

ЗАКОН

О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ

Члан 1.

У Закону о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), у члану 2. тачка 4) мења се и гласи:

„4) градски и приградски превози су превози чија је основна сврха задовољење превозних потреба градске средине или конурбације, укључујући пограничну конурбацију, као и превозних потреба између градске средине или конурбације и њихове околине;”.

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

„4а) зона потребне прегледности је тродимензионални простор прегледности у коме се врши безбедно заустављање друмских возила испред саобраћајног знака који означава место на коме пут прелази преко железничке пруге на путном прелазу;”.

У тачки 5) речи: „је карта или карте” замењују се речима: „представља једну или више карата”.

У тачки 10) после речи: „Железничким превозником” додају се запета и речи: „са аспекта приступа железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама у вези са обављањем железничког превоза, ”.

Тачка 11) брише се.

Тачка 17) мења се и гласи:

„17) индустријски колосек је железнички колосек који се прикључује на мрежу и служи за допремање и отпремање робе, као и за почетне, завршне и друге радње (утовар, истовар, маневрисање и сл.) у железничком превозу робе;”.

У тачки 27) реч: „конфликтне” замењује се речју: „сукобљене”.

Тачка 59) мења се и гласи:

„59) резервација је овлашћење, у папирном или електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза (седиште, постеља, лежај и др.);”.

После тачке 61) додаје се тачка 61а), која гласи:

„61а) теретни терминал је објекат дуж пруга са робним саобраћајем који је посебно уређен како би се омогућио утовар робе на теретне возове и/или истовар робе са њих, као и интеграција услуга железничког теретног транспорта са услугама друмског, поморског, речног и ваздушног транспорта, односно формирање или промена састава теретних возова и, по потреби, служи за спровођење граничних поступака на границама са другим земљама;”.

Тачка 63) мења се и гласи:

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

Члан 2.

У члану 4. став 1. тачка 3) речи: „одрона итд.“ замењују се речима: „одрона, буке итд.“.

Тачка 10) мења се и гласи:

„10) зграде или делови зграда који су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату цена.“

Члан 3.

Члан 5. мења се и гласи:

„Члан 5.

Железничке пруге на мрежи се категоришу на следећи начин:

- 1) магистралне пруге – од значаја за међународни и национални саобраћај;
- 2) регионалне пруге – од значаја за регионални и локални саобраћај;
- 3) локалне пруге – од значаја за локални саобраћај;
- 4) манипулативне пруге – од значаја за привредне субјекте;
- 5) пруге туристичко – музејске железнице.

Влада, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) доноси акт о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури.

На пруге туристичко-музејске железнице не примењују се одредбе овог закона којима се уређује приступ железничкој инфраструктури и услугама, обрачун цена приступа и додела капацитета железничке инфраструктуре.

Влада уређује начин и услове организовања јавног превоза у туристичке сврхе на туристичко-музејској железници.

Дирекција уређује услове за изградњу и реконструкцију туристичко-музејске железнице.“

Члан 4.

Члан 10. мења се и гласи:

„Члан 10.

„Управљач инфраструктуре је дужан да обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем, несметан приступ и коришћење јавне железничке инфраструктуре и приступ услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим објектима свим заинтересованим подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима, као и трајно и непрекидно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре, у складу са прописима.“

Члан 5.

У члану 17. став 1. после речи: „учини доступном заинтересованим странама“ додају се речи: „објављивањем на својој интернет страници“ .

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

„На израду и објављивање измена и допуна Изјаве о мрежи у делу који се односи на начела и начин одређивања и обрачуна и висину цене приступа, цене приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре, цене услуга које у њима пружа и цене додатних и пратећих услуга које пружа управљач инфраструктуре, сходно се примењују одредбе ст. 1. и 2. овог члана. Те измене и допуне Изјаве о мрежи морају бити објављене најмање шест месеци пре почетка примене.

Управљач инфраструктуре дужан је да објави текст измена и допуна Изјаве о мрежи на својој интернет страници и/или да у објављеном пречишћеном тексту Изјаве о мрежи, на почетку текста наведе у ком делу су извршене измене и кратак садржај измена, а да у самом тексту Изјаве о мрежи јасно назначи измене.”

У досадашњем ставу 6, који постаје став 7, реч: „четири” замењује се речју: „два”.

Досадашњи ст. 7. и 8. постају ст. 9. и 10.

Члан 6.

У члану 19. став 4. речи: „два месеца” замењују се речима: „месец дана”.

Члан 7.

У члану 20. став 7. мења се и гласи:

„Измену цена из става 5. овог члана врши управљач инфраструктуре у случају промене околности које утичу на њихову висину, по претходно прибављеном мишљењу Дирекције. Дирекција даје мишљење на измењену висину цена у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења. Влада даје сагласност на измењену висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.”

У ставу 8. реч: „измене” замењује се речју: „повећања”.

Члан 8.

У члану 22. став 1. тачка 1) реч: „споразума” замењује се речју: „уговора”.

У тачки 8) речи: „уговорног споразума” замењују се речју: „уговора”.

Члан 9.

У члану 23. став 6. мења се и гласи:

„Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза, као и случајеве у којима Дирекција може спровести поједностављену контролу обрачуна цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима”.

Члан 10.

У члану 26. став 2. тачка 3) подтачка (9) алинеја прва реч: „опасне” брише се.

Члан 11.

У члану 34. став 3. речи: „најкасније 12 месеци” замењују се речима: „најраније 12 месеци, а најкасније 10 месеци”.

У ставу 10. број: „20” замењује се речју: „пет” .

У ставу 11. речи: „већих удеса” замењују се речима: „озбиљних несрећа”.

Члан 12.

У члану 45. став 4. речи: „корисника трасе воза” замењују се речима: „железничких превозника”.

После става 4. додаје се нови став 5, који гласи:

„Железнички превозници су дужни да ставе на располагање своја средства на захтев управљача инфраструктуре у смислу става 4. овог члана.”

Досадашњи став 5. постаје став 6.

Члан 13.

После члана 46. додаје се назив главе:

IIIА „ИЗГРАДЊА, РЕКОНСТРУКЦИЈА, ОБНОВА И ОДРЖАВАЊЕ
ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ”.

Члан 14.

Назив одељка изнад члана 47. мења се и гласи:

„1. Изградња и реконструкција железничке инфраструктуре”.

Члан 15.

У члану 49. став 1. речи: „на железничком подручју” замењују се речима: „у пружном и инфраструктурном појасу”.

У ст 2. и 3. речи: „на железничком подручју” замењују се речима: „у пружном појасу”.

Члан 16.

У члану 52. став 3. после тачке 8) додаје се тачка 8а), која гласи:

„8а) обнова и сервисирање система техничке заштите и система за аутоматско откривање, дојаву и гашење пожара;”.

Члан 17.

Називи изнад чланова и чл. 53. и 54. мењају се и гласе:

„Утврђивање јавног интереса

Члан 53.

Утврђује се јавни интерес за експропријацију, административни пренос и непотпуну експропријацију непокретности ради изградње, реконструкције и одржавања јавне железничке инфраструктуре.

Корисник експропријације је Република Србија, а предлог за експропријацију, административни пренос и непотпуну експропријацију непокретности, који је потребан за изградњу, реконструкцију и одржавање јавне железничке инфраструктуре, може поднети лице које, у складу са одредбама овог закона, обавља делатност управљања јавном железничком инфраструктуром.

Јавни интерес утврђен овим законом траје до добијања употребне дозволе за изграђену јавну железничку инфраструктуру, а за реконструкцију и одржавање до завршетка радова на реконструкцији и одржавању јавне железничке инфраструктуре.

Експропријација, административни пренос и непотпуна експропријација непокретности за потребе јавне железничке инфраструктуре

Члан 54.

Реконструкција или изградња јавне железничке инфраструктуре, као и друге инфраструктуре (као што су телекомуникациони предајници и каблови, електроенергетски водови, регулација водотокова, путна инфраструктура, водоводи, гасоводи и сл.) за потребе изградње реконструкције и одржавања јавне железничке инфраструктуре ван граница пружног појаса, је у јавном интересу.

Предлог за експропријацију непокретности из става 1. овог члана подноси лице из члана 53. став 2. овог закона.

Када је ради реконструкције или изградње јавне железничке инфраструктуре спроведена потпуна експропријација, непокретност која је експроприсана постаје власништво Републике Србије.

Када је за потребе изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре спроведена непотпуна експропријација, корисник експропријације је управљач железничке инфраструктуре. Корисник непотпуне експропријације за изградњу нежелезничког објекта у пружном појасу је лице које је на основу посебног закона или одлуке надлежног органа, донесене на основу посебног закона, задужено за његово управљање и одржавање и које је склопило уговор о службености пролаза за предметни нежелезнички објекат кроз пружни појас са управљачем јавне железничке инфраструктуре. Управљач инфраструктуре у име Републике Србије, као власника, закључује уговоре којима се успоставља службеност у корист непокретности које су у својини Републике Србије.

Реконструисане или изграђене објекте инфраструктуре преузима правно лице које је на основу посебног закона којим се уређује коришћење и управљање одређене инфраструктуре или одлуке надлежног органа донете на основу тог закона овлашћено за њихово коришћење и управљање, у року од 30 дана од дана издавања употребне дозволе.

Правно лице које је у складу са овим законом одређено за корисника експропријације, има сва права и обавезе које има корисник експропријације у складу са прописима којима се уређује експропријација.

На поступак експропријације и друга питања везана за експропријацију која овим законом нису посебно уређена, примењују се одредбе закона којим се уређује експропријација.”

Члан 18.

Назив одељка изнад члана 55. мења се и гласи:

„2. Одржавање јавне железничке инфраструктуре”.

Члан 19.

У члану 56. речи: „до 10 m дужине” бришу се.

Члан 20.

Члан 57. мења се и гласи:

„Члан 57.

Радови на ванредном одржавању су радови главне оправке, санације и други радови који се изводе ради отклањања последица ванредних догађаја

(несрећа, поплава, земљотреса и сл.) и отклањања критичног или слабог стања на елементима постојеће железничке инфраструктуре са циљем поновног успостављања безбедног саобраћаја и постизања пројектованих параметара, у складу са прописом којим се уређује начин одржавања горњег строја железничких пруга, односно начин одржавања доњег строја железничких пруга.”

Члан 21.

Назив одељка изнад члана 61. мења се и гласи:

„3. Путни прелази, реконструкција и одржавање путних прелаза”.

Члан 22.

Члан 64. мења се и гласи:

„Члан 64.

О отварању нових и укидању постојећих путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури одлучује Министар, на захтев управљача путне инфраструктуре или заинтересованог привредног друштва или другог правног лица или предузетника, уз претходно прибављено мишљење управљача железничке инфраструктуре.

На захтев управљача путне инфраструктуре или заинтересованог привредног друштва или другог правног лица или предузетника путни прелаз може да се отвори и користи са ограниченим роком функционисања, ако се не нарушава безбедност и функционисање јавне железничке инфраструктуре, уз претходно прибављено мишљење управљача железничке инфраструктуре.

Захтев из ст. 1. и 2. овог члана треба да садржи детаљно образложење са саобраћајно-техничком анализом потребе, начина, места и мера за осигурање безбедног саобраћаја, за свако отварање новог и укидање постојећег путног прелаза и мишљење управљача инфраструктуре.

Образложени захтев из ст. 1. и 2. овог члана може поднети и управљач железничке инфраструктуре уз претходно прибављено мишљење управљача путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре дужан је да учини доступним све расположиве податке потребне за израду образложења из става 4. овог члана.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Министар ближе уређује начин отварања и коришћења путног прелаза са ограниченим роком функционисања, као и образац захтева за отварање и коришћење путног прелаза са ограниченим роком функционисања.”

Члан 23.

Члан 68. мења се и гласи:

„Члан 68.

Управљач железничке инфраструктуре, као и управљач путева дужни су да на путном прелазу спроведу мере за безбедан и несметан саобраћај и да путне прелазе одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно и несметано одвијање саобраћаја, у складу са законима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и безбедност саобраћаја на путевима.

Трошкове одржавања путног прелаза и трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу сносе:

1) управљач железничке инфраструктуре за трошкове одржавања колосека и осталих делова железничке инфраструктуре на путном прелазу, сигналних уређаја и знакова који упозоравају железничке раднике у возу на путни прелаз, железничких телефонских веза са путним прелазима;

2) управљач путне инфраструктуре за вредност услуге одржавања коловоза на путном прелазу, одржавања растојања између главне шине и конструкције колосека и контрашине и трошкове саобраћајних знакова на путевима који упозоравају учеснике у саобраћају на путни прелаз, којима управља управљач путне инфраструктуре;

3) управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре заједно, на равне делове, за трошкове одржавања уређаја за давање знакова којима се учесницима у друмском саобраћају најављује приближавање воза путном прелазу и уређаја за затварање саобраћаја на путном прелазу, као и за трошкове руковања уређајима за затварање саобраћаја на путном прелазу и друге непосредне трошкове за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу.

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

У случају спора у вези са одређивањем претежног корисника из става 3. овог члана, претежног корисника одређује надлежни орган јединице локалне самоуправе, а ако има више корисника са приближно једнаким уделом, они сnose једнак део трошкова.

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

Члан 24.

Члан 69. мења се и гласи:

„Члан 69.

О одржавању путног прелаза, као и о осигурању безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, стара се управљач железничке инфраструктуре, изузев коловоза на путном прелазу, одржавања растојања између главне шине и конструкције колосека и контрашине и трошкова саобраћајних знакова на путевима који упозоравају на путни прелаз учеснике у саобраћају којим управља управљач путне инфраструктуре, на начин да се преко путног прелаза може вршити безбедан и несметан друмски саобраћај.

Остале делове пута, са обе стране пружног појаса, укључујући зону потребне прегледности ван ширине путног прелаза, одржава управљач путне инфраструктуре на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.

Зону потребне прегледности у ширини пружног појаса одржава управљач железничке инфраструктуре.

Зона потребне прегледности мора бити обезбеђена учесницима друмског саобраћаја на свакој тачки пута испред путног прелаза, а одређује се на основу вредности рачунске брзине друмских возила и највеће допуштене брзине железничког возила на прузи.

Министар ближе прописује начин одређивања зоне потребне прегледности на путном прелазу.”

Члан 25.

Назив одељка изнад члана 71. мења се и гласи:

„4. Заштита железничке инфраструктуре ”.

Члан 26.

У члану 71. ст. 3. и 4. мењају се и гласе:

„Управљач железничке инфраструктуре закључује уговор о успостављању права службености пролаза на неодређено време, а висина накнаде се утврђује посебним законом.

Уговор о успостављању права службености пролаза закључује се између управљача јавне железничке инфраструктуре и управљача комуналне инфраструктуре, као и других правних лица која постављају надземне и подземне водове у случајевима из става 2. овог члана и у случајевима прописаним законом којим се уређују планирање и изградња.”

У ставу 5. речи: „Уговор о праву службености пролаза” замењују се речима: „Уговор о успостављању права службености пролаза”.

У ставу 6. речи: „железничком подручју” замењују се речима: „инфраструктурном појасу”.

Члан 27.

Члан 72. мења се и гласи:

„Члан 72.

У пружном појасу забрањено је вршење радњи којима се угрожава железнички саобраћај, а нарочито:

1) свако оштећивање, уништавање, уклањање или одузимање елемената или делова елемената железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тач. 2)–9) овог закона, без обзира на количину и вредност оштећених, уништених, уклоњених или одузетих елемената инфраструктуре;

2) наношење штете железничким возним средствима;

3) намиривање вучних возила погонским горивом на местима која нису предвиђена за те радње;

4) неовлашћено отварање врата и отвора на теретним колима и товарним јединицама у току превоза;

5) уклањање средстава која обезбеђују товарне јединице које се превозе железницом од самопокретања;

6) претовар, претакање, утовар, истовар, утакање и/или истакање робе из кола – кола цистерни на местима која нису предвиђена за те радње, осим у случајевима нужде код санације последица несрећа или незгода;

7) бацање или стављање било каквог предмета на железничку пругу;

8) бацање било каквог предмета на железничка возна средства или возила која се превозе возом;

9) прелажење преко пруге и станичних колосека и неовлашћено ходање пругом;

10) додиривање и прилаз (деловима тела, алатом или опремом) на растојању мањем од 2 m (у свим правцима – опасна зона) деловима контактне мреже који су под напоном;

11) извођење радова у близини железничке пруге који би могли оштетити железничку пругу или умањити стабилност терена, или на било који други начин угрожавати или ометати железнички саобраћај;

12) неовлашћено подизање браника, односно полубраника путног прелаза, стављање или вешање било чега на браник, полубраник или други сигнално-сигурносни уређај путног прелаза, или на било који други начин ометање нормалног функционисања браника, полубраника или другог уређаја на путном прелазу, као и прелажење преко путног прелаза када су браници, односно полубраници спуштени или ако сигнално-сигурносни уређаји показују забрањен прелаз преко пруге;

13) неовлашћено уклањање заштитних конструкција, опреме, заштитних ограда и противзвучних баријера које су у функцији заштите железничког саобраћаја;

14) оштећивање, уништавање или уклањање знакова обавештења, упозорења и забране.

У договору са надлежним државним органима, управљач инфраструктуре и железнички превозници предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности, у циљу обезбеђивања и заштите железничке инфраструктуре и железничких возних средстава, обезбеђивања одвијања и подизања нивоа безбедности и заштите железничког саобраћаја.

Управљач инфраструктуре може вршити снимање железничке инфраструктуре, из ваздуха и са тла, у циљу заштите имовине неопходне за обављање своје делатности, а у сврху спречавања радњи којима се угрожава железнички саобраћај, заштите имовине и надзора над објектима, који су у функцији безбедности железничког саобраћаја.

Снимање железничке инфраструктуре из става 3. овог члана може се вршити као вид техничке заштите у складу са прописима којима се уређује приватно обезбеђење.

Податке о личности које прикупи употребом уређаја за снимање железничке инфраструктуре, управљач инфраструктуре може даље обрађивати само уколико је то неопходно за остваривање сврхе из става 3. овог члана.

Министар ближе прописује начин обраде и коришћења података до којих се дошло приликом снимања железничке инфраструктуре.”

Члан 28.

У члану 73. додаје се став 4, који гласи:

„Ако републички инспектор за железнички саобраћај не може из објективних разлога (нерешени имовинско-правни односи, недоступан власник или држалац и сл.) да наложи власнику, односно држаоцу хитно отклањање неправилности, наложиће управљачу инфраструктуре да отклони наведене неправилности о трошку власника, односно држаоца.”

Члан 29.

У члану 75. став 1. речи: „на железничком подручју пруга” замењују се речима: „у пружном појасу”.

Члан 30.

Назив одељка изнад члана 76. и члан 76. мењају се и гласе:

„5. Градска железница

Члан 76.

Градска железница, односно лаки шински системи и метро, услови за њихову изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза градском железницом, односно лаким шинским системом и метроом, уређују се посебним законом.”

Члан 31.

Назив одељка изнад члана 77. мења се и гласи:

„6. Индустијска железница и индустријски колосек”.

Члан 32.

У члану 77. додају се ст. 12. и 13, који гласе:

„За издавање сагласности из ст. 8. и 9. овог члана плаћа се такса.

Висина такси из става 12. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.”

Члан 33.

Назив одељка изнад члана 78. мења се и гласи:

„7. Концесија и јавно-приватно партнерство”.

Члан 34.

У члану 81. став 9. мења се и гласи:

„Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају несреће, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама и трећим лицима.”

У ставу 10. реч: „удеса” замењује се речју: „несреће”.

У ставу 16. после речи: „лиценци” додају се запета и речи: „који објављује на својој интернет страници”.

После става 16. додаје се нови став 17, који гласи:

„Привредно друштво или друго правно лице којем је издата лиценца за превоз за сопствене потребе не сме пружати услугу превоза нити закључивати уговоре о превозу железницом.”

Досадашњи ст. 17. и 18. постају ст. 18. и 19.

Члан 35.

У члану 83. став 1. после речи: „закона” додају се речи: „и ажурира документ који садржи информације о издатој лиценци”.

После става 11. додају се нови ст. 12. и 13, који гласе:

„Ималац лиценце је дужан да обавести Дирекцију о промени података садржаних у решењу о издавању лиценце (пословно име, седиште и др), која не представља промену у смислу става 7. овог члана, као и да у року од 30 дана од дана настале промене поднесе одговарајући захтев за измену решења о издавању лиценце.

Дирекција по захтеву из става 12. овог члана доноси решење о измени решења о издавању лиценце, издаје нови образац лиценце и сачињава нови документ који садржи информације о издатој лиценци.”.

Досадашњи ст. 12. и 13. постају ст. 14. и 15.

После досадашњег става 14, који постаје став 16, додаје се став 17, који гласи:

„О доношењу решења о суспендовању или одузимању лиценце и решења о издавању привремене лиценце Дирекција у најкраћем року обавештава управљача инфраструктуре.”

Досадашњи став 15. постаје став 18.

Члан 36.

У члану 87. после става 1. додаје се став 2, који гласи:

„Железничке станице и друга службена места која ће бити унета у ред вожње за улазак и излазак путника након изградње нових и реконструкције постојећих пруга морају бити уређена перонима и осветљена.”

Члан 37.

У члану 93. став 2. тачка 4) мења се и гласи:

„4) чистоћу возних средстава;”.

Тачка 6) мења се и гласи:

„6) поступање по притужбама и рекламацијама путника, рефундирање и надокнаду за непоштовање стандарда квалитета услуга;”.

У ставу 3. после речи: „у погледу квалитета услуга” додају се запета и речи: „најкасније до 30. јуна текуће године за претходну годину.”

Члан 38.

После члана 97. додају се назив изнад члана и члан 97а, који гласе:

„Авансна исплата

Члан 97а

Уколико превоз регулисан једним уговором о превозу изврше узастопни превозници, железнички превозник који је обавезан уговором о превозу да пружи услугу превоза у току којег се догоди несрећа сматра се одговорним у случају смрти или повреде путника. Када услугу превоза није пружио уговорни превозник, већ извршни превозник, ти превозници су солидарно одговорни.

На одговорност превозника из става 1. овог члана сходно се примењују одредбе Јединствених правила за уговор о међународном железничком превозу путника - CIV - Додатак А, Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени лист СФРЈ - Међународни уговори”, број 8/84, „Службени лист СРЈ - Међународни уговори”, број 3/93, „Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС - Међународни уговори”, бр. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 и 9/19).

У случају смрти путника или ако путник претрпи повреде током коришћења превозне услуге, железнички превозник који је обавезан уговором о превозу да пружи услугу превоза, у току којег се догоди несрећа, дужан је да без одлагања, а најкасније у року од 15 дана од дана утврђивања идентитета физичког лица које има право на накнаду, изврши авансну исплату у износу који је неопходан да се намире тренутне финансијске потребе сразмерно претрпљеној штети.

Авансни износ из става 3. овог члана не може бити мањи од 21.000 евра у динарској противвредности по путнику у случају смрти.

Авансном исплатом не доводе се у питање правила о утврђивању одговорности железничког превозника. Авансна исплата може бити обухваћена каснијим износима исплаћеним на основу закона али је неповратна, осим у случајевима када је штета настала услед немара или кривицом путника или када лице које је примило авансну исплату није лице које има право на накнаду.

Уговорни превозник је превозник са којим је путник закључио уговор о превозу.

Узастопни превозник је превозник који на основу уговора о превозу закљученог између путника и уговорног превозника, преузима обавезу даљег превоза.

Извршни превозник је превозник који није закључио уговор о превозу са путником, а коме је уговорни превозник поверио извршење превоза потпуно или делимично.”

Члан 39.

После члана 99. додају се назив изнад члана и члан 99а, који гласе:

„Приступачност

Члан 99а

Железнички превозници и управљачи станица дужни су да, кроз усаглашавање са техничким спецификацијама интероперабилности које се односе на приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости, осигурају да станица, платформе, косе електромоторне рампе за инвалиде, возна средства и друге просторије буду приступачне за те особе.

У случају непостојања помоћног особља у возу или особља на станици, железнички превозници и управљачи станица морају уложити разумне напоре да особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу омогуће приступ превозу железницом.”

Члан 40.

После члана 100. додају се називи изнад чланова и чл. 100а-100в, који гласе:

„Пружање помоћи на железничкој станици

Члан 100а

При одласку, транзиту или доласку особе са инвалидитетом или особе са смањеном покретљивошћу на железничку станицу на којој је присутно особље, управљач станице пружа бесплатну помоћ на начин који тим особама омогућава укрцавање при одласку, односно искрцавање при доласку ради коришћења услуге за коју је та особа купила карту, не доводећи у питање правила приступа из члана 99. став 1. овог закона.

Управљач станице не мора да пружи помоћ особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу на начин из става 1. овог члана када те особе користе услуге превоза из Уговора о обавези јавног превоза, под условом да је надлежни орган успоставио алтернативне могућности или механизме који гарантују једнак или виши ниво приступачности услуга превоза у односу на пружање помоћи на начин прописан ставом 1. овог члана.

На станицама на којима не постоји особље, железнички превозници и управљачи станица морају да истакну лако доступне информације, у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. овог закона, о најближој станици са особљем и непосредно расположивој помоћи за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.

Члан 100б

Превозник је дужан да у возу и током укрцавања и искрцавања из воза пружи бесплатну помоћ особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

Помоћ у возу из става 1. овог члана обухвата разумне напоре да се особи са инвалидитетом и особи са смањеном покретљивошћу обезбеди приступ услугама у возу који имају и други путници, уколико степен инвалидитета или смањене покретљивости тој особи онемогућава самосталан и безбедан приступ тим услугама.

Услови под којима се пружа помоћ

Члан 100в

Железнички превозници, управљачи станица, продавци карата и организатори путовања морају сарађивати ради пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у складу са чл. 100а и 100б овог закона, у складу са следећим правилима:

1) помоћ се пружа под условом да је железнички превозник, управљач станице, продавац карата или организатор путовања који је продао карту обавештен о потреби особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу за помоћи из чл. 100а и 100б овог закона најмање 48 сати пре него што је потребно пружити помоћ. Када се карта односи на више путовања, довољно је једном доставити обавештење, под условом да се пруже и одговарајуће информације о времену каснијих путовања;

2) железнички превозници, управљачи станица, продавци карата и организатори путовања предузимају неопходне мере за примање обавештења из тачке 1) овог члана;

3) уколико не приме обавештење у складу са тачком 1) овог става, железнички превозник и управљач станице морају учинити разумне напоре за пружање помоћи на начин који ће особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу омогућити путовање;

4) не доводећи у питање надлежности других субјеката изван просторија железничке станице, управљач станице и свако друго овлашћено лице мора одредити места, унутар и изван железничке станице, на којима особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу може да најави свој долазак на железничку станицу и, по потреби, затражи помоћ;

5) помоћ се пружа под условом да се особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу појави на одређеном месту у време које одреди железнички превозник или управљач станице који пружа помоћ. То време не може бити дуже од 60 минута пре објављеног времена одласка или

времена када се од свих путника тражи да се пријаве. Уколико се не одреди време до којег особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу треба да се пријави, та особа се мора пријавити на за то одређеном месту најмање 30 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве.”

Члан 41.

Назив изнад члана и члан 101. мењају се и гласе:

„Притужбе

Члан 101.

Железнички превозници морају успоставити механизам за деловање по основу притужби путника, у вези са правима путника прописаним овим законом. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са подношењем притужби.

Железнички превозник је дужан да у року од 30 дана достави образложен одговор или, у оправданим случајевима, да информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема притужбе путник може очекивати одговор.

Железнички превозник објављује на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених притужби.”

Члан 42.

У члану 103. додаје се став 2, који гласи:

„Дирекција разматра и притужбе заинтересованих лица која нису путници, а које се односе на права утврђена чл. 93-102. овог закона.

Члан 43.

После члана 103. додају се назив изнад члана и члан 103а, који гласе:

„Изузеци од примене

Члан 103а

Одредбе чл. 92 - 95, чл. 97. и 98. и чл. 101 - 103. овог закона не примењују се на градски и приградски железнички превоз путника.”

Члан 44.

У члану 110. тачка после речи: „путника” брише се и додају се запета и речи: „као и превоз путника међународним возовима на територији Републике Србије”.

Члан 45.

У члану 112. после става 3. додаје се нови став 4, који гласи:

„Обрачун и пружање надокнаде за обавезу јавног превоза мора се вршити на начин да железнички превозник одржи постојећи ниво или унапреди ниво ефикасног управљања, као пружалац услуга јавног превоза, које може бити предмет објективне процене, као и да се обезбеди довољно висок стандард пружања услуга превоза путника.”

Досадашњи став 4. постаје став 5.

Члан 46.

У члану 117. после става 3. додају се ст. 4-6, који гласе:

„Трошкови извршења обавезе јавног превоза морају бити у равнотежи са пословним приходом и исплатама од стране надлежних органа, без могућности преноса прихода у други сектор активности железничког превозника као пружаоца услуга јавног превоза.

Ако железнички превозник, поред обавезе јавног превоза врши и друге активности, дужан је да за те активности води посебну рачуноводствену евиденцију.

Варијабилни трошкови, одговарајућа издвајања за фиксне трошкове и примерена добит у вези са другим активностима пружаоца услуга јавног превоза не могу се финансирати из прихода остварених од активности које се обављају у оквиру обавезе јавног превоза.”

Члан 47.

У члану 121. после става 11. додају се нови ст. 12. и 13, који гласе:

„Управљач инфраструктуре, железнички превозник и оператор услужног објекта дужни су да омогуће приступ пословним просторијама и пословној документацији овлашћеним лицима Дирекције која обављају послове из ст. 1, 7, 8. и 11. овог члана, која имају службену легитимацију.

Образац службене легитимације из става 12. овог члана прописује Дирекција.”

Досадашњи ст. 12-14. постају ст. 14-16.

У досадашњем ставу 15, који постаје став 17, реч: „јуна” замењује се речју: „септембра”.

Члан 48.

У члану 122. после става 1. додају се ст. 2. и 3, који гласе:

„Железнички превозници су дужни да омогуће приступ пословним просторијама и пословној документацији овлашћеним лицима Дирекције која обављају послове из става 1. овог члана, која имају службену легитимацију.

Образац службене легитимације из става 2. овог члана прописује Дирекција.”

Члан 49.

Члан 123. мења се и гласи:

„Члан 123.

Дирекција прима и разматра притужбе путника и заинтересованих лица које се односе на права утврђена чл. 93-102. овог закона и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима.

У поступку по притужби из става 1. овог члана или по службеној дужности, Дирекција може решењем утврдити мере за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом и рок за спровођење утврђених мера.

Железнички превозници и управљачи станица дужни су да омогуће приступ железничкој станици и возним средствима овлашћеним лицима Дирекције која имају службену легитимацију, а која обављају послове по притужбама путника који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93–102. овог закона, или по службеној дужности.

Образац службене легитимације из става 3. овог члана прописује Дирекција.”

Члан 50.

У члану 133. став 1. тачка 7) речи: „на железничком подручју” замењују се речима: „у пружном појасу”.

Тачка 8) мења се и гласи:

„8) нареди обуставу радова који се обављају у пружном или у заштитном пружном појасу, као и простору испод моста и вијадукта и изнад трасе тунела, ако се они изводе без грађевинске дозволе и о томе у најкраћем могућем року обавести надлежни орган за издавање грађевинске дозволе;”.

Члан 51.

Члан 136. мења се и гласи:

„Члан 136.

Инспектор може управљачу инфраструктуре, железничком превознику, привредном друштву, другом правном лицу, предузетнику и физичком лицу, у складу са законом којим се уређује инспекцијски надзор, да усменим решењем изрекне меру и да без одлагања сачини службену белешку о наложеној мери а да у року од три дана од дана изрицања усменог решења донесе писано решење.”

Члан 52.

У члану 138. став 1. после речи: „жалба” додаје се реч: „министру”.

Члан 53.

У члану 140. став 1. после тачке 10) додаје се тачка 10а), која гласи:

„10а) ако не објави Изјаву о мрежи и/или измене и допуне Изјаве о мрежи у складу са чланом 17. овог закона;”.

Тач. 7), 11)-13) и 16) бришу се.

После тачке 27) додаје се тачка 27а), која гласи:

„27а) ако не стави на располагање своја средства на начин прописан чланом 45. став 5. овог закона;

После тачке 32) додаје се тачка 32а), која гласи:

„32а) ако са управљачем железничке инфраструктуре не закључи уговор из члана 67. став 1. овог закона;”.

Тачка 35) мења се и гласи:

„35) ако изврши радњу из члана 72. став 1. тач. 2) – 14) овог закона;” .

У тачки 38) речи: „на железничком подручју пруга” замењује се речима: „у пружном појасу”.

После тачке 44) додаје се тачка 44а), која гласи:

„44а) ако не обавести Дирекцију о промени података садржаних у решењу о издавању лиценце (члан 83. став 12.);” .

После тачке 46) додају се тач. 46а)-46в), које гласе:

„46а) ако не обезбеди приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости на начин прописан чланом 99а овог закона;

46б) ако не пружа помоћ на железничкој станици особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу на начин прописан чл. 100а и 100б овог закона;

46в) ако не обезбеди услове за пружање помоћи особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу на начин прописан чланом 100в овог закона;”.

После тачке 49) додају се тач. 49а)-49в), које гласе:

„49а) ако не поступи у складу са обавезама из члана 121. став 12. овог закона;

49б) ако не поступи у складу са обавезама из члана 122. став 2. овог закона;

49в) ако не поступи у складу са обавезама из члана 123. став 3. овог закона;”.

У ставу 4. речи: „тач. 35) и 36)” замењују се речима: „тач. 35), 36) и 39)”.

Члан 54.

У члану 141. став 1. после тачке 4) додаје се тачка 4а), која гласи:

„4а) ако не прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и не објаве сваке године на својој интернет страници извештај о учинку у погледу квалитета услуга у складу са чланом 93. став 3. овог закона;”.

Тачка 13) мења се и гласи:

„13) ако не успостави механизам за деловање из члана 101. став 1. овог закона;”.

У тачки 14) реч: „рекламације” замењује се речју: „притужбе”.

У тачки 15) реч: „рекламација” замењује се речју: „притужби”.

Члан 55.

Подзаконски прописи за извршавање овог закона биће донети у року од шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети до дана ступања на снагу овог закона, ако нису у супротности са одредбама овог закона.

Члан 56.

Даном ступања на снагу овог закона престају да важе:

1) Правилник о садржини и форми Изјаве о мрежи („Службени гласник РС”, број 97/13);

2) Правилник о условима за издавање и садржини сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом („Службени гласник РС”, број 39/06);

3) Правилник о условима за издавање и садржину сертификата о безбедности за превоз у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 39/06);

4) Правилник о висини накнаде за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом („Службени гласник РС”, број 39/06);

5) Правилник о временском плану доделе капацитета железничке инфраструктуре („Службени гласник РС”, број 140/14);

6) Правилник о висини таксе за издавање лиценце за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 3/14);

7) Правилник о лиценцама за управљање железничком инфраструктуром („Службени гласник РС”, број 9/14).

Члан 57.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба чл. 39. и 40. овог закона, које се примењују по истеку годину дана од дана ступања на снагу овог закона и одредаба члана 38. овог закона, које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно од дана почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању Транспортне заједнице и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС”, број 11/17), ако пуна примена Транспортне заједнице почне пре 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 је члан 97. став 1. тачка 7) Устава Републике Србије, којим је утврђено да Република Србија уређује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Након досадашње примене Закона о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18), а у циљу праћења ефеката решења њиховог спровођења Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре покренуо је иницијативу за изменама и допунама наведеног закона, ради његовог унапређења. У складу са наведеном иницијативом, затражена су мишљења и предлози свих релевантних учесника на железничком тржишту у Републици Србији.

Достављени предлози за измене и допуне Закона о железници су се односили на дефинисање различитих појмова и прецизирање појединих одредби закона када су у питању елементи железничке инфраструктуре, дужности управљача инфраструктуре, поступање у случају измена и допуна Изјаве о мрежи, измена одређених рокова, поступање у случају измене цена приступа железничкој инфраструктури и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре, усаглашавање терминологије, решавања потешкоћа ради заштите инфраструктурног појаса који се појављују у пракси, поступање ради осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, увођење снимања железничке инфраструктуре ради спречавања радњи којима се угрожава железнички саобраћај, прецизирање вршења надзора над спровођењем овог закона и др.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за функционисање путничког и теретног железничког саобраћаја у Републици Србији и из тог разлога неопходно је да све одредбе закона буду прецизно утврђене како не би биле подложне различитом тумачењу.

Наведеним Предлогом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје.

Предлогом закона предвиђено је изузеће одредби закона којима се уређује приступ железничкој инфраструктури и услугама, обрачун цена приступа о додела капацитета железничке инфраструктуре када су у питању туристичко-музејске железнице имајући у виду да су оне издвојене од осталих пруга.

Такође, овим законом се прецизирају надлежности Дирекције за железнице.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Чланом 1. Предлога закона предложена је измена члана 2. став 1. тачка 4) прецизирањем дефиниције градског и приградског превоза, после тачке 4)

додата је тачка 4а) којом се дефинише „зона потребне прегледности”, тачка 5) прецизирањем дефиниције појма „јединствена карта”, тачка 10) прецизирањем дефиниције појма „железнички превозник”, тачка 11) је избрисана, тачка 17) прецизирањем појма „индустријски колосек”, тачка 27) реч „конфликтне” замењена је речју „сукобљене”, тачка 59) проширењем и прецизирањем дефиниције појма „резервација”, после тачке 61) додаје се тачка 61а), којом се дефинише појам „теретни терминал”, тачка 63) је измењена прецизирањем појма „траса воза”.

Чланом 2. Предлога закона врше се измене у члану 4. став 1. тачка 3) тако што се после речи „одрона” додаје запета и реч „буке” и запета и тачка 10) у којој је прецизиран појам „зграде или делови зграда”.

Чланом 3. Предлога закона предвиђена измена члана 5. у смислу изузећа за туристичко-музејске железнице и измењена је прописана обавеза за доношење подзаконског акта.

Чланом 4. Предлога закона прецизира се дужност управљача инфраструктуре предвиђена чланом 10. став 1. док се ставови 2. и 3. бришу због поштовања начела „загађивач плаћа” како би се избегла ситуација да је за све случајеве угрожавања животне средине одговорност на управљачу инфраструктуре.

Чланом 5. Предлога закона измењен је члан 17. став 1. додавањем обавезе објављивања Изјаве о мрежи на интернет станици. Додати су нови ставови 6. и 7. у циљу прецизирања обавеза Управљача инфраструктуре у вези са израдом и објављивањем Изјаве о мрежи.

Чланом 6. Предлога закона врше се измене у члану 19. став 4. тако што се скраћује рок за закључивање уговора пре почетка примене новог реда вожње са два месеца на месец дана.

Чланом 7. Предлога закона предложена је измена у члану 20. став 7. тако што се дефинише поступак измене цене приступа јавној железничкој инфраструктури, док је у ставу 8. реч „измене” замењена речју „повећања” ради прецизнијег дефинисања.

Чланом 8. Предлога закона предложена је измена у члану 22. став 1. којом су у тачкама 1) и 8) извршена термилошка усклађивања.

Чланом 9. Предлога закона предложена је измена у члану 23. став 6. тако што је исти допуњен могућношћу да Дирекција може спровести поједностављену контролу обрачуна цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима.

Чланом 10. Предлога закона предложена је измена члана 26. став 2. тачка 3) подтачка (9) тако што се реч: „опасне” у првој алинеји брише.

Чланом 11. Предлога закона предлаже се измена у члану 34. ст. 3. и 11. тако што се мењају рокови и усклађује терминологија.

Чланом 12. Предлога закона у члану 45. у ставу 4. речи „корисника трасе воза” замењују се речима „железничких превозника” ради прецизнијег дефинисања. После става 4. додаје се нов став 5. којим се дефинише обавеза железничких превозника ради успостављања редовног стања након поремећаја у саобраћању возова.

Чланом 13. Предлога закона после члана 46. додаје се глава IIIа под називом: „ИЗГРАДЊА, РЕКОНСТРУКЦИЈА, ОБНОВА И ОДРЖАВАЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ”.

Чланом 14. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 47.

Чланом 15. се у члану 49. став 1. речи „на железничком подручју” замењују речима „у пружном и инфраструктурном појасу” , а у ст. 2. и 3. се речи „на железничком подручју” замењују речима „у пружном појасу” ради прецизнијег дефинисања.

Чланом 16. Предлога закона је у члану 52. став 3. после тачке 8) додата нова тачка 8а) у циљу прецизирања активности које чине радове на обнови железничке инфраструктуре.

Чланом 17. Предлога закона мењају се назив и садржина члана 53. ради утврђивања јавног интереса и члана 54. ради утврђивања експропријације, административног преноса и непотпуне експропријације непокретности за потребе јавне железничке инфраструктуре.

Чланом 18. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 55.

Чланом 19. Предлога закона у члану 56. избрисане су речи „до 10 m дужине” ради прецизирања појма радова на редовном одржавању.

Чланом 20. Предлога закона мења се члан 57. ради потпунијег дефинисања радова на ванредном одржавању.

Чланом 21. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 61.

Чланом 22. Предлога закона измењен је члан 64. додавањем нових ст. 2 и 3. којим се дефинише отварање и коришћење путних прелаза са ограниченим роком функционисања.

Чланом 23. Предлога закона измењен је члан 68. изменом у ставу 2. тачка 2) прецизирањем трошкова које сноси управљач путне инфраструктуре, брисањем става 3. и изменом става 5. који постаје став 4. ради прецизнијег дефинисања.

Чланом 24. Предлога закона члан 69. се мења у смислу прецизније поделе надлежности управљача у погледу одржавања и одговорности и обезбеђивања безбедности на путним прелазима.

Чланом 25. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 71.

Чланом 26. Предлога закона се у члану 71. измењени су ставови 3, 4. и 5. ради јаснијег дефинисања уговора о успостављању права службености пролаза и у ставу 6. речи „железничком подручју” замењују речима „инфраструктурном појасу” .

Чланом 27. Предлога закона у измењен је члан 72. додавањем нових тачака ради прецизирања радњи којима се угрожава железнички саобраћај у циљу постизања већег нивоа безбедности, управљачу железничке инфраструктуре је дата могућност снимања железничке инфраструктуре ради спречавања радњи којима се угрожава железнички саобраћај и одређено поступање са подацима о личности који се том приликом прикупе.

Чланом 28. Предлога закона предлаже се измена члана 73. додавањем става 4. којим се прецизира поступање Републичког инспектора за саобраћај ако не може из објективних разлога наложити власнику, односно држаоцу хитно отклањање неправилности.

Чланом 29. Предлога закона се у члану 75. став 1 речи „на железничком подручју пруга” замењују речима „у пружном појасу” .

Чланом 30. Предлога закона предлаже се измена члана 76. којом се предвиђа уређивање посебним законом градске железнице, односно лаких шинских система и метроа.

Чланом 31. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 77.

Чланом 32. Предлога закона у члану 77. додају се ст. 12 и 13. који се односе на плаћање и висину таксе.

Чланом 33. Предлога закона се мења назив Одељка изнад члана 78.

Чланом 34. Предлога закона врши се измена у члану 81. у ставу 9 тако што се усклађује терминологија. У ставу 10. реч „удеса” измењена је речју „несрећа” због усклађивања терминологије. У ставу 16. после речи „лиценци” додаје се запета и наставак: „коју објављује на својој интернет страници” . После става 16. додаје се нови став 17, којим се искључују из услуге превоза железницом правна лица којима је издата лиценца за превоз за сопствене потребе.

Чланом 35. Предлога закона у члану 83. став 1. после речи: „закона”, додаје се наставак који гласи: „и ажурира документ који садржи информације о издатој лиценци”. После става 11. додају се нови ст. 12. и 13. који се односе на обавезе имаоца лиценце према Дирекцији у случају промене података садржаних у Решењу о издавању лиценце. После досадашњег става 14, који постаје став 15, додају се нови став 18 који се односи на обавезе Дирекције према Управљачу инфраструктуре у случају суспендовања и одузимања лиценце.

Чланом 36. Предлога закона у члану 87. после става 1. додаје се став 2. којим се прописује да железничке станице и друга службена места која ће бити унета у ред вожње за улазак и излазак путника након изградње нових и реконструкције постојећих пруга морају бити уређена перонима и осветљена.

Чланом 37. Предлога закона у члану 93. став 2. тачка 4) брише се сувишан део. Тачком 6) је прецизиран поступак по рекламацијама путника. У ставу 3. тачка се замењује зарезом и додаје текст: „најкасније до 30. јуна текуће године за претходну годину” чиме је орочена обавеза железничких превозника да објаве извештај о учинку у погледу квалитета услуга.

Чланом 38. Предлога закона после члана 97. додаје се назив изнад члана и нови члан 97а, који се односи на одређивање авансног износа у случају повреде или смрти путника.

Чланом 39. Предлога закона после члана 99. додаје се назив изнад члана и нови члан 99а, који се односи на приступ превозу железницом особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

Чланом 40. Предлога закона после члана 100. додају се називи изнад чланова и чл. 100а, 100б и 100в, који се односе на дефинисање поступака и услова за пружање помоћи на железничкој станици особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

Чланом 41. Предлога закона мења се назив члана и члан 101. ради прецизније терминологије односно прецизнијег дефинисања поступања превозника у случајевима притужби и одштетних захтева путника.

Чланом 42. Предлога закона у члану 103. додају се нови ставови који утврђују поступање Дирекције приликом подношења притужби.

Чланом 43. Предлога закона после члана 103. додаје се нови члан 103а како би се прецизирало које се одредбе главе V предметног закона не односе на градски и приградски железнички превоз путника.

Чланом 44. Предлога закона у члану 110. врше се проширивање обухвата превоза од општег интереса у железничком саобраћају.

Чланом 45. Предлога закона у члану 112. после става 3. додаје се нови став 4. којим се дефинише начин обрачуна и пружања надокнаде за обавезу јавног превоза.

Чланом 46. Предлога закона у члану 117. после става 3. додају се ст. 4, 5. и 6. којима се детаљније регулишу трошкови извршења обавезе јавног превоза.

Чланом 47. Предлога закона у члану 121. после става 11. додају се ст. 12. и 13. који се односе на обавезу да се обезбеди приступ пословним просторијама и пословној документацији овлашћеним лицима Дирекције. У досадашњем ставу 15. који постаје став 17. реч „јуна“ замењује се речју „септембра“ чиме је продужен рок у којем је Дирекција обавезна да припреми годишњи извештај о обављању послова у области регулисања тржишта железничких услуга и достави га Влади.

Чланом 48. Предлога закона у члану 122. после става 1. додају се ст. 2. и 3. који се односе на приступ овлашћеним лицима Дирекције пословним просторијама и пословној документацији.

Чланом 49. Предлога закона у члану 123. став 1. је измењен ради прецизнијег дефинисања. После става 2. додају се ст. 3. и 4. који се односе на обавезу да се обезбеди приступ овлашћеним лицима Дирекције железничкој станици и возним средствима.

Чланом 50. Предлога закона у члану је у члану 133. извршена измена ради прецизнијег дефинисања у ставу 1 тач. 7) и 8).

Чланом 51. Предлога закона у члану 136. извршено је прецизирање овлашћења инспектора приликом вршења инспекцијског надзора.

Чланом 52. Предлога закона врши се правнотехничка редакција у члану 138. став 1. после речи „жалба“ додаје се реч „министру“ ради прецизирања предметне одредбе.

Чланом 53. Предлога закона се у члану 140. став 1, додају се тач. 10а), 27а), 32а), 44а) 46а), 46б) и 46в), 49а), 49б) и 49в) којима се дефинишу нове врсте прекршаја а бришу се тач. 7), 11)-13) и 16).

Чланом 54. Предлога закона у члану 141. став 1. после тачке 4) додаје се нова тачка 4а) којом се уводи новчана казна за привредно друштво или друго правно лице у случају неадекватног праћења учинка у погледу стандарда квалитета услуга. У тач. 13), 14) и 15) извршене су измене у циљу усаглашавања са изменама извршеним у члану 101.

Чланом 55. Предлога закона предвиђа се рок за доношење подзаконских акта за извршавање овог закона.

Чланом 56. Предлога закона дефинише се који правилници даном ступања на снагу овог закона престају да важе.

Чланом 57. Предлога закона одређује се ступање на снагу овог закона.

**IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТАВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ
ЗАКОНА**

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

V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О ЖЕЛЕЗНИЦИ КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

Члан 2.

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

1) **алтернативни превозни пут** је други превозни пут између истог полазишта и одредишта, ако постоји могућност замене између два превозна пута у пружању услуге превоза робе или путника од стране железничког превозника, што је ближе одређено у Изјави о мрежи;

2) **воз** је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила прописно сигнализован, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;

3) **градска железница** је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама којом се врши јавни превоз на територији јединице локалне самоуправе, односно подручју насељених места у саставу јединице локалне самоуправе;

~~4) **градски и приградски превоз** је превоз чија је основна сврха задовољење превозних потреба центра града или конурбације, укључујући пограничну конурбацију, као и превозних потреба између тог центра или конурбације и њихове околине;~~

4) **ГРАДСКИ И ПРИГРАДСКИ ПРЕВОЗИ СУ ПРЕВОЗИ ЧИЈА ЈЕ ОСНОВНА СВРХА ЗАДОВОЉЕЊЕ ПРЕВОЗНИХ ПОТРЕБА ГРАДСКЕ СРЕДИНЕ ИЛИ КОНУРБАЦИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ПОГРАНИЧНУ КОНУРБАЦИЈУ, КАО И ПРЕВОЗНИХ ПОТРЕБА ИЗМЕЂУ ГРАДСКЕ СРЕДИНЕ ИЛИ КОНУРБАЦИЈЕ И ЊИХОВЕ ОКОЛИНЕ.**

4а) **ЗОНА ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ ЈЕ ТРОДИМЕНЗИОНАЛНИ ПРОСТОР ПРЕГЛЕДНОСТИ У КОМЕ СЕ ВРШИ БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ ДРУМСКИХ ВОЗИЛА ИСПРЕД САОБРАЋАЈНОГ ЗНАКА КОЈИ ОЗНАЧАВА МЕСТО НА КОМЕ ПУТ ПРЕЛАЗИ ПРЕКО ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ.**

5) ~~**јединствена карта је карта или карте**~~ **ПРЕДСТАВЉА ЈЕДНУ ИЛИ ВИШЕ КАРТА** за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више железничких превозника;

6) **додатне услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. став 4. овог закона;

7) **додела капацитета** је додела капацитета железничке инфраструктуре у облику трасе воза коју врши управљач инфраструктуре;

8) **експлоатација јавне железничке инфраструктуре** је додела трасе воза, управљање саобраћајем и наплата цена приступа;

9) **железничка возна средства** су вучна, вучена и железничка возила за посебне намене;

10) **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, СА АСПЕКТА ПРИСТУПА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ, УСЛУЖНИМ ОБЈЕКТИМА И УСЛУГАМА У ВЕЗИ СА ОБАВЉАЊЕМ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗА, 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;

~~11) железничко подручје је земљишни простор на коме се налазе железничка пруга, објекти, постројења и уређаји који непосредно служе за вршење железничког саобраћаја, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела;~~

12) **загушена инфраструктура** је део јавне железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и после усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре;

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

14) **изводљива алтернатива** је приступ другом услужном објекту који је економски прихватљив железничком превознику и омогућује му пружање предметне услуге превоза робе или путника;

15) **Изјава о мрежи** је документ којим се детаљно утврђују општа правила, рокови, поступци и критеријуми који се тичу начина обрачуна цена и доделе капацитета, укључујући и друге релевантне информације које су неопходне да би се могао поднети захтев за капацитет инфраструктуре;

16) **индустријска железница** је железница којом управља привредни субјекат и користи је за превоз робе и/или лица за сопствене потребе;

~~17) индустријски колосек је железнички колосек који се прикључује на мрежу и служи за допремање и отпремање робе, као и за завршне и друге радње (утовар, истовар, маневрисање и сл.) у железничком превозу робе;~~

17) **ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИ КОЛОСЕК КОЈИ СЕ ПРИКЉУЧУЈЕ НА МРЕЖУ И СЛУЖИ ЗА ДОПРЕМАЊЕ И ОТПРЕМАЊЕ РОБЕ, КАО И ЗА ПОЧЕТНЕ, ЗАВРШНЕ И ДРУГЕ РАДЊЕ (УТОВАР, ИСТОВАР, МАНЕВРИСАЊЕ И СЛ.) У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ;**

18) **индустријски колосек за сопствене потребе** је индустријски колосек који се користи искључиво за потребе његовог власника, односно корисника;

19) **инфраструктурни појас** је земљишни појас са обе стране пруге у ширини од 25 м, мерећи од осе крајњих колосека који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре;

20) **јавна железничка инфраструктура** обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу;

21) **јавни превоз** је превоз лица или ствари који је доступан сваком под једнаким условима и врши се на основу закљученог уговора о превозу путника или робе између железничког превозника и корисника његових услуга;

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

23) **капацитет инфраструктуре** је могући број траса возова за распоређивање на одређеном делу јавне железничке инфраструктуре у одређеном периоду;

24) **колосек за гарирање** је споредни колосек посебно намењен за привремени смештај железничких возила између два уврштавања у воз;

25) **Компјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу (КСИРЖП)** је компјутеризовани систем који садржи информације о железничким путничким услугама које нуде железнички превозници, као што су: план и ред вожње за превоз путника, расположивост седишта за превоз путника, цене и посебни услови, приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу и начини на које се могу извршити резервације или издати карте или јединствене карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;

26) **конурбација** је спајање двају или више насеља у једну урбану целину;

27) **координација** је поступак током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева за капацитетом инфраструктуре покушавају да реше конфликтне СУКОБЉЕНЕ захтеве;

28) **лиценца** је исправа којом орган надлежан за лиценцирање потврђује способност привредног друштва или другог правног лица које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника да пружа услуге железничког превоза као железнички превозник, које могу бити ограничене на пружање одређене врсте услуга или обављање железничког превоза за сопствене потребе;

29) **манипулативна пруга** је део железничке инфраструктуре који служи за превоз робе за потребе привредних субјеката, по потреби и без утврђеног реда вожње;

30) **међународни превоз путника** обухвата услугу превоза путника возом који прелази најмање једну државну границу и код које је основна сврха услуге да превози путнике између станица у различитим државама, при чему воз може бити састављен од различитих делова који могу имати различита полазишта и одредишта, ако сва путничка кола пређу најмање једну државну границу;

31) **међународни превоз робе** обухвата транспортну услугу у оквиру које воз прелази најмање једну државну границу. Воз може бити спојен и/или раздвојен, а различити делови могу имати различита полазишта и одредишта, под условом да сви вагони пређу најмање једну државну границу;

32) **метро** је просторно независан шински систем високог капацитета за превоз путника у градском и приградском саобраћају са посебним конструктивним и енергетско-погонским карактеристикама;

33) **мрежа** је мрежа пруга, укључујући везне и споредне колосеке, са елементима железничке инфраструктуре, којом управља управљач инфраструктуре, намењена железничком превозу робе и/или путника, као и

превозу за сопствене потребе, који могу вршити железнички превозници према начелу транспарентног и недискриминаторског приступа мрежи;

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

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

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

37) **обнова железничке инфраструктуре** обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури, којима се не мења њено целокупно функционисање;

38) **одржавање железничке инфраструктуре** обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;

39) **оквирни споразум** је правно обавезујући општи споразум којим се утврђују права и обавезе подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре и управљача инфраструктуре у погледу капацитета инфраструктуре који ће се додељивати и ценама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода примене једног важећег реда вожње;

40) **оператор услужног објекта** је субјект одговоран за управљање једним или више услужних објеката или пружање једне или више услуга железничким превозницима из члана 15. овог закона, укључујући и управљање железничком инфраструктуром која чини део инфраструктуре услужног објекта;

41) **оператор јавног превоза путника** је железнички превозник који пружа услуге јавног превоза путника;

42) **опште правило** је мера која се без дискриминације примењује на све услуге јавног превоза путника исте врсте на одређеним релацијама за које је одговоран надлежни орган;

43) **основне услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. ст. 1. и 2. овог закона;

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

45) **подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре** подразумева железничког превозника или међународну групацију железничких превозника или друга лица и правне субјекте, као што су надлежни органи, пошиљаоци, шпедитери и оператори у комбинованом транспорту, који имају интерес за обављање јавне услуге или комерцијални интерес за прибављање капацитета инфраструктуре;

46) **пратеће услуге** су услуге у вези са обављањем железничког превоза из члана 15. став 5. овог закона;

47) **превоз путника** је превоз путника железницом, који је доступан јавности, на основу уговора о превозу, искључујући превоз путника другим врстама шинског превоза као што су метро или трамваји;

48) **превоз робе** је превоз робе железницом, који је доступан јавности, на основу уговора о превозу;

49) **превоз за сопствене потребе** је превоз железницом који врши привредно друштво или друго правно лице за сопствене потребе, односно за потребе обављања његове делатности, што обухвата и делатности у вези са изградњом, испитивањем, одржавањем или обновом железничке инфраструктуре или у вези са пружањем услуга из члана 15. овог закона;

50) **погранични споразум** је сваки споразум између две или више држава чија је сврха да олакша пружање прекограничних железничких услуга;

51) **продавац карата** је сваки посредник у продаји железничких услуга који закључује уговоре о превозу путника и продаје карте у име железничког превозника или за сопствени рачун;

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

53) **путна пропусница** или **сезонска карта** је карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или мрежи у току одређеног временског периода;

54) **путни прелаз** је место укрштања железничке пруге која припада јавној железничкој инфраструктури, индустријској железници или индустријском колосеку и пута у истом нивоу, који обухвата и укрштање тих колосека са пешачком или бицикличком стазом, у ширини од 3 м мерено од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека;

55) **развој железничке инфраструктуре** обухвата планирање мреже, финансијско и инвестиционо планирање, као и изградњу и модернизацију инфраструктуре;

56) **разумна добит** је стопа повраћаја сопственог капитала која узима у обзир ризик, укључујући ризик на приход, или недостатак таквог ризика, који трпи оператор услужног објекта и у складу је са просечном стопом за дати сектор током протеклих година;

57) **регионални превоз** је превозна услуга чија је основна сврха да испуни потребе за превозом у региону, укључујући прекогранично подручје у складу са потврђеним међународним уговором;

58) **ред вожње** је акт управљача јавне железничке инфраструктуре којим се утврђује план саобраћаја возова за превоз путника и робе, као и за

сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури током периода важења тог реда вожње;

~~59) резервација је овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;~~

59) РЕЗЕРВАЦИЈА ЈЕ ОВЛАШЋЕЊЕ, У ПАПИРНОМ ИЛИ ЕЛЕКТРОНСКОМ ОБЛИКУ, КОЈИМ СЕ ДАЈЕ ПРАВО ЛИЦУ КОЈЕ СЕ ПРЕВОЗИ НА ПРЕТХОДНО ПОТВРЂЕНИ ПЕРСОНАЛИЗОВАНИ АРАНЖМАН ПРЕВОЗА (СЕДИШТЕ, ПОСТЕЛЈА, ЛЕЖАЈ И ДР);

60) **роба** подразумева ствари које се превозе у железничком теретном саобраћају;

61) **теретни коридор** представља одређене железничке пруге, укључујући железничке трајектне линије на територији између држава, које повезују два или више терминала, дуж главног превозног правца и, по потреби, дуж алтернативних превозних праваца и деоница које их повезују, укључујући железничку инфраструктуру и услужне објекте и услуге које се пружају железничким превозницима;

61a) ТЕРЕТНИ ТЕРМИНАЛ ЈЕ ОБЈЕКАТ ДУЖ ПРУГА СА РОБНИМ САОБРАЋАЈЕМ КОЈИ ЈЕ ПОСЕБНО УРЕЂЕН КАКО БИ СЕ ОМОГУЋИО УТОВАР РОБЕ НА ТЕРЕТНЕ ВОЗОВЕ И/ИЛИ ИСТОВАР РОБЕ СА ЊИХ, КАО И ИНТЕГРАЦИЈА УСЛУГА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ТЕРЕТНОГ ТРАНСПОРТА СА УСЛУГАМА ДРУМСКОГ, ПОМОРСКОГ, РЕЧНОГ И ВАЗДУШНОГ ТРАНСПОРТА, ОДНОСНО ФОРМИРАЊЕ ИЛИ ПРОМЕНА САСТАВА ТЕРЕТНИХ ВОЗОВА И, ПО ПОТРЕБИ, СЛУЖИ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ГРАНИЧНИХ ПОСТУПАКА НА ГРАНИЦАМА СА ДРУГИМ ЗЕМЉАМА;

62) **транзит** је прелазак преко територије републике србије без утовара или истовара робе, односно без укрцавања или искрцавања путника на територији републике србије;

~~63) траса воза је капацитет инфраструктуре неопходан за саобраћање воза између два места у току одређеног периода;~~

63) „ТРАСА ВОЗА ЈЕ КАПАЦИТЕТ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕОПХОДАН ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗА ИЗМЕЂУ ДВА СЛУЖБЕНА МЕСТА, У ПРЕДВИЂЕНОМ ВРЕМЕНУ И ПОД ТАЧНО УТВРЂЕНИМ ТЕХНИЧКО ТЕХНОЛОШКИМ УСЛОВИМА НА ЈАВНОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ“

64) **туристичко-музејска железница** је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши превоз путника у туристичке сврхе, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности;

65) **уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром** је уговор између надлежног органа и управљача инфраструктуре из члана 21. овог закона којим се уређују међусобна права и обавезе између уговорних страна;

66) **уговор о обавези јавног превоза** је уговор о јавним услугама превоза путника који закључују оператор јавног превоза путника и надлежни орган у складу са овим законом;

67) **уговор о превозу путника** је уговор о превозу уз финансијску накнаду или бесплатно закључен између железничких превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;

68) **унапређење железничке инфраструктуре (модернизација)** обухвата радове великог обима на инфраструктури којима се побољшава њено целокупно функционисање;

69) **управљач инфраструктуре** је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;

70) **управљач станице** је организациони субјект коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;

71) **услужни објекат** подразумева постројење, укључујући земљиште, зграде и опрему, посебно распоређене, као целина или делимично, како би омогућили пружање једне или више услуга из члана 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона, што укључује и колосеке који повезују мрежу са услужним објектима.

Елементи железничке инфраструктуре

Члан 4.

Железничка инфраструктура, у смислу овог закона, састоји се од следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу:

1) пружни појас;

2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд.; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега итд.;

3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона, БУКЕ, итд.;

4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;

5) горњи строј, а нарочито: шине, ујлебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд.; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);

6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;

7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије

за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;

8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;

9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 кВ, подстанице изузев разводног постројења 110 кВ у тој подстанци, напојни каблови између подстанци и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;

~~10) зграде које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.~~

10) ЗГРАДЕ ИЛИ ДЕЛОВИ ЗГРАДА КОЈИ СУ У ФУНКЦИЈИ УПРАВЉАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, УКЉУЧУЈУЋИ ДЕО ОПРЕМЕ ЗА ОБРАЧУН И НАПЛАТУ ЦЕНА.”.

Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.

Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим законом.

Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе одређује елементе јавне железничке инфраструктуре.

Категоризација железничких пруга

~~Члан 5.~~

~~Железничке пруге на мрежи се категоришу на следећи начин:~~

- ~~1) магистралне пруге — од значаја за међународни и национални саобраћај;~~
- ~~2) регионалне пруге — од значаја за регионални и локални саобраћај;~~
- ~~3) локалне пруге — од значаја за локални саобраћај;~~
- ~~4) манипулативне пруге — од значаја за привредне субјекте;~~
- ~~5) пруге туристичко — музејске железнице.~~

~~Влада, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) доноси акт о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури.~~

~~Влада уређује услове за изградњу и реконструкцију туристичко-музејске железнице, као и услове организовања јавног превоза у туристичке сврхе на тој железници.~~

Члан 5.

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ НА МРЕЖИ СЕ КАТЕГОРИШУ НА СЛЕДЕЋИ НАЧИН:

- 1) МАГИСТРАЛНЕ ПРУГЕ – ОД ЗНАЧАЈА ЗА МЕЂУНАРОДНИ И НАЦИОНАЛНИ САОБРАЋАЈ;

2) РЕГИОНАЛНЕ ПРУГЕ – ОД ЗНАЧАЈА ЗА РЕГИОНАЛНИ И ЛОКАЛНИ САОБРАЋАЈ;

3) ЛОКАЛНЕ ПРУГЕ – ОД ЗНАЧАЈА ЗА ЛОКАЛНИ САОБРАЋАЈ;

4) МАНИПУЛАТИВНЕ ПРУГЕ – ОД ЗНАЧАЈА ЗА ПРИВРЕДНЕ СУБЈЕКТЕ;

5) ПРУГЕ ТУРИСТИЧКО – МУЗЕЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ.

ВЛАДА, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: МИНИСТАРСТВО) ДОНОСИ АКТ О КАТЕГОРИЗАЦИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА КОЈЕ ПРИПАДАЈУ ЈАВНОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ.

НА ПРУГЕ ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ НЕ ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОДРЕДБЕ ОВОГ ЗАКОНА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ПРИСТУП ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ ИНФРАСТРУКТУРИ И УСЛУГАМА, ОБРАЧУН ЦЕНА ПРИСТУПА И ДОДЕЛА КАПАЦИТЕТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

ВЛАДА УРЕЂУЈЕ НАЧИН И УСЛОВЕ ОРГАНИЗОВАЊА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА У ТУРИСТИЧКЕ СВРХЕ НА ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКОЈ ЖЕЛЕЗНИЦИ.

ДИРЕКЦИЈА УРЕЂУЈЕ УСЛОВЕ ЗА ИЗГРАДЊУ И РЕКОНСТРУКЦИЈУ ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ.

Дужности управљача инфраструктуре

Члан 10.

Управљач инфраструктуре је дужан да обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем, несметан приступ и коришћење јавне железничке инфраструктуре и приступ услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим објектима свим заинтересованим подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре. ~~КАО И ТРАЈНО И НЕПРЕКИДНО ОДРЖАВАЊЕ И ЗАШТИТУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА.~~

~~Управљач инфраструктуре је, при обављању делатности, дужан да се стара о заштити животне средине и енергетској ефикасности у складу са законом и другим прописима.~~

~~Управљач инфраструктуре одговара за штету која настане корисницима превоза, железничким превозницима, привредним друштвима, другим правним лицима или предузетницима због неизвршавања својих обавеза из ст. 1. и 2. овог члана.~~

2. Изјава о мрежи

Члан 17.

Управљач инфраструктуре, после консултација са заинтересованим странама, израђује и објављује Изјаву о мрежи. Управљач инфраструктуре је дужан да садржину радне верзије Изјаве о мрежи учини доступном заинтересованим странама ОБЈАВЉИВАЊЕМ НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ.

Изјава о мрежи се објављује на српском језику и може се прибавити после плаћања цене која не премашује трошкове њеног објављивања. Текст Изјаве о мрежи се ставља на располагање бесплатно у електронском облику на интернет страници управљача инфраструктуре на српском и енглеском језику, као и на интернет страници међународног удружења управљача инфраструктуре.

Изјава о мрежи садржи следеће информације:

1) део којим се утврђује природа инфраструктуре која је на располагању железничким превозницима и услове за приступ истој. Информације у овом делу су на годишњем нивоу конзистентне са регистром железничке инфраструктуре који се објављују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система или се позивају на овај регистар;

2) део о начелима обрачуна цена и висини цена који садржи детаљне информације о начину обрачуна цена, као и информације о ценама, као и остале релевантне информације о приступу које се односе на услуге из члана 15. овог закона за које постоји само један расположиви пружалац услуга. Овај део садржи детаље методологије, правила и, по потреби, скале које се користе за примену чл. 23-27. овог закона, у погледу трошкова и цена. Овај део садржи информације о променама цена о којима је већ одлучено или које се предвиђају за период од наредних пет година, ако су расположиве;

3) део о начелима и критеријумима за доделу капацитета. Овим се утврђују опште карактеристике капацитета инфраструктуре које су на располагању железничким превозницима и сва ограничења која се односе на њену употребу, укључујући могуће захтеве за капацитетом за одржавање. Такође се прецизирају поступци и рокови који се односе на поступак доделе капацитета. Овај део садржи специфичне критеријуме који се примењују током тог поступка, нарочито:

(1) поступке у складу са којима подносиоци захтева могу да захтевају капацитете од управљача инфраструктуре,

(2) захтеве који се тичу подносиоца захтева,

(3) распоред за подношење захтева и поступак доделе и процедуре по којима се захтевају информације о распоређивању и процедуре за заказивање планираних и непредвиђених радова на одржавању и ограничења капацитета,

(4) начела којима се руководе поступци координације и систем решавања спорова обезбеђен као део овог поступка,

(5) поступке који се прате и критеријуме који се користе када је инфраструктура загушена,

(6) детаље о ограничењима у погледу коришћења инфраструктуре,

(7) услове под којима се, приликом одређивања приоритета за поступак доделе, узимају у обзир претходни нивои искоришћења капацитета.

Наводе се детаљи мера предузетих да се обезбеди адекватан третман услуга превоза робе, међународних услуга и захтева у складу са *ад хоц* поступком. Садржи шаблон обрасца за подношење захтева за доделу капацитета. Управљач инфраструктуре објављује и детаљне информације о поступцима доделе међународних траса возова;

4) део са информацијама у вези са подношењем захтева за лиценцу и сертификат о безбедности железнице који се издају у складу са овим законом и законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају или упућивање на веб сајт на којем се такве информације објављују у електронском облику бесплатно;

5) део са информацијама о поступцима за решавање спорова и Захтева који се односе на питања приступа железничкој инфраструктури и услугама и систему учинка наведеном у члану 26. став 2. тачка 7) и члану 37. став 7. овог закона;

6) део са информацијама о приступу и обрачуна цена услуга у услужним објектима из члана 15. овог закона, укључујући и минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима, укључујући и приступ колосецима. Оператори услужних објеката које не контролише управљач инфраструктуре достављају информације о ценама приступа услужном објекту и ценама пружања услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивања у Изјаву о мрежи или указују на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно;

7) модел оквирних споразума између управљача инфраструктуре и подносилаца захтева у складу са чланом 33. овог закона.

Општим условима уговора о коришћењу инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре сматра се део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:

1) услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре;

2) начела и начин одређивања и обрачуна цена;

3) висину цене приступа, цене приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и цене услуга које у њима пружа, за додатне и пратеће услуге које пружа управљач инфраструктуре;

4) начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета.

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

НА ИЗРАДУ И ОБЈАВЉИВАЊЕ ИЗМЕНА И ДОПУНА ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ У ДЕЛУ КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА НАЧЕЛА И НАЧИН ОДРЕЂИВАЊА И ОБРАЧУНА ЦЕНА И ВИСИНУ ЦЕНЕ ПРИСТУПА, ЦЕНЕ ПРИСТУПА УСЛУЖНИМ ОБЈЕКТИМА КОЈИМА УПРАВЉА УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЦЕНЕ УСЛУГА КОЈЕ У ЊИМА ПРУЖА И ЦЕНЕ ДОДАТНИХ И ПРАТЕЋИХ УСЛУГА КОЈЕ ПРУЖА УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ОДРЕДБЕ СТ. 1. И 2. ОВОГ ЧЛАНА. **ТЕ** ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ МОРАЈУ БИТИ ОБЈАВЉЕНЕ НАЈМАЊЕ ШЕСТ МЕСЕЦИ ПРЕ ПОЧЕТКА ПРИМЕНЕ.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДУЖАН ЈЕ ДА ОБЈАВИ ТЕКСТ ИЗМЕНА И ДОПУНА ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ И/ИЛИ ДА У ОБЈАВЉЕНОМ ПРЕЧИШЋЕНОМ ТЕКСТУ ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ, НА ПОЧЕТКУ ТЕКСТА НАЗНАЧИ У КОМ ДЕЛУ СУ ИЗВРШЕНЕ ИЗМЕНЕ И КРАТАК САДРЖАЈ ИЗМЕНА, А ДА У САМОМ ТЕКСТУ ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ ЈАСНО НАЗНАЧИ ИЗМЕНЕ.”

Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири ДВА месеца пре последњег дана за подношење захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Захтев који се односи на садржину Изјаве о мрежи може се поднети Дирекцији у року од седам месеци од дана њеног објављивања.

У односу на садржину измена и допуна Изјаве о мрежи, Захтев се може поднети Дирекцији у року од 30 дана од дана објављивања.

Уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре

Члан 19.

Железнички превозник коме је додељен капацитет инфраструктуре или железнички превозник који има закључен уговор са подносиоцем захтева за доделу капацитета инфраструктуре који није железнички превозник, закључује уговор са управљачем инфраструктуре о уређивању међусобних права и обавеза у вези са коришћењем додељеног капацитета инфраструктуре и уговореним услугама које пружа управљач инфраструктуре.

Уговором о коришћењу јавне железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и железничког превозника, а која се посебно односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, примену прописа који уређују транспорт опасне робе, као и на плаћање цена приступа и цена услуга.

Уговори из става 1. овог члана закључују се под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.

Уговори из става 1. овог члана закључују се најкасније два месеца МЕСЕЦ ДАНА пре почетка важења новог реда вожње, односно одмах по додели ад хоц трасе.

Ако после закључивања уговора из става 1. овог члана, а за време важења тог уговора, железнички превозник преко овлашћеног лица поднесе на доказани начин ад хоц захтев за доделу трасе, сматра се да је закључен анекс тог уговора моментом доделе тражене трасе од стране управљача инфраструктуре.

Министар ближе уређује обавезне елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре.

3. Цене приступа и услуга

Успостављање, одређивање и обрачун цена

Члан 20.

Методологију за одређивање цена приступа из члана 14. овог закона и цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог закона.

Влада може актом из става 1. овог члана да уређује временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу

заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице.

Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за обрачун цена приступа и цена услуга која су усклађена са методологијом за одређивање цена из става 1. овог члана. Методологија за одређивање цена и специфична правила за обрачун цена приступа и пружања услуга садржани су у Изјави о мрежи или се указује на интернет страницу на којој се оне објављују.

Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа из члана 14. овог закона и цене за пружање својих услуга из члана 15. овог закона у складу са методологијом за одређивање цена из става 1. овог члана и правилима за обрачун цена из става 3. овог члана.

Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења.

Влада даје сагласност на висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.

~~Измена цена из става 5. овог члана врши се у случају промене околности које утичу на њихову висину уз сагласност Владе, а по претходно прибављеном мишљењу Дирекције.~~

ИЗМЕНУ ЦЕНА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СЛУЧАЈУ ПРОМЕНЕ ОКОЛНОСТИ КОЈЕ УТИЧУ НА ЊИХОВУ ВИСИНУ, ПО ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНОМ МИШЉЕЊУ ДИРЕКЦИЈЕ. ДИРЕКЦИЈА ДАЈЕ МИШЉЕЊЕ НА ИЗМЕЊЕНУ ВИСИНУ ЦЕНА У РОКУ ОД ДВА МЕСЕЦА ОД ДАНА ПРИЈЕМА ЗАХТЕВА УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА ДАВАЊЕ МИШЉЕЊА. ВЛАДА ДАЈЕ САГЛАСНОСТ НА ИЗМЕЊЕНУ ВИСИНУ ЦЕНЕ ПРИСТУПА И ЦЕНЕ ПРИСТУПА ДЕЛУ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ КОЈИ ПОВЕЗУЈЕ СА УСЛУЖНИМ ОБЈЕКТИМА ИЗ ЧЛАНА 15. ОВОГ ЗАКОНА

У случају ~~измене~~ ПОВЕЋАЊА цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена најкасније шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.

Управљач инфраструктуре је дужан да обрачун и наплату цена врши према истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.

Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав обрачун цена којим се различитим железничким превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.

Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.

Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром.

Основна начела и елементи уговора о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром

Члан 22.

Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром садржи најмање следеће елементе:

1) област примене ~~споразума~~ УГОВОРА у погледу инфраструктуре и услужних објеката, структурираних у складу са чл. 14. и 15. овог закона. Уговор обухвата све аспекте управљања инфраструктуром, укључујући одржавање и обнову инфраструктуре која је већ у употреби. По потреби, може да се обухвати и изградња нове инфраструктуре;

2) структуру плаћања или средстава опредељених за услуге управљача инфраструктуре наведене у чл. 14. и 15. овог закона, на одржавање и обнављање и решавање постојећих заосталих ставки за одржавање и обнову. По потреби, може да се обухвати структура плаћања или средстава додељених за нову инфраструктуру;

3) циљеве ефикасности усмерене на кориснике, у виду показатеља и критеријума квалитета који покривају елементе као што су:

(1) ефикасност рада возова, између осталог у погледу брзине на прузи и поузданости, и задовољства корисника,

(2) капацитети мреже,

(3) управљање основним средствима,

(4) обим активности,

(5) ниво безбедности,

(6) заштита животне средине;

4) ниво могућих кашњења у одржавању и средства чија ће се употреба постепено прекинути и према томе покренути различите финансијске токове;

5) подстицаје из члана 21. став 3. овог закона;

6) минималне обавезе извештавања управљача инфраструктуре у смислу садржаја и учесталости извештавања, укључујући информације које се објављују годишње;

7) трајање уговора, које се синхронизује и у складу је са трајањем плана пословања, концесије или дозволе управљача инфраструктуре, где је применљиво, и методологијом за одређивање цена коју доноси Влада;

8) правила поступања у случајевима великих поремећаја у раду и ванредних ситуација, укључујући планове за поступање у непредвиђеним ситуацијама и превремени раскид ~~уговорног споразума~~ УГОВОРА, као и правовремено обавештавање корисника;

9) корективне мере које се предузимају ако било која од страна крши своје уговорне обавезе или, под изузетним околностима, које утичу на расположивост

јавних средстава. Ово укључује услове и поступке за поновно преговарање и превремени раскид.

Начела обрачуна и наплате цена

Члан 23.

За приступ и коришћење железничке инфраструктуре и услужних објеката, односно за пружање услуга из члана 15. овог закона плаћа се цена управљачу инфраструктуре, односно оператору услужног објекта.

Средства остварена наплатом цена из става 1. овог члана приход су управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта и користе се за финансирање њиховог пословања.

Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта дужни су да доставе Дирекцији све неопходне информације о утврђеним ценама како би се омогућило вршење надлежности Дирекције.

Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта обавезни су да, на захтев, докажу железничком превознику да су цене приступа, цене приступа услужном објекту и цене услуга које су му фактурисане у складу са овим законом, са Изјавом о мрежи и са Информацијом о услужном објекту.

Цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима, одређују се на основу трошкова директно насталих као резултат саобраћања возова.

~~Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза.~~

ВЛАДА БЛИЖЕ УРЕЂУЈЕ НАЧИН И МОДАЛИТЕТЕ ИЗРАЧУНАВАЊА ТРОШКОВА КОЈИ СУ НАСТАЛИ КАО ДИРЕКТАН РЕЗУЛТАТ САОБРАЋАЊА ВОЗА, КАО И СЛУЧАЈЕВЕ КАДА ДИРЕКЦИЈА МОЖЕ СПРОВЕСТИ ПОЈЕДНОСТАВЉЕНУ КОНТРОЛУ ОБРАЧУНА ЦЕНЕ ПРИСТУПА И ЦЕНЕ ПРИСТУПА КОЛОСЕЦИМА КОЈИ ПОВЕЗУЈУ СА УСЛУЖНИМ ОБЈЕКТИМА.

Цене приступа могу да укључе цену која одражава недостатак капацитета одредивог дела инфраструктуре током периода загушења.

Цене из ст. 5. и 7. овог члана могу се утврдити према просеку заснованом на обиму саобраћања возова у одређеном времену, с тим да, тако утврђена цена приступа и цена приступа колосецима који повезују са услужним објектима мора бити сразмерна трошковима услуга пружених железничком превознику.

Цена која се наплаћује за приступ колосецима унутар услужних објеката из члана 15. став 2. овог закона и пружање услуга у тим објектима не могу премашити трошкове пружања услуга плус разумну добит.

Ако услуге из члана 15. овог закона, као додатне и пратеће услуге нуди само један снабдевач, цене које се наплаћују за те услуге не могу премашити трошкове пружања такве услуге, увећане за разумну добит.

Цена коју управљач инфраструктуре наплаћује за услугу из члана 15. став 4. тачка 1. овог закона не може премашити трошкове пружања те услуге.

Када напајање електричном енергијом за вучу, као додатну услугу, врши управљач инфраструктуре, накнада за утрошену електричну енергију за вучу не може премашити трошкове пружања те додатне услуге.

Могућа је наплата цена за капацитете коришћене за одржавање инфраструктуре. Такве цене не премашују нето губитак прихода управљача инфраструктуре који је последица одржавања.

Оператор услужног објекта за пружање услуга из члана 15. овог закона дужан је да достави управљачу инфраструктуре информације о ценама које се објављују у Изјави о мрежи или указује на интернет страницу на којој су те информације доступне бесплатно у електронском облику, у складу са чланом 17. овог закона.

Систем учинка

Члан 26.

Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.

Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:

1) како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка који се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког превозника током датог временског периода;

2) управљач инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најкасније пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње;

3) сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:

(1) управљање експлоатацијом/планирањем које се може приписати управљачу инфраструктуре:

- израда реда вожње,
- формирање воза,
- грешке у процедурама експлоатације,
- неправилна примена правила приоритета,
- особље,

- остали узроци;

(2) постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач инфраструктуре:

- сигнално-сигурносни уређаји и инсталације,

- сигнално-сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу,

- телекомуникационе инсталације,

- опрема за снабдевање електричном енергијом,

- колосек,

- грађевински објекти,

- особље,

- остали узроци;

(3) узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран управљач инфраструктуре:

- планирани грађевински радови,

- неправилности у извршењу грађевинских радова,

- ограничење брзине због дефекта колосека,

- остали узроци;

(4) узроци за које су одговорни други управљачи инфраструктуре:

- кашњење које је проузроковао претходни управљач инфраструктуре,

- кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре;

(5) комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику:

- прекорачење времена стајања,

- захтев железничког превозника,

- утоварне операције,

- неправилности при утовару,

- комерцијална припрема воза,

- особље,

- остали узроци;

(6) железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник:

- план обрта железничких возних средстава и измене плана обрта,

- формирање воза које врши железнички превозник,
- проблеми са путничким колима (превоз путника),
- проблеми са теретним вагонима (превоз терета),
- проблеми са колима, локомотивама и моторним гарнитурама,
- особље,
- остали узроци;

(7) узроци који се могу приписати другим железничким превозницима:

- које је проузроковао наредни железнички превозник,
- које је проузроковао претходни железнички превозник;

(8) спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику:

- штрајк,
- административне формалности,
- спољни утицај,
- утицај временских прилика и природни узроци,
- кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи,
- остали узроци;

(9) секундарни узроци за које није одговоран ни управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:

- њасне незгоде, несреће и опасности,
- заузетост колосека због кашњења истог воза,
- заузетост колосека због кашњења другог воза,
- обрт,
- веза возова,
- потребно је даље истраживање;

4) ако је могуће, кашњења се приписују једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;

5) при прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност;

6) што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише 30 дана;

7) не доводећи у питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања. Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене стране. Код примене овог начина решавања спорова одлука се доноси у року од десет радних дана.

Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.

Распоред за поступак доделе

Члан 34.

Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Ако се врше измене или допуне реда вожње после зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене или допуне редова вожње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.

Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време почетка важења или измена и допуна реда вожње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.

Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред вожње могу се поднети управљачу инфраструктуре ~~најкасније 12 месеци~~ **НАЈРАНИЈЕ 12 МЕСЕЦИ, А НАЈКАСНИЈЕ 10 МЕСЕЦИ** пре ступања на снагу реда вожње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене после тог рока.

Најкасније 11 месеци пре него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.

Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца после истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана. Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими после рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.

Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подносилац захтева коме је траса додељена. Управљач инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње

најкасније 30 дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле укључене све трасе возова које су додељене после рока из става 3. овог члана.

Влада прописује распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена.

Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договара са другим релевантним заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само ако је неопходно.

Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре у складу са овим законом.

Ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника објављује управљач инфраструктуре у средствима јавног информисања, истиче на видним местима у станичним зградама и објављује и на други уобичајен начин најкасније 20–ПЕТ дана пре ступања на снагу.

Железнички превозник дужан је да се придржава објављеног реда вожње, као и да обезбеди редовно и уредно одвијање превоза за време важења реда вожње, осим у случајевима већих поремећаја саобраћаја који су настали због елементарних непогода, ~~већих удеса~~ ОЗБИЉНИХ НЕСРЕЋА и тежих оштећења железничке инфраструктуре.

Дирекција прописује саставне делове реда вожње, облик и њихову садржину.

Посебне мере које се предузимају у случају поремећаја

Члан 45.

У случају поремећаја у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно стање. У ту сврху, он саставља план за поступање у непредвиђеним ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова.

О насталим поремећајима у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом и планираном времену за успостављање редовног стања управљач инфраструктуре, без одлагања, обавештава кориснике тог дела железничке инфраструктуре.

У хитним случајевима и ако је то неопходно, услед оштећења које доводи до тога да је инфраструктура привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се повући без упозорења, и то на онолико времена колико је потребно за поправку система.

Управљач инфраструктуре ангажује средства ~~корисника~~ трасе воза ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРЕВОЗНИКА која сматра најподеснијим за успостављање нормалне ситуације.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ СУ ДУЖНИ ДА СТАВЕ НА РАСПОЛАГАЊЕ СВОЈА СРЕДСТВА НА ЗАХТЕВ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ У СМISЛУ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА.

У ванредним ситуацијама се поступа у складу са законом којим се уређују ванредне ситуације.

5. Погранични споразуми

Члан 46.

У циљу несметаног обављања међународног железничког превоза могу се закључити погранични споразуми са суседним државама.

Одредбе пограничних споразума не могу дискриминисати железничке превознике, нити ограничавати слободу железничких превозника да пружају прекограничне услуге.

Поштујући начела из пограничног споразума, управљач инфраструктуре може са управљачем инфраструктуре из суседне државе закључити споразум којим се уређује међусобна сарадња.

IIIa ИЗГРАДЊА, РЕКОНСТРУКЦИЈА, ОБНОВА И ОДРЖАВАЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

~~6. Изградња и реконструкција железничке инфраструктуре~~

1. ИЗГРАДЊА И РЕКОНСТРУКЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Изградња железничке инфраструктуре

Члан 47.

Изградња железничке инфраструктуре врши се у складу са законом којим се уређује планирање и изградња објеката и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

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

Национални програм јавне железничке инфраструктуре

Члан 48.

Влада доноси Национални програм железничке инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм), који обухвата:

1) постојеће карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије;

2) развојне компоненте у изградњи нових капацитета инфраструктуре од посебног значаја за Републику Србију;

3) планове изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре са дефинисањем структуре, динамике реализације и приоритета, висине и извора финансијских средстава потребних за извршење активности из Националног програма.

Национални програм доноси се за период од пет година.

На основу Националног програма управљач инфраструктуре израђује годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године.

Управљач инфраструктуре објављује на својој интернет страници предлог програма из става 3. овог члана, консултује подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и даје им рок од најмање 15 дана за достављање сугестија и предлога у вези са програмом.

Програм из става 3. овог члана се пројектује тако да обезбеди оптимално и ефикасно коришћење, обезбеђивање и развој железничке инфраструктуре, притом обезбеђујући финансијску равнотежу и обезбеђивање средстава за остваривање тих циљева.

Управљач инфраструктуре два пута годишње подноси Министарству извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја.

Министарство подноси Влади једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма на основу извештаја из става 6. овог члана.

Министар прописује садржину и форму извештаја из става 6. овог члана.

Члан 49.

Управљач инфраструктуре је дужан, да пре отпочињања радова, а најмање 120 дана раније, објави почетак радова на изградњи, реконструкцији и обнови јавне железничке инфраструктуре у дневним листовима или на други уобичајени начин, да би привредно друштво, друго правно лице, односно предузетник који се стара о објектима уграђеним на железничком подручју У ПРУЖНОМ И ИНФРАСТРУКТУРНОМ ПОЈАСУ (цевоводи, водоводи, електричне, телефонске и ваздушне линије, подземни каблови и друге сличне инсталације и уређаји), као и у случају када намерава да те објекте изгради, могао да усклади радове на тим објектима са радовима на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице и предузетник из става 1. овог члана, уређују уговором међусобна права и обавезе у вези са извођењем радова на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре и радове на објектима уграђеним или који ће се уградити на железничком подручју У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ.

Обавеза је привредног друштва, другог правног лица, односно предузетника који се стара о објектима уграђеним на железничком подручју У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ (цевоводима, водоводима, електричним, телефонским и

ваздушним линијама, подземним кабловима и другим сличним инсталацијама и уређајима) да о свом трошку и у захтеваном року од стране управљача инфраструктуре, исте измести пре почетка радова на реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре или их прилагоди потребама извођења радова, а ако то не учини управљач инфраструктуре је овлашћен да наведене радње предузме о трошку тог лица.

Обавеза је лица из става 3. овог члана да пре почетка радова на изградњи јавне железничке инфраструктуре, у року који одреди управљач инфраструктуре, објекте из става 3. овог члана измести или их прилагоди потребама извођења радова, а трошкове измештања наведених објеката, подразумевајући и трошкове градње, односно постављања тих објеката на другој локацији, сноси управљач инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре води евиденцију о уграђеним објектима из става 1. овог члана, по пругама, месту уградње и управљачима тих објеката.

Члан 50.

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

Трошкове реконструкције или обнове железничке инфраструктуре из става 1. овог члана сноси инвеститор објекта због чије изградње се врши реконструкција железничке инфраструктуре, ако се другачије не споразумеју инвеститор и управљач инфраструктуре.

Реконструкција железничке инфраструктуре

Члан 51.

Реконструкцијом железничке инфраструктуре сматрају се и радови на постојећој железничкој инфраструктури или елементима железничке инфраструктуре који могу бити од утицаја на стабилност железничке инфраструктуре, објеката на железничкој инфраструктури, који одступају од услова под којима је одобрена изградња и радови промене основне карактеристике трасе железничке пруге у појасу њеног основног правца, као и побољшавање параметара елемената железничке инфраструктуре. Реконструкција железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за реконструкцију које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

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

Управљач инфраструктуре уписује у јавне књиге, катастар непокретности и катастар водова, све промене на земљишту и објектима јавне железничке инфраструктуре.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојећег објекта

Члан 52.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојеће железничке инфраструктуре (линијског инфраструктурног објекта) у односу на просторни и/или урбанистички план по коме је исти изграђен, подразумева радове на елементима железничке инфраструктуре којима се унапређује поузданост, ефикасност и безбедност железничког саобраћаја без промене функције и положаја у простору постојећег објекта.

Радови обнове изводе се на постојећем железничком земљишту и унутар регулационих линија јавних железничких пруга.

Радови на обнови железничке инфраструктуре, нарочито су:

1) обнова доњег строја пруге заменом ослабљених делова доњег строја (трупа), проширењем планума, банкина за каналице железничких каблова и осталих елемената доњег строја (трупа) пруге;

2) обнова горњег строја пруге заменом шина, прагова, туцаника и скретница на пружним и станичним колосецима;

3) обнова путничких перона, платформи за путнике и робу, приступних стаза, степеништа и надстрешница и сл.;

4) обнова стабилних постројења електричне вуче заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената;

5) обнова енергетских постројења, постројења за рекулпацију, постројења за мерење потрошње електричне енергије;

6) обнова сигнално-сигурносних постројења заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената, искључивање и демонтажа делова;

7) обнова телекомуникационих постројења и каблова заменом дотрајалих и технички нефункционалних елемената, постројења и каблова;

8) обнова тунела, замена делова тунелских облога, хидроизолација и одводњавања тунела и слободног профила тунела;

8а) ОБНОВА И СЕРВИСИРАЊЕ СИСТЕМА ТЕХНИЧКЕ ЗАШТИТЕ И СИСТЕМА ЗА АУТОМАТСКО ОТКРИВАЊЕ, ДОЈАВУ И ГАШЕЊЕ ПОЖАРА;

9) обнова и замена делова потпорних и обложних зидова, као и галерија;

10) обнова колосека на мосту, инсталација на мосту и слободног профила за железничка возила на колосеку моста;

11) реконструкција путног прелаза у пружном појасу пруге;

12) обнова зграда свих намена, хала и радионица, њихово прилагођавање основној намени и обнова фасаде према стандардима енергетске ефикасности.

Обнова железничке инфраструктуре којом се не мења функција и положај у простору постојеће железничке инфраструктуре врши се на основу одобрења за извођење радова које издаје министарство надлежно за послове грађевинарства.

Јавни интерес

Члан 53

~~Ако је ради изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре потребно извршити експропријацију, административни пренос или непотпуну експропријацију, Влада на предлог управљача јавне железничке инфраструктуре, утврђује јавни интерес.~~

~~Експропријација~~

~~Члан 54~~

~~Непокретности које су потребне за изградњу и реконструкцију, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре експропришу се у корист Републике Србије.~~

~~Када је за потребе изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре спроведена потпуна експропријација, непокретност на којој ће се изградити или реконструисати, односно модернизовати јавна железничка инфраструктура, постаје експропријацијом власништво Републике Србије.~~

~~Када је за потребе изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре спроведена непотпуна експропријација, корисник експропријације је управљач јавне железничке инфраструктуре. Корисник непотпуне експропријације за изградњу нежелезничког објекта у пружном појасу је лице које је на основу посебног закона или одлуке надлежног органа, донесене на основу посебног закона, задужено за његово управљање и одржавање и које је склопило уговор о службености пролаза за предметни нежелезнички објекат кроз пружни појас са управљачем јавне железничке инфраструктуре. Управљач инфраструктуре у име Републике Србије, као власника, закључује уговоре којима се успоставља службеност у корист непокретности које су у својини Републике Србије.~~

~~Начин и услове спровођења експропријације за потребе изградње и реконструкције, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре, ближе прописује министар надлежан за послове грађевинарства.~~

~~Ради изградње и реконструкције, односно модернизације јавне железничке инфраструктуре, корисник експропријације, односно административног преноса непокретности и непотпуне експропријације непокретности, може бити управљач јавне железничке инфраструктуре, у складу са овим законом.~~

~~Правно лице из става 3. овог члана одређује се и за корисника експропријације, административног преноса и непотпуне експропријације непокретности ради изградње и измештања пратећих објеката (као што су телекомуникациони предајници и каблови, електроенергетски водови, регулација водотокова, путна инфраструктура, водоводи, гасоводи и слично) чија је изградња или измештање у вези са изградњом и реконструкцијом јавне железничке инфраструктуре.~~

~~Правно лице које је у складу са овим законом одређено за корисника експропријације, за изградњу и реконструкцију, односно модернизацију јавне железничке инфраструктуре, има сва права и обавезе које има корисник експропријације, у складу са прописима којима се уређује експропријација.~~

~~Јавни интерес за експропријацију, административни пренос или непотпуну експропријацију непокретности, утврђен овим законом, за изградњу,~~

~~модернизацију и реконструкцију јавне железничке инфраструктуре, траје до добијања употребне дозволе за ту јавну железничку инфраструктуру.~~

~~На поступак експропријације и друга питања везана за експропријацију која овим законом нису посебно уређена, примењују се одредбе закона којим се уређује експропријација.~~

УТВРЂИВАЊЕ ЈАВНОГ ИНТЕРЕСА

ЧЛАН 53.

УТВРЂУЈЕ СЕ ЈАВНИ ИНТЕРЕС ЗА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ, АДМИНИСТРАТИВНИ ПРЕНОС И НЕПОТПУНУ ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ НЕПОКРЕТНОСТИ РАДИ ИЗГРАДЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

КОРИСНИК ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ ЈЕ РЕПУБЛИКА СРБИЈА, А ПРЕДЛОГ ЗА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ, АДМИНИСТРАТИВНИ ПРЕНОС И НЕПОТПУНУ ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ НЕПОКРЕТНОСТИ, КОЈИ ЈЕ ПОТРЕБАН ЗА ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, МОЖЕ ПОДНЕТИ ЛИЦЕ КОЈЕ, У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА, ОБАВЉА ДЕЛАТНОСТ УПРАВЉАЊА ЈАВНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ.

ЈАВНИ ИНТЕРЕС УТВРЂЕН ОВИМ ЗАКОНОМ ТРАЈЕ ДО ДОБИЈАЊА УПОТРЕБНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ИЗГРАЂЕНЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, А ЗА РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ ДО ЗАВРШЕТКА РАДОВА НА РЕКОНСТРУКЦИЈИ И ОДРЖАВАЊУ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА, АДМИНИСТРАТИВНИ ПРЕНОС И НЕПОТПУНА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА НЕПОКРЕТНОСТИ ЗА ПОТРЕБЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

ЧЛАН 54.

РЕКОНСТРУКЦИЈА ИЛИ ИЗГРАДЊА ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, КАО И ДРУГЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ (КАО ШТО СУ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНИ ПРЕДАЈНИЦИ И КАБЛОВИ, ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКИ ВОДОВИ, РЕГУЛАЦИЈА ВОДОТОКОВА, ПУТНА ИНФРАСТРУКТУРА, ВОДОВОДИ, ГАСОВОДИ И СЛИЧНО) ЗА ПОТРЕБЕ ИЗГРАДЊЕ РЕКОНСТРУКЦИЈЕ И ОДРЖАВАЊА ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ВАН ГРАНИЦА ПРУЖНОГ ПОЈАСА, ЈЕ У ЈАВНОМ ИНТЕРЕСУ.

ПРЕДЛОГ ЗА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ НЕПОКРЕТНОСТИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПОДНОСИ ЛИЦЕ ИЗ ЧЛАНА 53. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА.

КАДА ЈЕ РАДИ РЕКОНСТРУКЦИЈЕ ИЛИ ИЗГРАДЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СПРОВЕДЕНА ПОТПУНА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА, НЕПОКРЕТНОСТ КОЈА ЈЕ ЕКСПРОПРИСАНА ПОСТАЈЕ ВЛАСНИШТВО РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

КАДА ЈЕ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗГРАДЊЕ И РЕКОНСТРУКЦИЈЕ, ОДНОСНО МОДЕРНИЗАЦИЈЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СПРОВЕДЕНА НЕПОТПУНА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА, КОРИСНИК ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ ЈЕ УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ. КОРИСНИК НЕПОТПУНЕ ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ ЗА ИЗГРАДЊУ НЕЖЕЛЕЗНИЧКОГ ОБЈЕКТА У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ ЈЕ ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ НА ОСНОВУ ПОСЕБНОГ ЗАКОНА ИЛИ ОДЛУКЕ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА, ДОНЕСЕНЕ НА ОСНОВУ ПОСЕБНОГ ЗАКОНА, ЗАДУЖЕНО ЗА ЊЕГОВО УПРАВЉАЊЕ И ОДРЖАВАЊЕ И КОЈЕ ЈЕ СКЛОПИЛО УГОВОР О СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА ЗА ПРЕДМЕТНИ НЕЖЕЛЕЗНИЧКИ ОБЈЕКАТ КРОЗ ПРУЖНИ ПОЈАС СА УПРАВЉАЧЕМ ЈАВНЕ

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ. УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ У ИМЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, КАО ВЛАСНИКА, ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОРЕ КОЈИМА СЕ УСПОСТАВЉА СЛУЖБЕНОСТ У КОРИСТ НЕПОКРЕТНОСТИ КОЈЕ СУ У СВОЈИНИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

РЕКОНСТРУИСАНЕ ИЛИ ИЗГРАЂЕНЕ ОБЈЕКТЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРЕУЗИМА ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ НА ОСНОВУ ПОСЕБНОГ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ КОРИШЋЕЊЕ И УПРАВЉАЊЕ ОДРЕЂЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЛИ ОДЛУКЕ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА ДОНЕТЕ НА ОСНОВУ ТОГ ЗАКОНА ОВЛАШЋЕНО ЗА ЊИХОВО КОРИШЋЕЊЕ И УПРАВЉАЊЕ, У РОКУ ОД 30 ДАНА ОД ДАНА ИЗДАВАЊА УПОТРЕБНЕ ДОЗВОЛЕ.

ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ ОДРЕЂЕНО ЗА КОРИСНИКА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ, ИМА СВА ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОЈЕ ИМА КОРИСНИК ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА.

НА ПОСТУПАК ЕКСПРОПРИЈАЦИЈЕ И ДРУГА ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ЕКСПРОПРИЈАЦИЈУ КОЈА ОВИМ ЗАКОНОМ НИСУ ПОСЕБНО УРЕЂЕНА, ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЕКСПРОПРИЈАЦИЈА.”.

7. Одржавање јавне железничке инфраструктуре

2. ОДРЖАВАЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Члан 55.

Јавна железничка инфраструктура мора да се одржава у стању које обезбеђује безбедан и несметан железнички саобраћај, као и квалитетан и уредан превоз, а у складу са прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и техничким прописима и стандардима.

Одржавање јавне железничке инфраструктуре обухвата редовно одржавање и ванредно одржавање.

Технолошку целину за одржавање чине сви елементи јавне железничке инфраструктуре. Одржавањем се интервенише на појединим елементима који се тиме доводе у стање којим се не умањује технолошка функција пруге и спречава се стварање уских грла на прузи.

Управљач инфраструктуре посебним актом одобрава увођење сваке лагане вожње или трајно ограничење брзине у односу на пројектоване параметре пруге, са образложењем разлога смањења брзине саобраћаја и смањења капацитета пруге, уз прописивање техничких мера за њихово санирање, као и планирани рок за укидање лагане вожње, који доставља републичком инспектору за железнички саобраћај.

Члан 56.

Радови на редовном одржавању су нарочито: одржавање и замена елемената горњег строја железничке пруге (скретница, колосека и колосечних веза), истим или другим типом којима се параметри железничке пруге одржавају на пројектованом нивоу; радови на доњем строју железничке пруге (одводњавање и уређење косина); уклањање дрвећа, шикаре и шибља из

пружног појаса, замена и обнова истим или другим материјалима пропуста и мостова до 10 m дужине, ако се не мења њихов отвор; замена и допуна елемената сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја и постројења; замена и допуна елемената стабилних постројења електро вуче, као и осталих постројења за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова; адаптација и поправка зграда железничких службених места и осталих објеката на железничким службеним местима који су у функцији железничког саобраћаја којима се не мења њихова конструкција и спољни изглед; чишћења снега и леда са колосека, постројења и површина на станичним перонима, стајалиштима и др.

Члан 57.

~~Радови на ванредном одржавању су радови главне оправке који се изводе ради отклањања последица ванредних догађаја (несрећа, поплава, земљотреса и сл.) на елементима постојеће железничке инфраструктуре са циљем поновног успостављања безбедног саобраћаја и постизања пројектованих параметара.~~

РАДОВИ НА ВАНРЕДНОМ ОДРЖАВАЊУ СУ РАДОВИ ГЛАВНЕ ОПРАВКЕ, САНАЦИЈЕ И ДРУГИ РАДОВИ КОЈИ СЕ ИЗВОДЕ РАДИ ОТКЛАЊАЊА ПОСЛЕДИЦА ВАНРЕДНИХ ДОГАЂАЈА (НЕСРЕЋА, ПОПЛАВА, ЗЕМЉОТРЕСА И СЛ.) И ОТКЛАЊАЊА КРИТИЧНОГ ИЛИ СЛАБОГ СТАЊА НА ЕЛЕМЕНТИМА ПОСТОЈЕЋЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СА ЦИЉЕМ ПОНОВНОГ УСПОСТАВЉАЊА БЕЗБЕДНОГ САОБРАЋАЈА И ПОСТИЗАЊА ПРОЈЕКТОВАНИХ ПАРАМЕТАРА, У СКЛАДУ СА ПРОПИСОМ КОЈИМ СЕ УТВРЂУЈЕ НАЧИНИ ОДРЖАВАЊА ГОРЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА, ОДНОСНО НАЧИН ОДРЖАВАЊА ДОЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА.

Члан 58.

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

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

Члан 59.

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

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

Управљач путне инфраструктуре заштитном оградом одваја путну од јавне железничке инфраструктуре како на мосту тако и на деоницама путева на којима постоје места са растојањем мањим од 4,5 m мерено од осе колосека.

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

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

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

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

Члан 60.

Ако на железничкој инфраструктури дође до прекида саобраћаја због елементарних непогода и других несрећа, а управљач инфраструктуре није у стању сам да отклони настале поремећаје и успостави железнички саобраћај у што је могуће краћем року, јединица локалне самоуправе на чијој је територији дошло до прекида железничког саобраћаја пружа помоћ и у сарадњи са управљачем инфраструктуре одређује мере за отклањање поремећаја и успостављање железничког саобраћаја у најкраћем могућем року.

У случају да се за отклањање елементарних непогода и других несрећа из става 1. овог члана, користе услуге физичких и правних лица, техничка средства и материјал, одговарајућа накнада пада на терет управљача инфраструктуре, уз могућност рефундирања трошкова од оснивача.

~~8. Путни прелази, реконструкција и одржавање путних прелаза~~

3. ПУТНИ ПРЕЛАЗИ, РЕКОНСТРУКЦИЈА И ОДРЖАВАЊЕ ПУТНИХ ПРЕЛАЗА

Члан 61.

Размак између два укрштања железничке инфраструктуре и пута не може да буде мањи од 2.000 m, осим у изузетним случајевима које прописује Министар.

Члан 62.

На путном прелазу, железничком инфраструктуром и железничким саобраћајем управља управљач железничке инфраструктуре (управљач инфраструктуре, оператор услужног објекта, власник, односно овлашћени управљач индустријског колосека који чини део железничке инфраструктуре), а путном, уличном и пешачком инфраструктуром и саобраћајем управља управљач путне инфраструктуре, тако што је сваки управљач дужан да створи

услове за безбедан прелазак места укрштања на инфраструктури којом управља.

У току извођења радова на путним прелазима, изменом железничког саобраћаја управља управљач железничке инфраструктуре, а изменом друмског саобраћаја управља управљач путне инфраструктуре.

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

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

Управљач железничке инфраструктуре одређује место укрштања у складу са условима за уређење простора и условима за безбедност саобраћаја, у споразуму са управљачем некатегорисаних путева.

Члан 63.

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

Управљач железничке инфраструктуре, који обуставља превоз, дужан је доставити управљачу пута захтев за уклањање саобраћајних знакова на путу којим се упозоравају учесници у друмском саобраћају на путни прелаз, а железничке елементе путног прелаза и уређаје за затварање саобраћаја на путном прелазу да привремено уклони, док траје време обуставе превоза.

Члан 64.

О отварању нових и укидању постојећих путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури одлучује Министар, на захтев управљача путне инфраструктуре или заинтересованог привредног друштва или другог правног лица или предузетника, уз претходно прибављено мишљење управљача железничке инфраструктуре.

НА ЗАХТЕВ УПРАВЉАЧА ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАНОГ ПРИВРЕДНОГ ДРУШТВА ИЛИ ДРУГОГ ПРАВНОГ ЛИЦА ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИКА ПУТНИ ПРЕЛАЗ МОЖЕ ДА СЕ ОТВОРИ И КОРИСТИ СА ОГРАНИЧЕНИМ РОКОМ ФУНКЦИОНИСАЊА, АКО СЕ НЕ НАРУШАВА БЕЗБЕДНОСТ И ФУНКЦИОНИСАЊЕ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УЗ ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНО МИШЉЕЊЕ УПРАВЉАЧА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

Захтев из ~~става 1.~~ СТ. 1 И 2. овог члана треба да садржи детаљно образложење са саобраћајно-техничком анализом потребе, начина, места и

мера за осигурање безбедног саобраћаја, за свако отварање новог и укидање постојећег путног прелаза и мишљење управљача инфраструктуре.

Образложени захтев из ~~става 1.~~ СТ. 1. И 2. овог члана може поднети и управљач железничке инфраструктуре уз претходно прибављено мишљење управљача путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре дужан је да учини доступним све расположиве податке потребне за израду образложења из става 2. 4. овог члана.

Одлука из става 1. овог члана објављује се у "Службеном гласнику Републике Србије".

МИНИСТАР БЛИЖЕ УРЕЂУЈЕ НАЧИН ОТВАРАЊА И КОРИШЋЕЊА ПРЕЛАЗА СА ОГРАНИЧЕНИМ РОКОМ ФУНКЦИОНИСАЊА, КАО И ОБРАЗАЦ ЗАХТЕВА ЗА ОТВАРАЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА СА ОГРАНИЧЕНИМ РОКОМ ФУНКЦИОНИСАЊА.

Члан 65.

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

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

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

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

Члан 66.

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

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

Члан 67.

Управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре дужни су да закључе уговор којим ближе уређују међусобне односе у погледу

путних прелаза и у тим оквирима утврђују врсту и обим радова на одржавању коловоза и време извођења тих радова, висину трошкова за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, начин плаћања трошкова и уређују друга питања из тих односа.

Уговор из става 1. овог члана закључује се на период од највише десет година уз могућност обнављања, а Анекс уговора из става 1. овог члана мора бити потписан најкасније до 31. децембра текуће године за наредну годину.

Ако управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре не закључе уговор из става 1. овог члана у року из става 2. овог члана, управљач железничке инфраструктуре може, у циљу одржавања путног прелаза у стању којим се осигурава безбедно одвијање саобраћаја, утврдити да је неопходно извођење одређених радова на одржавању коловоза на путном прелазу и спровести извођење тих радова о трошку управљача путне инфраструктуре.

Управљач путне инфраструктуре дужан је да плати управљачу железничке инфраструктуре трошкове из става 3. овог члана у року од 30 дана од дана пријема обавештења о висини трошкова.

Члан 68.

Управљач железничке инфраструктуре, као и управљач путева дужни су да на путном прелазу спроведу мере за безбедан и несметан саобраћај и да путне прелазе одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно и несметано одвијање саобраћаја, у складу са законима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и безбедност саобраћаја на путевима.

Трошкове одржавања путног прелаза и трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу сnose:

1) управљач железничке инфраструктуре за трошкове одржавања колосека и осталих делова железничке инфраструктуре на путном прелазу, сигналних уређаја и знакова који упозоравају железничке раднике у возу на путни прелаз, железничких телефонских веза са путним прелазима;

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

2) УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА ВРЕДНОСТ УСЛУГЕ ОДРЖАВАЊА КОЛОВОЗА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, ОДРЖАВАЊА РАСТОЈАЊА ИЗМЕЂУ ГЛАВНЕ ШИНЕ И КОНСТРУКЦИЈЕ КОЛОСЕКА И КОНТРАШИНЕ И ТРОШКОВЕ САОБРАЋАЈНИХ ЗНАКОВА НА ПУТЕВИМА КОЈИ УПОЗОРАВАЈУ УЧЕСНИКЕ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТНИ ПРЕЛАЗ, КОЈИМА УПРАВЉА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ;

3) управљач железничке инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре заједно, на равне делове, за трошкове одржавања уређаја за давање знакова којима се учесницима у друмском саобраћају најављује приближавање воза путном прелазу и уређаја за затварање саобраћаја на путном прелазу, као и за трошкове руковања уређајима за затварање саобраћаја на путном прелазу и друге непосредне трошкове за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу.

~~Управљач железничке инфраструктуре сноси у целини трошкове за управљање уређајима на путном прелазу у станичном подручју, односно од~~

~~улазног сигнала са једне стране до улазног сигнала са друге стране службеног места.~~

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

~~У случају спора из става 4. овог члана претежног корисника одређује надлежни орган јединице локалне самоуправе, а ако има више корисника са приближно једнаким уделом, они сnose једнак део трошкова.~~

У СЛУЧАЈУ СПОРА У ВЕЗИ СА ОДРЕЂИВАЊЕМ ПРЕТЕЖНОГ КОРИСНИКА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ПРЕТЕЖНОГ КОРИСНИКА ОДРЕЂУЈЕ НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЈЕДИНИЦЕ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ.

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

Члан 69.

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

~~Остале делове пута са обе стране путног правца, укључујући зону потребне прегледности ван ширине путног прелаза, одржава управљач путне инфраструктуре на начин који омогућава безбедан и несметан железнички саобраћај.~~

~~Зону прегледности у ширини путног прелаза одржава управљач железничке инфраструктуре.~~

О ОДРЖАВАЊУ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, КАО И О ОСИГУРАЊУ БЕЗБЕДНОГ И НЕСМЕТАНОГ САОБРАЋАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, СТАРА СЕ УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ИЗУЗЕВ КОЛОВОЗА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, ОДРЖАВАЊА РАСТОЈАЊА ИЗМЕЂУ ГЛАВНЕ ШИНЕ И КОНСТРУКЦИЈЕ КОЛОСЕКА И КОНТРАШИНЕ И ТРОШКОВЕ САОБРАЋАЈНИХ ЗНАКОВА НА ПУТЕВИМА КОЈИ УПОЗОРАВАЈУ НА ПУТНИ ПРЕЛАЗ УЧЕСНИКЕ У САОБРАЋАЈУ КОЈИМ УПРАВЉА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, НА НАЧИН ДА СЕ ПРЕКО ПУТНОГ ПРЕЛАЗА МОЖЕ ВРШИТИ БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ДРУМСКИ САОБРАЋАЈ.

ОСТАЛЕ ДЕЛОВЕ ПУТА, СА ОБЕ СТРАНЕ ПРУЖНОГ ПОЈАСА, УКЉУЧУЈУЋИ ЗОНУ ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ ВАН ШИРИНЕ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, ОДРЖАВА УПРАВЉАЧ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА НАЧИН КОЈИ ОМОГУЋАВА БЕЗБЕДАН И НЕСМЕТАН ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ.

ЗОНУ ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ У ШИРИНИ ПРУЖНОГ ПОЈАСА ОДРЖАВА УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

ЗОНА ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ МОРА БИТИ ОБЕЗБЕЂЕНА УЧЕСНИЦИМА ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА НА СВАКОЈ ТАЧКИ ПУТА ИСПРЕД ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, А ОДРЕЂУЈЕ СЕ НА ОСНОВУ ВРЕДНОСТИ РАЧУНСКЕ БРЗИНЕ ДРУМСКИХ ВОЗИЛА И НАЈВЕЋЕ ДОПУШТЕНЕ БРЗИНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ВОЗИЛА НА ПРУЗИ.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН ОДРЕЂИВАЊА ЗОНЕ ПОТРЕБНЕ ПРЕГЛЕДНОСТИ НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ”.

Члан 70.

Одредбе чл. 61–69. овог закона сходно се примењују и на путне прелазе на индустријској железници и индустријским колосецима за сопствене потребе, као и на колосецима смештених унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, а посебно у погледу права и обавеза привредног друштва или другог правног лица који управља индустријском железницом, као и власника, односно корисника индустријског колосека за сопствене потребе.

9. Заштита железничке инфраструктуре**4. ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Члан 71.

У инфраструктурном појасу, осим у зони пружног појаса, изузетно се могу градити објекти који нису у функцији железничког саобраћаја и трамвајски и тролејбуски контактни водови и постројења, а на основу испуњених услова и сагласности коју подносиоцу захтева издаје управљач инфраструктуре, као поверено јавно овлашћење, у форми решења, и ако је изградња тих објеката предвиђена урбанистичким планом јединице локалне самоуправе која прописује њихову заштиту. Прописане мере заштите тих објеката спроводи инвеститор објекта о свом трошку.

У пружном и инфраструктурном појасу могу се постављати надземни и подземни електроенергетски водови, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, канализације и цевоводи и други водови и слични објекти и постројења на основу испуњених услова и издате сагласности управљача инфраструктуре, која се издаје у форми решења.

~~Управљач инфраструктуре закључује уговор о праву службености пролаза на неодређено време, а висина накнаде се утврђује посебним законом.~~

УПРАВЉАЧ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОР О УСПОСТАВЉАЊУ ПРАВА СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ, А ВИСИНА НАКНАДЕ СЕ УТВРЂУЈЕ ПОСЕБНИМ ЗАКОНОМ.

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

УГОВОР О УСПОСТАВЉАЊУ ПРАВА СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА ЗАКЉУЧУЈЕ СЕ ИЗМЕЂУ УПРАВЉАЧА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И УПРАВЉАЧА КОМУНАЛНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, КАО И ДРУГИХ ПРАВНИХ ЛИЦА КОЈА ПОСТАВЉАЈУ НАДЗЕМНЕ И ПОДЗЕМНЕ ВОДОВЕ У СЛУЧАЈЕВИМА ПРЕДВИЂЕНИМ СТАВОМ 2. ЧЛАНА 71. ОВОГ ЗАКОНА И У ДРУГИМ СЛУЧАЈЕВИМА ПРЕДВИЂЕНИМ ЗАКОНОМ КОЈИ РЕГУЛИШЕ ПЛАНИРАЊЕ И ИЗГРАДЊУ.

~~Уговор о праву службености пролаза~~ УГОВОР О УСПОСТАВЉАЊУ ПРАВА СЛУЖБЕНОСТИ ПРОЛАЗА закључује се између управљача инфраструктуре и управљача индустријске железнице и индустријског колосека у случајевима изградње и реконструкције инфраструктуре индустријске железнице и индустријског колосека.

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

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

Против решења о одбијању захтева за издавање сагласности из ст. 1, 2. и 6. овог члана инвеститор објекта може да поднесе жалбу Министарству.

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

Радње угрожавања железничког саобраћаја

Члан 72.

~~У пружном појасу забрањено је вршење радњи којима се угрожава железнички саобраћај, а нарочито:~~

~~1) свако оштећивање, уништавање, уклањање или одузимање елемената или делова елемената железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тач. 2)–9) овог закона, без обзира на количину и вредност оштећених, уништених уклоњених или одузетих елемената инфраструктуре;~~

~~2) наносење штете железничким возним средствима;~~

~~3) неовлашћено отварање врата и отвора на теретним колима и товарним јединицама у току превоза;~~

~~4) уклањање средстава која обезбеђују товарне јединице које се превозе железницом од самопокретања;~~

~~5) бацање или стављање било каквог предмета на железничку пругу;~~

~~6) бацање било каквог предмета на железничка возна средства или возила која се превозе возом.~~

~~У договору са надлежним државним органима, управљач инфраструктуре предузима адекватне мере у оквиру својих надлежности у циљу обезбеђивања и заштите железничке инфраструктуре и обезбеђивања одвијања железничког саобраћаја.~~

У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ВРШЕЊЕ РАДЊИ КОЈИМА СЕ УГРОЖАВА ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ, А НАРОЧИТО:

1) СВАКО ОШТЕЋИВАЊЕ, УНИШТАВАЊЕ, УКЛАЊАЊЕ ИЛИ ОДУЗИМАЊЕ ЕЛЕМЕНАТА ИЛИ ДЕЛОВА ЕЛЕМЕНАТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ

ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЗ ЧЛАНА 4. СТАВ 1. ТАЧ. 2)–9) ОВОГ ЗАКОНА, БЕЗ ОБЗИРА НА КОЛИЧИНУ И ВРЕДНОСТ ОШТЕЋЕНИХ, УНИШТЕНИХ УКЛОЊЕНИХ ИЛИ ОДУЗЕТИХ ЕЛЕМЕНАТА ИНФРАСТРУКТУРЕ;

- 2) НАНОШЕЊЕ ШТЕТЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ВОЗНИМ СРЕДСТВИМА;
- 3) НАМИРИВАЊЕ ВУЧНИХ ВОЗИЛА ПОГОНСКИМ ГОРИВОМ НА МЕСТИМА КОЈА НИСУ ПРЕДВИЂЕНА ЗА ОВЕ РАДЊЕ;
- 4) НЕОВЛАШЋЕНО ОТВАРАЊЕ ВРАТА И ОТВОРА НА ТЕРЕТНИМ КОЛИМА И ТОВАРНИМ ЈЕДИНИЦАМА У ТОКУ ПРЕВОЗА;
- 5) УКЛАЊАЊЕ СРЕДСТАВА КОЈА ОБЕЗБЕЂУЈУ ТОВАРНЕ ЈЕДИНИЦЕ КОЈЕ СЕ ПРЕВОЗЕ ЖЕЛЕЗНИЦОМ ОД САМОПОКРЕТАЊА;
- 6) ПРЕТОВАР, ПРЕТАКАЊЕ, УТОВАР, ИСТОВАР, УТАКАЊЕ И/ИЛИ ИСТАКАЊЕ РОБЕ ИЗ КОЛА – КОЛА ЦИСТЕРНИ НА МЕСТИМА КОЈА НИСУ ПРЕДВИЂЕНА ЗА ОВЕ РАДЊЕ, ОСИМ У СЛУЧАЈЕВИМА ПРИНУДЕ КОД САНАЦИЈЕ ПОСЛЕДИЦА НЕСРЕЋА ИЛИ НЕЗГОДА;
- 7) БАЦАЊЕ ИЛИ СТАВЉАЊЕ БИЛО КАКВОГ ПРЕДМЕТА НА ЖЕЛЕЗНИЧКУ ПРУГУ;
- 8) БАЦАЊЕ БИЛО КАКВОГ ПРЕДМЕТА НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗНА СРЕДСТВА ИЛИ ВОЗИЛА КОЈА СЕ ПРЕВОЗЕ ВОЗОМ;
- 9) ПРЕЛАЖЕЊЕ ПРЕКО ПРУГЕ И СТАНИЧНИХ КОЛОСЕКА И НЕОВЛАШЋЕНО ХОДАЊЕ ПРУГОМ;
- 10) ДОДИРИВАЊЕ И ПРИЛАЗ (ДЕЛОВИМА ТЕЛА, АЛАТОМ ИЛИ ОПРЕМОМ) НА РАСТОЈАЊУ МАЊЕМ ОД 2 М (У СВИМ ПРАВЦИМА – ОПАСНА ЗОНА) ДЕЛОВИМА КОНТАКТНЕ МРЕЖЕ КОЈИ СУ ПОД НАПОНОМ;
- 11) ИЗВОЂЕЊЕ РАДОВА У БЛИЗИНИ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ КОЈИ БИ МОГЛИ ОШТЕТИТИ ЖЕЛЕЗНИЧКУ ПРУГУ ИЛИ УМАЊИТИ СТАБИЛНОСТ ТЕРЕНА, ИЛИ НА БИЛО КОЈИ ДРУГИ НАЧИН УГРОЖАВАТИ ИЛИ ОМЕТАТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ;
- 12) НЕОВЛАШЋЕНО ПОДИЗАЊЕ БРАНИКА, ОДНОСНО ПОЛУБРАНИКА ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, СТАВЉАЊЕ ИЛИ ВЕШАЊЕ БИЛО ШТА НА БРАНИК, ПОЛУБРАНИК ИЛИ ДРУГИ СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИ УРЕЂАЈ ПУТНОГ ПРЕЛАЗА, ИЛИ НА БИЛО КОЈИ ДРУГИ НАЧИН ОМЕТАЊЕ НОРМАЛНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА БРАНИКА, ПОЛУБРАНИКА ИЛИ ДРУГОГ УРЕЂАЈА НА ПУТНОМ ПРЕЛАЗУ, КАО И ПРЕЛАЖЕЊЕ ПРЕКО ПУТНОГ ПРЕЛАЗА КАДА СУ БРАНИЦИ, ОДНОСНО ПОЛУБРАНИЦИ СПУШТЕНИ ИЛИ АКО СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИ УРЕЂАЈИ ПОКАЗУЈУ ЗАБРАЊЕН ПРЕЛАЗ ПРЕКО ПРУГЕ;
- 11) НЕОВЛАШЋЕНО УКЛАЊАЊЕ ЗАШТИТНИХ КОНСТРУКЦИЈА, ОПРЕМЕ, ЗАШТИТНИХ ОГРАДА И ПРОТИВЗВУЧНИХ БАРИЈЕРА КОЈЕ СУ У ФУНКЦИЈИ ЗАШТИТЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА;
- 12) ОШТЕЂИВАЊЕ, УНИШТАВАЊЕ ИЛИ УКЛАЊАЊЕ ЗНАКОВА ОБАВЕШТЕЊА, УПОЗОРЕЊА И ЗАБРАНЕ.

У ДОГОВОРУ СА НАДЛЕЖНИМ ДРЖАВНИМ ОРГАНИМА, УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ ПРЕДУЗИМАЈУ АДЕКВАТНЕ МЕРЕ У ОКВИРУ СВОЈИХ НАДЛЕЖНОСТИ, У ЦИЉУ ОБЕЗБЕЂИВАЊА И ЗАШТИТЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗНИХ СРЕДСТАВА, ОБЕЗБЕЂИВАЊА ОДВИЈАЊА И ПОДИЗАЊА НИВОА БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ МОЖЕ ВРШИТИ СНИМАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ИЗ ВАЗДУХА И СА ТЛА У ЦИЉУ ЗАШТИТЕ ИМОВИНЕ НЕОПХОДНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ СВОЈЕ ДЕЛАТНОСТИ А У СВРХУ СПРЕЧАВАЊА РАДЊИ КОЈИМА СЕ УГРОЖАВА ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ, ЗАШТИТЕ ИМОВИНЕ И НАДЗОРА НАД ОБЈЕКТИМА, КОЈИ СУ У ФУНКЦИЈИ БЕЗБЕДНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА.

СНИМАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА МОЖЕ СЕ ВРШИТИ КАО ВИД ТЕХНИЧКЕ ЗАШТИТЕ У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ПРИВАТНО ОБЕЗБЕЂЕЊЕ.

ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ КОЈЕ ПРИКУПИ УПОТРЕБОМ УРЕЂАЈА ЗА СНИМАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ МОЖЕ ДАЉЕ ОБРАЂИВАТИ САМО УКОЛИКО ЈЕ ТО НЕОПХОДНО ЗА ОСТВАРИВАЊЕ СВРХЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН ОБРАДЕ И КОРИШЋЕЊА ПОДАТАКА ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ПРИЛИКОМ СНИМАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ.

Члан 73.

У инфраструктурном појасу забрањено је свако одлагање отпада, смећа као и изливање отпадних вода.

У инфраструктурном појасу не може се садити високо дрвеће које својом висином може угрозити железничку инфраструктуру, односно безбедност железничког саобраћаја, постављати знакови, извори јаке светлости или било који предмети и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова или на други начин угрозити безбедност железничког саобраћаја.

Управљач инфраструктуре овлашћен је да од власника, односно држаоца захтева хитно отклањање неправилности из ст. 1. и 2. овог члана и о томе одмах обавештава Министарство, односно републичког инспектора за железнички саобраћај ради предузимања законом прописаних мера.

АКО РЕПУБЛИЧКИ ИНСПЕКТОР ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ НЕ МОЖЕ ИЗ ОБЈЕКТИВНИХ РАЗЛОГА (НЕРЕШЕНИ ИМОВИНСКО-ПРАВНИ ОДНОСИ, НЕДОСТУПАН ВЛАСНИК ИЛИ ДРЖАЛАЦ И СЛ.) ДА НАЛОЖИ ВЛАСНИКУ, ОДНОСНО ДРЖАОЦУ ХИТНО ОТКЛАЊАЊЕ НЕПРАВИЛНОСТИ, НАЛОЖИЋЕ УПРАВЉАЧУ ИНФРАСТРУКТУРЕ ДА ОТКЛОНИ НАВЕДЕНЕ НЕПРАВИЛНОСТИ О ТРОШКУ ВЛАСНИКА, ОДНОСНО ДРЖАОЦА.

Члан 74.

Привредна друштва, правна лица и предузетници који врше пошумљавање голети и уређење бујица у заштитном пружном појасу и управљач инфраструктуре споразумно утврђују учешће у трошковима пошумљавања голети и уређења бујица и вододерина, имајући у виду значај и обим ових радова за заштиту железничке инфраструктуре.

Члан 75.

На местима где железница пролази кроз шуму или поред шуме, односно земљишта засађеног пољопривредним културама које су лако запаљиве, управљач инфраструктуре је дужан да предузме прописане мере за заштиту од пожара ~~на железничком подручју пруга~~ У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ, а железнички превозник мере заштите од пожара од железничких возила.

Корисници, односно сопственици шума и земљишта из става 1. овог члана, дужни су да у појасу ширине 10 m у шумама уредно уклањају дрвеће, растиње и

лишће, а у појасу ширине 5 m на другом земљишту благовремено уклањају сазреле пољопривредне културе и по потреби предузимају друге мере заштите од пожара.

Ширина појаса из става 2. овог члана рачуна се од спољне ивице пружног појаса.

10. Градска железница

5. ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Члан 76.

~~Градска железница, односно лаки шински системи, метро и сл. уређују се актима јединица локалних самоуправа на којима саобраћају.~~

ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ОДНОСНО ЛАКИ ШИНСКИ СИСТЕМИ И МЕТРО, УСЛОВИ ЗА ЊИХОВУ ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ И ОДРЖАВАЊЕ, КАО И УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗОВАЊЕ ПРЕВОЗА ГРАДСКОМ ЖЕЛЕЗНИЦОМ, ОДНОСНО ЛАКИМ ШИНСКИМ СИСТЕМОМ И МЕТРООМ, УРЕЂУЈУ СЕ ПОСЕБНИМ ЗАКОНОМ.

11. Индустијска железница и индустијски колосек

6. ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА И ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК

Члан 77.

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

Индустијска железница може бити прикључена на железничку инфраструктуру управљача инфраструктуре.

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

Прикључење индустијских железница из става 2. овог члана и индустијских колосека из става 3. овог члана, одржавање одвојних скретница и поступак усаглашавања предмера радова уређују уговором управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник који је власник, односно корисник индустијске железнице, односно индустијског колосека.

Одржавање одвојних скретница врши управљач инфраструктуре, а трошкове одржавања сноси власник, односно корисник индустијске железнице, односно индустијског колосека.

Управљач инфраструктуре утврђује висину трошкова за одржавање одвојних скретница у складу са уговором из става 4. овог члана.

Код изградње новог, реконструкције и доградње постојећег индустијског колосека, власник индустијског колосека и управљач инфраструктуре уговором

о конституисању права службености пролаза дефинишу услове за извођење радова.

Власник, односно корисник индустријског колосека, дужан је да донесе акт којим се утврђује начин за организовање и регулисање маневарског рада, одржавање и заштиту индустријског колосека, лице одговорно за спровођење акта, одржавање железничких возних средстава и других средстава која се користе на индустријском колосеку, по претходно прибављеној сагласности Дирекције.

Власник, односно корисник индустријске железнице дужан је да донесе акт о условима и начину обављања превоза на индустријској железници и којим одређује лице одговорно за спровођење акта, по претходно прибављеној сагласности Дирекције.

Измене и допуне акта из ст. 8. и 9. овог члана доносе се по претходно прибављеној сагласности Дирекције, а морају се доставити Дирекцији на сагласност најкасније 15 дана од дана настанка промењених околности у односу на важећи акт.

Дирекција прописује садржину акта из ст. 8. и 9. овог члана.

ЗА ИЗДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ ИЗ СТ. 8 И 9. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА.

ВИСИНА ТАКСИ ИЗ СТАВА 12. ОВОГ ЧЛАНА УТВРЂУЈЕ СЕ ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ РЕПУБЛИЧКЕ АДМИНИСТРАТИВНЕ ТАКСЕ.

12. Концесија и јавно-приватно партнерство

7. КОНЦЕСИЈА И ЈАВНО-ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО

Члан 78.

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

2. Лиценцирање железничких превозника

Члан 81.

Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или другом правном лицу чија је регистрована претежна делатност пружање услуга железничког превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правном лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.

Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако:

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

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

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

Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.

Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.

Ради утврђивања испуњености услова у погледу финансијске способности, подносилац захтева из става 4. овог члана доставља Дирекцији уз захтев информације и доказе о:

1) расположивим средствима, укључујући износ средстава на банковном рачуну, резервисана средства за прекорачења и зајмове;

2) новчаним средствима и основним средствима који су доступни као јемство;

3) обртним средствима;

4) релевантним трошковима, укључујући трошкове набавке возила, земљишта, објеката, инсталација и возног парка;

5) трошковима активе подносиоца захтева;

6) плаћању пореза и доприноса за обавезно социјално осигурање (у даљем тексту: доприноса).

Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним ако подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.

Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако редовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.

Услов који се односи на стручност подносилац захтева испуњава ако има или ће у тренутку када буде започео са радом имати успостављену унутрашњу организацију и руководство које поседује одговарајуће знање и искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.

~~Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.~~

УСЛОВ КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ ПОДНОСИЛАЦ ЗАХТЕВА ПРИВРЕДНО ДРУШТВО ИЛИ ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ РЕГИСТРОВАНО ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА РОБЕ И/ИЛИ ПУТНИКА ИСПУЊАВА АКО ЈЕ АДЕКВАТНО ОСИГУРАН ИЛИ ПОСЕДУЈЕ ОДГОВАРАЈУЋЕ ГАРАНЦИЈЕ ПО ТРЖИШНИМ УСЛОВИМА ЗА ПОКРИЋЕ, У СКЛАДУ СА ВАЖЕЋИМ ЗАКОНСКИМ ПРОПИСИМА И ПОТВРЂЕНИМ МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА, ЗА СВОЈУ ОДГОВОРНОСТ У СЛУЧАЈУ НЕСРЕЋЕ, ПОСЕБНО КАДА СЕ РАДИ О ПУТНИЦИМА, ПРТЉАГУ, РОБИ, ПОШТАНСКИМ ПОШИЉКАМА И ТРЕЋИМ ЛИЦИМА.

Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају удеса— НЕСРЕЋА посебно када се ради о трећим лицима.

Приликом оцене о испуњености услова из ст. 9. и 10. овог члана могу се узети у обзир специфични детаљи и степен ризика различитих врста превоза, нарочито превоза за сврхе културе или баштине.

Не може се захтевати да покриће из ст. 9. и 10. овог члана произведе дејство пре него што подносилац захтева започне обављање превоза.

Подносилац захтева из става 1. овог члана дужан је да у захтеву назначи планирани дан отпочињања вршења превоза робе и/или путника, односно превоза за сопствене потребе, који мора бити у периоду до шест месеци од дана подношења захтева. Подносилац захтева који ће обављати превоз само са вучом дужан је да то изричито наведе у захтеву.

Дирекција издаје лиценцу:

- 1) за превоз робе и/или путника;
- 2) за превоз за сопствене потребе.

Лиценцу издаје Дирекција у форми решења и на обрасцу лиценце.

За сваку издату лиценцу Дирекција сачињава документ који садржи информације о издатој лиценци, КОЈИ ОБЈАВЉУЈЕ НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ.

ПРИВРЕДНО ДРУШТВО ИЛИ ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕМ ЈЕ ИЗДАТА ЛИЦЕНЦА ЗА ПРЕВОЗ ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ НЕ СМЕ ПРУЖАТИ УСЛУГУ ПРЕВОЗА НИТИ ЗАКЉУЧИВАТИ УГОВОРЕ О ПРЕВОЗУ ЖЕЛЕЗНИЦОМ.

Образац лиценце из става 15. овог члана и садржину и форму документа из става 16. овог члана прописује Дирекција.

Дирекција ближе уређује начин доказивања испуњености услова за издавање лиценце, посебно износ минималног покрића из ст. 9. и 10. овог члана и минималне износе и износе релевантне за утврђивање испуњавања услова из става 4. овог члана.

Члан 83.

Дирекција проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона И АЖУРИРА ДОКУМЕНТ КОЈИ САДРЖИ ИНФОРМАЦИЈЕ О ИЗДАТОЈ ЛИЦЕНЦИ.

Ако постоји озбиљна сумња да железнички превозник испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона, Дирекција може у свако доба да провери да ли железнички превозник и даље испуњава услове за издавање лиценце.

Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 81. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција ће решењем суспендовати или одузети лиценцу.

У случају када је лиценца суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 81. став 4. овог закона, Дирекција може издати привремену лиценцу, до реорганизације железничког превозника под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.

Ако железнички превозник не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце, Дирекција може решењем одузети лиценцу или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.

Подносилац захтева за издавање лиценце може тражити да се одреди дужи рок за отпочињање обављања превоза, узимајући у обзир посебну природу услуга које ће пружати.

Ималац лиценце је дужан да обавести Дирекцију о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року од 30 дана од дана настале промене. Дирекција може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.

Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим ако Дирекција не оцени да је безбедност у железничком саобраћају угрожена, у ком случају му Дирекција решењем одузима лиценцу.

Ако је услед статусних промена, промене правне форме или реорганизације железнички превозник брисан из регистра привредних субјеката, или је на други начин престао да постоји, лиценца престаје да важи по сили закона.

У случају када ималац лиценце намерава да значајно измени или прошири делатност, дужан је да достави Дирекцији захтев за проверу испуњености услова из члана 81. овог закона.

Дирекција решењем одузима лиценцу железничком превознику против кога је покренут стечајни или поступак ликвидације, осим ако железнички превозник у разумном временском периоду достави доказе о задовољавајућем финансијском реструктурирању.

ИМАЛАЦ ЛИЦЕНЦЕ ЈЕ ДУЖАН ДА ОБАВЕСТИ ДИРЕКЦИЈУ О ПРОМЕНИ ПОДАТАКА САДРЖАНИХ У РЕШЕЊУ О ИЗДАВАЊУ ЛИЦЕНЦЕ (ПОСЛОВНО ИМЕ, СЕДИШТЕ И ДР), КОЈА НЕ ПРЕДСТАВЉА ПРОМЕНУ У СМИСЛУ СТАВА 7. ОВОГ ЧЛАНА, КАО И ДА У РОКУ ОД 30 ДАНА ОД ДАНА НАСТАНКА ПРОМЕНЕ ПОДНЕСЕ ОДГОВАРАЈУЋИ ЗАХТЕВ ЗА ИЗМЕНУ РЕШЕЊА КОЈИМ МУ ЈЕ ДИРЕКЦИЈА ИЗДАЛА ЛИЦЕНЦУ.

ДИРЕКЦИЈА ПО ЗАХТЕВУ ИЗ СТАВА 12. ОВОГ ЧЛАНА ДОНОСИ РЕШЕЊЕ О ИЗМЕНИ РЕШЕЊА О ИЗДАВАЊУ ЛИЦЕНЦЕ, ИЗДАЈЕ НОВИ ОБРАЗАЦ ЛИЦЕНЦЕ И САЧИЊАВА НОВИ ДОКУМЕНТ КОЈИ САДРЖИ ИНФОРМАЦИЈЕ О ИЗДАТОЈ ЛИЦЕНЦИ.

Дирекција решењем суспендује лиценцу ако је истекао период покрића за грађанску одговорност.

Уз решење донето на основу овог члана Дирекција ће сачинити нови документ са ажурираним информацијама о издатој лиценци.

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

О ДОНОШЕЊУ РЕШЕЊА О СУСПЕНДОВАЊУ ИЛИ ОДУЗИМАЊУ ЛИЦЕНЦЕ И РЕШЕЊА О ИЗДАВАЊУ ПРИВРЕМЕНЕ ЛИЦЕНЦЕ ДИРЕКЦИЈА У НАЈКРАЋЕМ РОКУ ОБАВЕШТАВА УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ.

Ималац лиценце дужан је да Дирекцији, на њен захтев, достави податке о испуњености услова за издавање лиценце, као и да без одлагања обавести Дирекцију о свим променама које настану у вези са тим условима.

Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других услова, ближе уређује Дирекција.

Члан 87.

Улазак и излазак путника врши се на железничким станицама и другим службеним местима који су унети у ред вожње воза, а улазак и излазак лица у превозу за сопствене потребе врши се на местима која су за то одређена.

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ И ДРУГА СЛУЖБЕНА МЕСТА КОЈА ЋЕ БИТИ УНЕТА У РЕД ВОЖЊЕ ЗА УЛАЗАК И ИЗЛАЗАК ПУТНИКА, НАКОН ИЗГРАДЊЕ НОВИХ И РЕКОНСТРУКЦИЈЕ ПОСТОЈЕЋИХ ПРУГА МОРАЈУ БИТИ УРЕЂЕНА ПЕРОНИМА И ОСВЕТЉЕНА.

Члан 93.

Железнички превозници утврђују стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга.

Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:

- 1) информације и карте;
- 2) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга;
- 3) укидање услуга;
- 4) чистоћу возних средстава (~~квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.~~);
- 5) анкету о задовољству корисника;
- 6) ~~поступање по притужбама;~~
- 6) ПОСТУПАЊЕ ПО ПРИТУЖБАМА И РЕКЛАМАЦИЈАМА ПУТНИКА, РЕФУНДИРАЊЕ И НАДОКНАДА ЗА НЕПОШТОВАЊЕ СТАНДАРДА КВАЛИТЕТА УСЛУГА;
- 7) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

Железнички превозници прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и сваке године на својој интернет страници објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга, НАЈКАСНИЈЕ ДО 30. ЈУНА ТЕКУЋЕ ГОДИНЕ ЗА ПРЕТХОДНУ ГОДИНУ.

„АВАНСНА ИСПЛАТА

ЧЛАН 97А

УКОЛИКО ПРЕВОЗ РЕГУЛИСАН ЈЕДНИМ УГОВОРМ О ПРЕВОЗУ ИЗВРШЕ УЗАСТОПНИ ПРЕВОЗНИЦИ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК КОЈИ ЈЕ ОБАВЕЗАН УГОВОРМ О ПРЕВОЗУ ДА ПРУЖИ УСЛУГУ ПРЕВОЗА У ТОКУ КОЈЕГ СЕ ДОГОДИ НЕСРЕЋА СМАТРА СЕ ОДГОВОРНИМ У СЛУЧАЈУ СМРТИ ИЛИ ПОВРЕДЕ ПУТНИКА. КАДА УСЛУГУ ПРЕВОЗА НИЈЕ ПРУЖИО УГОВОРНИ ПРЕВОЗНИК, ВЕЋ ИЗВРШНИ ПРЕВОЗНИК, ТИ ПРЕВОЗНИЦИ СУ СОЛИДАРНО ОДГОВОРНИ.

НА ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗНИКА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ОДРЕДБЕ ЈЕДИНСТВЕНИХ ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА - CIV - ДОДАТАК А, КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (COTIF) ОД 9. МАЈА 1980. ГОДИНЕ У ВЕРЗИЈИ НА ОСНОВУ ПРОТОКОЛА О ИЗМЕНАМА ОД 3. ЈУНА 1999. ГОДИНЕ („СЛУЖБЕНИ ЛИСТ СФРЈ - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БРОЈ 8/84, „СЛУЖБЕНИ ЛИСТ СРЈ - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БРОЈ 3/93, „СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 102/07 И „СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БР. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 И 9/19).

У СЛУЧАЈУ СМРТИ ПУТНИКА ИЛИ АКО ПУТНИК ПРЕТРПИ ПОВРЕДЕ ТОКОМ КОРИШЋЕЊА ПРЕВОЗНЕ УСЛУГЕ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК КОЈИ ЈЕ ОБАВЕЗАН УГОВОРМ О ПРЕВОЗУ ДА ПРУЖИ УСЛУГУ ПРЕВОЗА, У ТОКУ КОЈЕГ СЕ ДОГОДИ НЕСРЕЋА, ДУЖАН ЈЕ ДА БЕЗ ОДЛАГАЊА, А НАЈКАСНИЈЕ У РОКУ ОД 15 ДАНА ОД ДАНА УТВРЂИВАЊА ИДЕНТИТЕТА ФИЗИЧКОГ ЛИЦА КОЈЕ ИМА ПРАВО НА НАКНАДУ, ИЗВРШИ АВАНСНУ ИСПЛАТУ У ИЗНОСУ КОЈИ ЈЕ НЕОПХОДАН ДА СЕ НАМИРЕ ТРЕНУТНЕ ФИНАНСИЈСКЕ ПОТРЕБЕ СРАЗМЕРНО ПРЕТРПЉЕНОЈ ШТЕТИ.

АВАНСНИ ИЗНОС ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА НЕ МОЖЕ БИТИ МАЊИ ОД 21.000 ЕВРА У ДИНАРСКОЈ ПРОТИВВРЕДНОСТИ ПО ПУТНИКУ У СЛУЧАЈУ СМРТИ.

АВАНСНОМ ИСПЛАТОМ НЕ ДОВОДЕ СЕ У ПИТАЊЕ ПРАВИЛА О УТВРЂИВАЊУ ОДГОВОРНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА. АВАНСНА ИСПЛАТА МОЖЕ БИТИ ОБУХВАЋЕНА КАСНИЈИМ ИЗНОСИМА ИСПЛАЋЕНИМ НА ОСНОВУ ЗАКОНА АЛИ ЈЕ НЕПОВРАТНА, ОСИМ У СЛУЧАЈЕВИМА КАДА ЈЕ ШТЕТА НАСТАЛА УСЛЕД НЕМАРА ИЛИ КРИВИЦОМ ПУТНИКА ИЛИ КАДА ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ПРИМИЛО АВАНСНУ ИСПЛАТУ НИЈЕ ЛИЦЕ КОЈЕ ИМА ПРАВО НА НАКНАДУ.

УГОВОРНИ ПРЕВОЗНИК ЈЕ ПРЕВОЗНИК СА КОЈИМ ЈЕ ПУТНИК ЗАКЉУЧИО УГОВОР О ПРЕВОЗУ.

УЗАСТОПНИ ПРЕВОЗНИК ЈЕ ПРЕВОЗНИК КОЈИ НА ОСНОВУ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ЗАКЉУЧЕНОГ ИЗМЕЂУ ПУТНИКА И УГОВОРНОГ ПРЕВОЗНИКА, ПРЕУЗИМА ОБАВЕЗУ ДАЉЕГ ПРЕВОЗА.

ИЗВРШНИ ПРЕВОЗНИК ЈЕ ПРЕВОЗНИК КОЈИ НИЈЕ ЗАКЉУЧИО УГОВОР О ПРЕВОЗУ СА ПУТНИКОМ, А КОМЕ ЈЕ УГОВОРНИ ПРЕВОЗНИК ПОВЕРИО ИЗВРШЕЊЕ ПРЕВОЗА ПОТПУНО ИЛИ ДЕЛИМИЧНО.

ПРИСТУПАЧНОСТ

ЧЛАН 99А

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ И УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА ДУЖНИ СУ ДА, КРОЗ УСАГЛАШАВАЊЕ СА ТЕХНИЧКИМ СПЕЦИФИКАЦИЈАМА ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ПРИСТУПАЧНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБАМА СМАЊЕНЕ ПОКРЕТЉИВОСТИ, ОСИГУРАЈУ ДА СТАНИЦА, ПЛАТФОРМЕ, КОСЕ ЕЛЕКТРОМОТОРНЕ РАМПЕ ЗА ИНВАЛИДЕ, ВОЗНА СРЕДСТВА И ДРУГЕ ПРОСТОРИЈЕ БУДУ ПРИСТУПАЧНЕ ЗА ТЕ ОСОБЕ.

У СЛУЧАЈУ НЕПОСТОЈАЊА ПОМОЋНОГ ОСОБЉА У ВОЗУ ИЛИ ОСОБЉА НА СТАНИЦИ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ И УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА МОРАЈУ УЛОЖИТИ РАЗУМНЕ НАПОРЕ ДА ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ОМОГУЋЕ ПРИСТУП ПРЕВОЗУ ЖЕЛЕЗНИЦОМ.

ПРУЖАЊЕ ПОМОЋИ НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ

ЧЛАН 100А

ПРИ ОДЛАСКУ, ТРАНЗИТУ ИЛИ ДОЛАСКУ ОСОБЕ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБЕ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ НА ЖЕЛЕЗНИЧКУ СТАНИЦУ НА КОЈОЈ ЈЕ ПРИСУТНО ОСОБЉЕ, УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ ПРУЖА БЕСПЛАТНУ ПОМОЋ НА НАЧИН КОЈИ ТИМ ОСОБАМА ОМОГУЋАВА УКРЦАВАЊЕ ПРИ ОДЛАСКУ, ОДНОСНО ИСКРЦАВАЊЕ ПРИ ДОЛАСКУ РАДИ КОРИШЋЕЊА УСЛУГЕ ЗА КОЈУ ЈЕ ТА ОСОБА КУПИЛА КАРТУ, НЕ ДОВОДЕЋИ У ПИТАЊЕ ПРАВИЛА ПРИСТУПА ИЗ ЧЛАНА 99. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА.

УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ НЕ МОРА ДА ПРУЖИ ПОМОЋ ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ НА НАЧИН ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА КАДА ТЕ ОСОБЕ КОРИСТЕ УСЛУГЕ ПРЕВОЗА ИЗ УГОВОРА О ОБАВЕЗИ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА, ПОД УСЛОВОМ ДА ЈЕ НАДЛЕЖНИ ОРГАН УСПОСТАВИО АЛТЕРНАТИВНЕ МОГУЋНОСТИ ИЛИ МЕХАНИЗМЕ КОЈИ ГАРАНТУЈУ ЈЕДНАК ИЛИ ВИШИ НИВО ПРИСТУПАЧНОСТИ УСЛУГА ПРЕВОЗА У ОДНОСУ НА ПРУЖАЊЕ ПОМОЋИ НА НАЧИН ПРОПИСАН СТАВОМ 1. ОВОГ ЧЛАНА.

НА СТАНИЦАМА НА КОЈИМА НЕ ПОСТОЈИ ОСОБЉЕ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ И УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА МОРАЈУ ДА ИСТАКНУ ЛАКО ДОСТУПНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ, У СКЛАДУ СА ПРАВИЛИМА ПРИСТУПА ИЗ

ЧЛАНА 99. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА, О НАЈБЛИЖОЈ СТАНИЦИ СА ОСОБЉЕМ И НЕПОСРЕДНО РАСПОЛОЖИВОЈ ПОМОЋИ ЗА ОСОБЕ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБЕ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ.

ЧЛАН 100Б

ПРЕВОЗНИК ЈЕ ДУЖАН ДА У ВОЗУ И ТОКОМ УКРЦАВАЊА И ИСКРЦАВАЊА ИЗ ВОЗА ПРУЖИ БЕСПЛАТНУ ПОМОЋ ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ.

ПОМОЋ У ВОЗУ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ОБУХВАТА РАЗУМНЕ НАПОРЕ ДА СЕ ОСОБИ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБИ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ОБЕЗБЕДИ ПРИСТУП УСЛУГАМА У ВОЗУ КОЈИ ИМАЈУ И ДРУГИ ПУТНИЦИ, УКОЛИКО СТЕПЕН ИНВАЛИДИТЕТА ИЛИ СМАЊЕНЕ ПОКРЕТЉИВОСТИ ТОЈ ОСОБИ ОНЕМОГУЋАВА САМОСТАЛАН И БЕЗБЕДАН ПРИСТУП ТИМ УСЛУГАМА.

УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ПРУЖА ПОМОЋ

ЧЛАН 100В

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА, ПРОДАВЦИ КАРАТА И ОРГАНИЗАТОРИ ПУТОВАЊА МОРАЈУ САРАЂИВАТИ РАДИ ПРУЖАЊА ПОМОЋИ ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ У СКЛАДУ СА ЧЛ. 100А И 100Б ОВОГ ЗАКОНА, У СКЛАДУ СА СЛЕДЕЋИМ ПРАВИЛИМА:

1) ПОМОЋ СЕ ПРУЖА ПОД УСЛОВОМ ДА ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ, ПРОДАВАЦ КАРАТА ИЛИ ОРГАНИЗАТОР ПУТОВАЊА КОЈИ ЈЕ ПРОДАО КАРТУ ОБАВЕШТЕН О ПОТРЕБИ ОСОБЕ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБЕ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ЗА ПОМОЋИ ИЗ ЧЛ. 100А И 100Б ОВОГ ЗАКОНА НАЈМАЊЕ 48 САТИ ПРЕ НЕГО ШТО ЈЕ ПОТРЕБНО ПРУЖИТИ ПОМОЋ. КАДА СЕ КАРТА ОДНОСИ НА ВИШЕ ПУТОВАЊА, ДОВОЉНО ЈЕ ЈЕДНОМ ДОСТАВИТИ ОБАВЕШТЕЊЕ, ПОД УСЛОВОМ ДА СЕ ПРУЖЕ И ОДГОВАРАЈУЋЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О ВРЕМЕНУ КАСНИЈИХ ПУТОВАЊА;

2) ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА, ПРОДАВЦИ КАРАТА И ОРГАНИЗАТОРИ ПУТОВАЊА ПРЕДУЗИМАЈУ НЕОПХОДНЕ МЕРЕ ЗА ПРИМАЊЕ ОБАВЕШТЕЊА ИЗ ТАЧКЕ 1) ОВОГ ЧЛАНА;

3) УКОЛИКО НЕ ПРИМЕ ОБАВЕШТЕЊЕ У СКЛАДУ СА ТАЧКОМ 1) ОВОГ СТАВА, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК И УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ МОРАЈУ УЧИНИТИ РАЗУМНЕ НАПОРЕ ЗА ПРУЖАЊЕ ПОМОЋИ НА НАЧИН КОЈИ ЋЕ ОСОБИ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБИ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ОМОГУЋИТИ ПУТОВАЊЕ;

4) НЕ ДОВОДЕЋИ У ПИТАЊЕ НАДЛЕЖНОСТИ ДРУГИХ СУБЈЕКТА ИЗВАН ПРОСТОРИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ, УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ И СВАКО ДРУГО ОВЛАШЋЕНО ЛИЦЕ МОРА ОДРЕДИТИ МЕСТА, УНУТАР И ИЗВАН ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ, НА КОЈИМА ОСОБА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ МОЖЕ ДА НАЈАВИ СВОЈ ДОЛАЗАК НА ЖЕЛЕЗНИЧКУ СТАНИЦУ И, ПО ПОТРЕБИ, ЗАТРАЖИ ПОМОЋ;

5) ПОМОЋ СЕ ПРУЖА ПОД УСЛОВОМ ДА СЕ ОСОБА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ПОЈАВИ НА ОДРЕЂЕНОМ МЕСТУ У ВРЕМЕ КОЈЕ ОДРЕДИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ИЛИ УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ КОЈИ ПРУЖА ПОМОЋ. ТО ВРЕМЕ НЕ МОЖЕ БИТИ ДУЖЕ ОД 60 МИНУТА ПРЕ ОБЈАВЉЕНОГ ВРЕМЕНА ОДЛАСКА ИЛИ ВРЕМЕНА КАДА СЕ ОД СВИХ ПУТНИКА ТРАЖИ ДА СЕ ПРИЈАВЕ. УКОЛИКО СЕ НЕ ОДРЕДИ ВРЕМЕ ДО КОЈЕГ ОСОБА СА

ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ТРЕБА ДА СЕ ПРИЈАВИ, ТА ОСОБА СЕ МОРА ПРИЈАВИТИ НА ЗА ТО ОДРЕЂЕНОМ МЕСТУ НАЈМАЊЕ 30 МИНУТА ПРЕ ОБЈАВЉЕНОГ ВРЕМЕНА ОДЛАСКА ИЛИ ВРЕМЕНА КАДА СЕ ОД СВИХ ПУТНИКА ТРАЖИ ДА СЕ ПРИЈАВЕ

Рекламације

Притужбе

Члан 101.

~~Железнички превозници морају успоставити механизам за деловање по основу рекламација у вези са правима путника прописаних овим законом. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са подношењем рекламација.~~

~~Железнички превозник је дужан да у року од 30 дана достави образложен одговор или, у оправданим случајевима, да информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема рекламације путник може очекивати одговор.~~

~~Железнички превозник објављује на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених рекламација у вези са правима путника прописаним овим законом.~~

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ МОРАЈУ УСПОСТАВИТИ МЕХАНИЗАМ ЗА ДЕЛОВАЊЕ ПО ОСНОВУ ПРИТУЖБИ ПУТНИКА ПУТНИКА. ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ СУ ДУЖНИ ДА НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ И НА ДРУГИ ОДГОВАРАЈУЋИ НАЧИН УЧИНЕ ПУТНИЦИМА ШИРОКО ДОСТУПНЕ КОНТАКТ ИНФОРМАЦИЈЕ И РАДНИ ЈЕЗИК У ВЕЗИ СА ПОДНОШЕЊЕМ ПРИТУЖБИ.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ЈЕ ДУЖАН ДА У РОКУ ОД 30 ДАНА ДОСТАВИ ОБРАЗЛОЖЕН ОДГОВОР ИЛИ, У ОПРАВДАНИМ СЛУЧАЈЕВИМА, ДА ИНФОРМИШЕ ПУТНИКА ДО КОГ ДАТУМА У ПЕРИОДУ ДО ТРИ МЕСЕЦА ОД ДАНА ПРИЈЕМА ПРИТУЖБЕ ПУТНИК МОЖЕ ОЧЕКИВАТИ ОДГОВОР.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ОБЈАВЉУЈЕ НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ ГОДИШЊУ ИНФОРМАЦИЈУ О БРОЈУ И КАТЕГОРИЈИ ПРИМЉЕНИХ ПРИТУЖБИ.

Члан 103.

Путници који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93-102. овог закона могу поднети притужбу Дирекцији.

ДИРЕКЦИЈА РАЗМАТРА И ПРИТУЖБЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ЛИЦА КОЈИ НИСУ ПУТНИЦИ, А ОДНОСЕ СЕ НА ПРАВА ПУТНИКА УТВРЂЕНА ЧЛ. 93-102. ОВОГ ЗАКОНА.

Члан 103а

ОДРЕДБЕ ЧЛ. 92-95, ЧЛ. 97. И 98. И ЧЛ. 101-103. ОВОГ ЗАКОНА НЕ ПРИМЕЊУЈУ СЕ НА ГРАДСКИ И ПРИГРАДСКИ ПРЕВОЗ ПУТНИКА.

Члан 110.

Превоз од општег интереса у железничком саобраћају је градски, приградски, регионални и даљински превоз путника, КАО И ПРЕВОЗ ПУТНИКА МЕЂУНАРОДНИМ ВОЗОВИМА НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

Члан 112.

Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се управним уговором о обавези јавног превоза, у складу са овим законом и законом којим се уређују управни уговори.

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

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

ОБРАЧУН И ПРУЖАЊЕ НАДОКНАДЕ ЗА ОБАВЕЗУ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА МОРА СЕ ВРШИТИ НА НАЧИН ДА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ОДРЖИ ПОСТОЈЕЋИ НИВО ИЛИ УНАПРЕДИ НИВО ЕФИКАСНОГ УПРАВЉАЊА, КАО ПРУЖАЛАЦ УСЛУГА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА, КОЈЕ МОЖЕ БИТИ ПРЕДМЕТ ОБЈЕКТИВНЕ ПРОЦЕНЕ, КАО И ДА СЕ ОБЕЗБЕДИ ДОВОЉНО ВИСОК СТАНДАРД ПРУЖАЊА УСЛУГА ПРЕВОЗА ПУТНИКА.

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

Члан 117.

Средства за надокнаду обавезе јавног превоза из члана 111. овог закона превозницима обезбеђују се у буџету Републике Србије, у буџету аутономне покрајине, односно у буџету јединице локалне самоуправе.

У случају закључивања вишегодишњег уговора о обавези јавног превоза, по усвајању закона којим се утврђује буџет Републике Србије, односно одлуке којом се утврђује буџет аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе закључује се анекс тог уговора, којим се опредељује обим средстава на годишњем нивоу за надокнаду обавезе јавног превоза за сваку буџетску годину.

За средства из става 1. овог члана железнички превозник дужан је да води посебну рачуноводствену евиденцију.

ТРОШКОВИ ИЗВРШЕЊА ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА МОРАЈУ БИТИ У РАВНОТЕЖИ СА ПОСЛОВНИМ ПРИХОДОМ И ИСПЛАТАМА ОД СТРАНЕ НАДЛЕЖНИХ ОРГАНА, БЕЗ МОГУЋНОСТИ ПРЕНОСА ПРИХОДА У ДРУГИ СЕКТОР АКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА КАО ПРУЖАОЦА УСЛУГА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА.

АКО ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, ПОРЕД ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ВРШИ И ДРУГЕ АКТИВНОСТИ, ДУЖАН ЈЕ ДА ЗА ТЕ АКТИВНОСТИ ВОДИ ПОСЕБНУ РАЧУНОВОДСТВЕНУ ЕВИДЕНЦИЈУ.

ВАРИЈАБИЛНИ ТРОШКОВИ, ОДГОВАРАЈУЋА ИЗДВАЈАЊА ЗА ФИКСНЕ ТРОШКОВЕ И ПРИМЕРЕНА ДОБИТ У ВЕЗИ СА ДРУГИМ АКТИВНОСТИМА ПРУЖАОЦА УСЛУГА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА НЕ МОГУ СЕ ФИНАНСИРАТИ ИЗ ПРИХОДА ОСТВАРЕНИХ ОД АКТИВНОСТИ КОЈЕ СЕ ОБАВЉАЈУ У ОКВИРУ ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА.

Члан 121.

Дирекција одлучује по Захтевима које могу поднети подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, који сматрају да су неправедно третирани, дискриминисани или на било који други начин оштећени, а нарочито против одлука које је донео управљач инфраструктуре или, тамо где је одговарајуће, железнички превозник или оператор услужног објекта, а који се тичу:

- 1) Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику;
- 2) критеријума које оне садрже;
- 3) поступка доделе и резултата тог поступка;
- 4) система обрачуна и наплате цена;
- 5) висине и/или структуре цена приступа које је у обавези, или може бити у обавези да плати;
- 6) Информације о услужном објекту;
- 7) примене одредаба члана 13. овог закона, а посебно приступа и наплате услуга.

Захтев из става 1. овог члана Дирекцији могу поднети и железнички превозници које су ангажовали подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници.

Захтев из става 1. тач. 1), 2), 4), 5) и 6) овог члана Дирекцији могу поднети и потенцијални подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.

Захтев који се односи на поступак доделе и резултат тог поступка може се поднети у току поступка доделе, а најкасније у року од 30 дана од дана његовог окончања.

Захтев који се односи на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене може поднети железнички превозник који је закључио уговор са управљачем инфраструктуре или оператором услужног објекта у року од три месеца од дана достављања обрачуна.

Одлучивање по Захтеву из става 1. овог члана представља одлучивање у управној ствари у складу са законом којим се уређује општи управни поступак.

Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за заштиту конкуренције, Дирекција је овлашћена да прати стање конкуренције на тржишту железничких услуга а нарочито, контролише поступања управљача инфраструктуре, железничког превозника и оператора услужног објекта у смислу става 1. овог члана на сопствену иницијативу и са циљем спречавања дискриминације према подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре. Дирекција нарочито, проверава да ли Изјава о мрежи садржи дискриминаторне одредбе или ствара дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре којима би се могли дискриминисати подносиоци захтева.

Дирекција се стара о томе да цене које утврди управљач инфраструктуре буду у складу са овим законом и да су недискриминаторске. Преговори између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре у погледу висине цена приступа се дозвољавају само ако се воде под надзором Дирекције. Дирекција интервенише ако оцени да се преговори не одвијају сагласно одредбама овог закона.

Дирекција може давати необавезујућа мишљења о нацртима планова пословања, уговора између надлежних органа и управљача инфраструктуре о условима и начину финансирања управљања железничком инфраструктуром из члана 21. овог закона и плановима за побољшање капацитета из члана 42. овог закона, како би указала посебно да ли су ови акти усклађени са ситуацијом на тржиштима железничких услуга.

Дирекција редовно, а у сваком случају најмање на сваке две године, консултује представнике корисника услуга железничког превоза робе и путника, како би се узели у обзир њихови ставови о железничком тржишту.

Дирекција разматра све притужбе у смислу овог члана и, по потреби, захтева релевантне информације и покреће консултације са свим релевантним странама, у року од 30 дана од пријема притужбе. Дирекција одлучује о свим притужбама, предузима мере за исправку стања и обавештава релевантне стране о решењу донетом у року од највише шест недеља од пријема свих релевантних информација. Не доводећи у питање право тела за заштиту конкуренције, Дирекција, по потреби, одлучује на сопствену иницијативу о одговарајућим мерама за исправку дискриминације подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, поремећаја тржишта и свих осталих нежељених дешавања на овим тржиштима, нарочито у смислу става 1. овог члана. Дирекција је овлашћена да спроводи ревизије или покреће екстерну ревизију над управљачем инфраструктуре, операторима услужних објеката и, по потреби, железничким превозницима, како би се утврдила усклађеност са одредбама за раздвајање рачуна утврђеним чланом 3. овог закона. У том смислу, Дирекција има право да захтева све релевантне информације. Нарочито, Дирекција је овлашћена да захтева од управљача инфраструктуре, оператора услужних објеката и свих привредних друштава или других субјеката који врше или интегришу различите врсте железничког транспорта или управљања инфраструктуром у складу са чл. 3. и 13. овог закона да доставе одговарајуће рачуноводствене информације.

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК И ОПЕРАТОР УСЛУЖНОГ ОБЈЕКТА ДУЖНИ СУ ДА ОМОГУЋЕ ПРИСТУП ПОСЛОВНИМ ПРОСТОРИЈАМА И ПОСЛОВНОЈ ДОКУМЕНТАЦИЈИ ОВЛАШЋЕНИМ ЛИЦИМА ДИРЕКЦИЈЕ КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ ИЗ СТ. 1, 7, 8. И 11. ОВОГ ЧЛАНА, КОЈА ИМАЈУ СЛУЖБЕНУ ЛЕГИТИМАЦИЈУ.

ОБРАЗАЦ СЛУЖБЕНЕ ЛЕГИТИМАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 12. ОВОГ ЧЛАНА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за питања државне помоћи, Дирекција може, ако на основу примљених финансијских извештаја установи да постоји могућност повреде одредаба закона којим се уређује државна помоћ, да о томе обавести надлежне органе.

Дирекција сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и обавља друге послове утврђене овим законом.

Дирекција објављује донета решења из ст. 1. и 11. овог члана на својој интернет страници.

Дирекција припрема годишњи извештај о обављању послова у области регулисања тржишта железничких услуга у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна—СЕПТЕМБРА текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.

Надлежност Дирекције у области лиценцирања железничких превозника

Члан 122.

Дирекција спроводи поступак лиценцирања железничких превозника из чл. 81-84. овог закона.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ СУ ДУЖНИ ДА ОМОГУЋЕ ПРИСТУП ПОСЛОВНИМ ПРОСТОРИЈАМА И ПОСЛОВНОЈ ДОКУМЕНТАЦИЈИ ОВЛАШЋЕНИМ ЛИЦИМА ДИРЕКЦИЈЕ КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ ИЗ СТАВА 1, ОВОГ ЧЛАНА, КОЈА ИМАЈУ СЛУЖБЕНУ ЛЕГИТИМАЦИЈУ.

ОБРАЗАЦ СЛУЖБЕНЕ ЛЕГИТИМАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

Члан 123.

Дирекција прима и разматра притужбе путника који ~~сматрају да им је ускраћено право утврђено овим законом~~ И ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ЛИЦА, КОЈА СЕ ОДНОСЕ НА ПРАВА УТВРЂЕНА ЧЛ. 93-102. ОВОГ ЗАКОНА и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима.

У поступку по притужби из става 1. овог члана или по службеној дужности, Дирекција може решењем утврдити мере за отклањање утврђене повреде у складу са овим законом и рок за спровођење утврђених мера.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ И УПРАВЉАЧИ СТАНИЦА ДУЖНИ СУ ДА ОМОГУЋЕ ПРИСТУП ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ И ВОЗНИМ СРЕДСТВИМА ОВЛАШЋЕНИМ ЛИЦИМА ДИРЕКЦИЈЕ КОЈА ИМАЈУ СЛУЖБЕНУ ЛЕГИТИМАЦИЈУ, А КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ ПО ПРИТУЖБАМА ПУТНИКА КОЈИ СМАТРАЈУ ДА ИМ ЈЕ УСКРАЋЕНО ПРАВО УТВРЂЕНО ЧЛ. 93–102. ОВОГ ЗАКОНА, ИЛИ ПО СЛУЖБЕНОЈ ДУЖНОСТИ.

ОБРАЗАЦ СЛУЖБЕНЕ ЛЕГИТИМАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКЦИЈА.

Члан 133.

У вршењу инспекцијског надзора Инспектор је овлашћен да:

1) забрани, односно обустави извршење радова који се изводе противно закону и другим прописима, техничким нормативима и стандардима приликом извођења радова и употребе материјала при изградњи, реконструкцији и одржавању железничке инфраструктуре, противно условима безбедног

одвијања железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури или противно прописаним мерама за заштиту железничке инфраструктуре, као и при одржавању железничких возних средстава;

2) нареди привремено искључење из саобраћаја железничких возних средстава и железничке инфраструктуре који не одговарају прописаним техничким и другим условима, ако постоји опасност да би се њиховом употребом, односно даљим коришћењем у саобраћају угрозила безбедност у железничком саобраћају;

3) нареди отклањање недостатака на железничкој инфраструктури и железничким возним средствима којима се угрожава или може бити угрожена безбедност у железничком саобраћају, и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

4) нареди рушење и уклањање зграда, постројења, уређаја, других објеката и материјала изграђених, односно постављених у пружном појасу противно одредбама овог закона;

5) нареди привремену забрану железничког саобраћаја на новоизграђеној или реконструисаној железничкој инфраструктури, као и привремену забрану употребе новоизграђеног или реконструисаног возила, ако претходно није извршен технички преглед и донето решење којим се дозвољава њихова употреба;

6) нареди да се у управљању и регулисању железничког саобраћаја отклоне неправилности којима се угрожава или може бити угрожено безбедно одвијање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање неправилности у управљању и регулисању железничког саобраћаја;

7) нареди да се привремено обуставе радови који се изводе на железничком подручју У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ или у непосредној близини железничке инфраструктуре, ако постоји опасност да се тим радовима угрози безбедно одвијање железничког саобраћаја;

~~8) нареди обуставу радова који се обављају на железничком подручју или у пружном појасу или у заштитном пружном појасу, ако се они изводе без грађевинске дозволе и о томе одмах обавести надлежни орган за издавање грађевинске дозволе;~~

8) НАРЕДИ ОБУСТАВУ РАДОВА КОЈИ СЕ ОБАВЉАЈУ У ПРУЖНОМ ИЛИ У ЗАШТИТНОМ ПРУЖНОМ ПОЈАСУ, КАО И ПРОСТОРУ ИСПОД МОСТА И ВИЈАДУКТА И ИЗНАД ТРАСЕ ТУНЕЛА, АКО СЕ ОНИ ИЗВОДЕ БЕЗ ГРАЂЕВИНСКЕ ДОЗВОЛЕ И О ТОМЕ У НАЈКРАЋЕМ МОГУЋЕМ РОКУ ОБАВЕСТИ НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИЗДАВАЊЕ ГРАЂЕВИНСКЕ ДОЗВОЛЕ;

9) забрани управљање железничком инфраструктуром ако нису испуњени услови прописани овим законом;

10) забрани коришћење железничке инфраструктуре ако нису испуњени услови за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

11) нареди рушење железничке инфраструктуре или њеног дела, за које није издато одобрење за изградњу, односно реконструкцију;

12) нареди изградњу коловозног застора на земљаном путу који се укршта са железничком инфраструктуром у истом нивоу, у зони путног прелаза;

13) нареди отклањање недостатака који се односе на одржавање железничке инфраструктуре, односно железничких возних средстава и организовање и регулисање железничког саобраћаја, и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

14) забрани превоз путника, лица и робе који се обавља противно одредбама овог закона;

15) забрани извршење наређења која су противна одредбама закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система;

16) забрани обављање послова и задатака возном, односно станичном особљу, које не испуњава прописане услове у погледу стручне спреме и обучености или психичке и физичке способности за вршење својих послова и задатака, односно лицу које нема прописану дозволу за управљање вучним возилом, односно за регулисање железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури;

17) забрани возном, односно станичном особљу обављање послова и задатака, ако установи да постоји опасност да ће даљим вршењем и регулисањем железничког саобраћаја угрозити безбедност у железничком саобраћају (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл.);

18) привремено удаљи или захтева удаљење железничког радника или одговорног лица са послова и задатака, ако установи да су угрозили безбедност у железничком саобраћају;

19) привремено удаљи железничког радника у случајевима прописаним законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и интероперабилност железничког система.

О утврђеним неправилностима и наложеним мерама Инспектор извештава Дирекцију и може предложити одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом, лиценце за превоз и сертификата о безбедности за превоз.

Члан 136.

~~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, другом правном лицу или предузетнику и физичком лицу на које се то решење односи.~~

ИНСПЕКТОР МОЖЕ УПРАВЉАЧУ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗНИКУ, ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ, ДРУГОМ ПРАВНОМ ЛИЦУ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИКУ И ФИЗИЧКОМ ЛИЦУ, У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА ЗАКОНА КОЈИМ СЕ РЕГУЛИШЕ ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР, ДА УСМЕНИМ РЕШЕЊЕМ ИЗРЕКНЕ МЕРУ И ДА БЕЗ ОДЛАГАЊА САЧИНИ СЛУЖБЕНУ БЕЛЕШКУ О НАЛОЖЕНИМ МЕРАМА А ДА У РОКУ ОД ТРИ ДАНА ОД ИЗРИЦАЊА УСМЕНОГ РЕШЕЊА ДОНЕСЕ ПИСАНО РЕШЕЊЕ.

Члан 138.

Против решења инспектора може се изјавити жалба МИНИСТРУ у року од 15 дана од дана доставе писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од одредаба 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

Члан 140.

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

1) ако није рачуноводствено раздвојено управљање јавном железничком инфраструктуром од делатности превоза путника и робе (члан 3. став 4);

2) ако нису рачуноводствено раздвојене делатности пружања услуга превоза путника и услуга теретног превоза (члан 3. став 5);

3) ако је члан органа управљања управљача инфраструктуре или члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга истовремено и члан органа управљања њиховог контролног привредног друштва у смислу члана 6. став 7. овог закона;

4) ако је члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва истовремено члан органа управљања управљача инфраструктуре у смислу члана 6. став 8. овог закона;

5) ако управља железничком инфраструктуром, а нема сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, издат од Дирекције (члан 6. став 9);

6) ако не обезбеди безбедно и несметано организовање, регулисање и управљање железничким саобраћајем, несметан приступ и коришћење железничке инфраструктуре и приступ услужним објектима који су му поверени на управљање и услугама које он пружа у тим објектима свим заинтересованим подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима, као и трајно, непрекидно и квалитетно одржавање и заштиту железничке инфраструктуре (члану 10. став 1);

~~7) ако се не стара о заштити животне средине и енергетској ефикасности у складу са законом и другим прописима (члан 10. став 2);~~

8) ако не поступи у складу са чланом 11. став 2. овог закона;

9) ако донесе одлуку о обустављању коришћења дела јавне железничке инфраструктуре без сагласности Владе (члан 11. став 3);

10) ако за све услужне објекте из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта и привредни субјекат у чијем је саставу не воде одвојене рачуне, укључујући одвојене билансе стања и билансе успеха (члан 13. став 4);

10а) АКО НЕ ОБЈАВИ ИЗЈАВУ О МРЕЖИ И/ИЛИ ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 17. ОВОГ ЗАКОНА;

~~11) ако објави Изјаву о мрежи без претходно обављених консултација са заинтересованим странама на начин утврђен у члану 17. став 1. овог закона;~~

~~12) ако не достави информације о ценама приступа услужном објекту и за пружање услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивања у Изјаву о мрежи, или не укаже на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно (члан 17. став 3. тачка б);~~

~~13) ако не објави Изјаву о мрежи у року утврђеном чланом 17. став 6. овог закона;~~

14) ако не објави Информацију о услужном објекту из члана 18. став 1. овог закона;

15) ако не донесу и објаве заједничку Информацију о услужном објекту из члана 18. став 2);

~~16) ако не закључи уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре у року из члана 19. став 4. овог закона;~~

17) ако не достави Дирекцији на мишљење утврђену висину цена и висину цена приступа услужним објектима и, када је могуће, висину цена за пружање основних, додатних и пратећих услуга (члан 20. став 5);

18) ако тргује инфраструктурним капацитетом (члан 28. став 3);

19) ако не учини доступном основне информације о сваком закљученом оквирном споразуму на начин утврђен чланом 33. став 11. овог закона;

20) ако не изради нацрт реда вожње у складу са чланом 34. став 5. овог закона;

21) ако управљач инфраструктуре не објави ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника на начин прописан чланом 34. став 10. овог закона;

22) ако после неуспешне координације без одлагања не прогласи трасу воза која је предмет координације загушеном (члан 38. став 1);

23) ако не решава по ад хоц захтевима у најкраћем могућем року, а најдуже у року од пет радних дана од дана пријема захтева (члан 39. став 2);

24) ако не заврши анализу капацитета у року од шест месеци од када је утврђено да је инфраструктура загушена (члан 41. став 3);

25) ако у року не изради план побољшања капацитета (члан 42. став 1);

26) ако без одлагања не обавести заинтересоване стране о капацитету инфраструктуре који није на располагању због непланираних радова на одржавању (члан 44. став 3);

27) ако не састави план за поступање у непредвиђеним ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова (члан 45. став 1);

27а) АКО НЕ СТАВИ НА РАСПОЛАГАЊЕ СВОЈА СРЕДСТВА НА НАЧИН ПРОПИСАН ЧЛАНОМ 45. СТАВ 5. ОВОГ ЗАКОНА;

28) ако не изради годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године (члан 48. став 3);

29) ако не објави на својој интернет страни предлог Програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја, не консултује подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и не омогући им рок од најмање 15 дана за достављање сугестија и предлога у вези програма (члан 48. став 4);

30) ако железничку инфраструктуру не реконструише са елементима из члана 50. став 1. овог закона;

31) ако железничку инфраструктуру не одржава у стању које осигурава безбедан и несметан железнички саобраћај, као и квалитетан и уредан превоз (члан 55. став 1);

32) ако не врши одржавање заједничких стубова и заједничких конструкција на мосту изграђеном за јавну железничку инфраструктуру и јавни пут, односно ако се не стара о коловозној конструкцији пута или о колосеку у складу са чланом 59. став 1. овог закона;

32а) АКО СА УПРАВЉАЧЕМ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НЕ ЗАКЉУЧИ УГОВОР ИЗ ЧЛАНА 67. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА;

33) ако на путном прелазу не спроведу прописане мере за безбедан и несметан саобраћај и путне прелазе не одржавају у стању којим се обезбеђује безбедно и несметано одвијање саобраћаја (члан 68. став 1);

34) ако гради објекте као што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти супротно одредби члана 71. став 7. овог закона;

35) ако изврши радњу из члана 72. став 1. тач. 2)-14) овог закона;

36) ако одлаже отпад, смеће или излива отпадне воде у инфраструктурном појасу (члан 73. став 1);

37) ако сади високо дрвеће које својом висином може угрозити железничку инфраструктуру, односно безбедност железничког саобраћаја, поставља знакове, изворе јаке светлости или било које предмете и справе које бојом, обликом или светлошћу смањују видљивост железничких сигнала или које могу довести у забуну раднике у вези значења сигналних знакова или на други начин угрозити безбедност железничког саобраћаја (члан 73. став 2);

38) ако не предузме прописане мере за заштиту од пожара на железничком подручју пруга, У ПРУЖНОМ ПОЈАСУ односно мере заштите од пожара од железничких возила (члан 75. став 1);

39) ако у појасу ширине 10 м у шумама не уклањају уредно дрвеће, растиње и лишће, а у појасу ширине 5 м на другом земљишту не уклањају благовремено сазреле пољопривредне културе и не предузимају по потреби друге мере заштите од пожара (члан 75. став 2);

40) ако не донесе, односно не измени акт, уз претходно прибављену сагласност Дирекције, у складу са чланом 77. ст. 8, 9. и 10. овог закона;

41) ако обавља превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају на железничкој инфраструктури, а нема лиценцу или сертификат о безбедности за превоз издате од Дирекције, односно од надлежног органа друге државе на основу потврђеног међународног уговора или уговор о коришћењу железничке инфраструктуре (члан 79. став 1.);

42) ако обавља саобраћај без одобрења из члана 79. став 3. овог закона;

43) ако не обавести Дирекцију о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року из члана 83. став 7. овог закона;

44) ако не достави Дирекцији захтев за проверу испуњености услова (члан 83. став 10);

44а) АКО НЕ ОБАВЕСТИ ДИРЕКЦИЈУ О ПРОМЕНИ ПОДАТАКА САДРЖАНИХ У РЕШЕЊУ О ИЗДАВАЊУ ЛИЦЕНЦЕ (ЧЛАН 83. СТАВ 12.)

45) ако у вучном возилу воза којим се обавља превоз нема докумената прописаних у члану 88. овог закона;

46) ако обавља превоз за сопствене потребе супротно члану 89. овог закона;

46а) АКО НЕ ОБЕЗБЕДИ ПРИСТУПАЧНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ОСОБАМА СМАЊЕНЕ ПОКРЕТЉИВОСТИ НА НАЧИН ПРОПИСАН ЧЛАНОМ 99А ОВОГ ЗАКОНА;

46б) АКО НЕ ПРУЖА ПОМОЋ НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ НА НАЧИН ПРОПИСАН ЧЛ. 100А И 100Б ОВОГ ЗАКОНА;

46в) АКО НЕ ОБЕЗБЕДИ УСЛОВЕ ЗА ПРУЖАЊЕ ПОМОЋИ ОСОБАМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБАМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ НА НАЧИН ПРОПИСАН ЧЛАНОМ 100В ОВОГ ЗАКОНА;

47) ако не означи на одређени начин товарне јединице које се транспортују на железничким возним средствима (члан 107. став 2);

48) ако железничка возна средства која транспортују товарне јединице нису специјализована за комбиновани транспорт или нису на одређени начин означена (члан 107. став 3);

49) ако железничка инфраструктура на којој се одвија комбиновани транспорт не испуњава посебне техничко-технолошке услове или није на одређени начин означена (члан 107. став 4);

49a) АКО НЕ ПОСТУПИ У СКЛАДУ СА ОБАВЕЗАМА ИЗ ЧЛАНА 121. СТАВ 12. ОВОГ ЗАКОНА;

49б) АКО НЕ ПОСТУПИ У СКЛАДУ СА ОБАВЕЗАМА ИЗ ЧЛАНА 122. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА;

49в) АКО НЕ ПОСТУПИ У СКЛАДУ СА ОБАВЕЗАМА ИЗ ЧЛАНА 123. СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;

50) ако не поступи по налогу Дирекције (члан 127. став 3);

51) ако не поступи у складу са решењем Дирекције (члан 127. ст. 5. и 6);

52) ако не поступи по налогу Инспектора (члан 135. став 2).

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

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

Новчаном казном од 30.000 до 100.000 динара казниће се физичко лице за прекршај из става 1. ~~тач. 35) и 36)~~ ТАЧ. 35), 36) И 39) овог члана.

Члан 141.

Новчаном казном од 300.000 до 1.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице:

1) ако примени измењене цене које су објављене у Изјави о мрежи пре рока из члана 20. став 8. овог закона;

2) ако пре отпочињања радова, а најмање 120 дана раније, не објави почетак радова на изградњи, реконструкцији и обнови железничке инфраструктуре у дневним листовима или на други уобичајени начин (члан 49. став 1);

3) ако Инспектору не доставља посебна акта из члана 55. став 4. овог закона;

4) ако не утврди стандарде квалитета услуга превоза путника и не спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга (члан 93. став 1);

4а) АКО НЕ ПРАТЕ СВОЈ УЧИНАК У ПОГЛЕДУ СТАНДАРДА КВАЛИТЕТА УСЛУГА И НЕ ОБЈАВЕ СВАКЕ ГОДИНЕ НА СВОЈОЈ ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ ИЗВЕШТАЈ О УЧИНКУ О ПОГЛЕДУ КВАЛИТЕТА УСЛУГА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 93. СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;

5) ако не објави одговарајућим средствима одлуку о прекиду давања услуга (члан 94.);

6) ако нуди уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника, а није на захтев путника пружила најмање информацију из члана 95. овог закона;

7) ако не пружи путнику обавештење из члана 96. став 4. овог закона;

8) ако не омогући путнику да унесе бицикл у воз, под условима из члана 97. овог закона;

9) ако не учини разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица (члан 98.);

10) ако особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу наплати резервацију или карту уз додатни трошак (члан 99. став 2.);

11) ако одбије прихватање резервације или издавање карте особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтева да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није неопходно у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. овог закона (члан 99. став 3);

12) ако не пружи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. и не информише особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу (члан 100);

13) ако не успостави механизам за деловање по основу ~~рекламација~~ ПРИТУЖБИ ПУТНИКА И ОДШТЕТНИХ ЗАХТЕВА (РЕКЛАМАЦИЈА) ПУТНИКА у вези са правима путника прописаних овим законом (члан 101. став 1);

14) ако у року од 30 дана не достави путнику образложен одговор или, у оправданим случајевима, не информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема ~~рекламације~~ ПРИТУЖБЕ путник може очекивати одговор (члан 101. став 2);

15) ако не објави на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених ~~рекламација~~ ПРИТУЖБИ у вези са правима путника прописаним овим законом (члан 101. став 3);

16) ако при продаји карата не информише путнике о њиховим правима из чл. 93–101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције (члан 102);

17) ако не омогући Инспектору неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу (члан 135. став 1);

18) ако Инспектору не доставља извештаје из члана 137. овог закона.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице привредног друштва или другог правног лица новчаном казном од 20.000 до 100.000 динара.

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

САМОСТАЛНИ ЧЛАНОВИ НАЦРТА

ЧЛАН 1.

ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ИЗВРШАВАЊЕ ОВОГ ЗАКОНА БИЋЕ ДОНЕТИ У РОКУ ОД ШЕСТ МЕСЕЦИ ОД ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА.

ДО ДОНОШЕЊА ПРОПИСА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПРИМЕЊИВАЋЕ СЕ ПРОПИСИ ДОНЕТИ ДО ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА, АКО НИСУ У СУПРОТНОСТИ СА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА.

ЧЛАН 2.

ДАНОМ СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА ПРЕСТАЈУ ДА ВАЖЕ:

- 1) ПРАВИЛНИК О САДРЖИНИ И ФОРМИ ИЗЈАВЕ О МРЕЖИ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 97/13),
- 2) ПРАВИЛНИК О УСЛОВИМА ЗА ИЗДАВАЊЕ И САДРЖИНИ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, ОДНОСНО ИНДУСТРИЈСКОМ ЖЕЛЕЗНИЦОМ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 39/06),
- 3) ПРАВИЛНИК О УСЛОВИМА ЗА ИЗДАВАЊЕ И САДРЖИНУ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 39/06),
- 4) ПРАВИЛНИК О ВИСИНИ НАКНАДЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ, ОДНОСНО ИНДУСТРИЈСКОМ ЖЕЛЕЗНИЦОМ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 39/06),
- 5) ПРАВИЛНИК О ВРЕМЕНСКОМ ПЛАНУ ДОДЕЛЕ КАПАЦИТЕТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 140/14),
- 6) ПРАВИЛНИК О ВИСИНИ ТАКСЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ ЛИЦЕНЦЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 3/14),
- 7) ПРАВИЛНИК О ЛИЦЕНЦАМА ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 9/14).

ЧЛАН 3.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба чл. 39. и 40. овог закона, које се примењују по истеку годину дана од дана ступања на снагу овог закона и одредаба члана 38. овог закона, које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно од дана почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању транспортне заједнице и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС”, број 11/17), ако пуна примена Транспортне заједнице почне пре приступања Републике Србије Европској унији.

Анализа ефеката Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници

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 области која су предмет Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници (у даљем тексту: Предлог закона) пре свега су број превезених путника (тј. број продатих карата) на мрежи пруга „Инфраструктура железнице Србије” а.д. које је остварио железнички превозник за превоз путника „Србија Воз” а.д. У 2016. било је 6,08 милиона путника, у 2017. години 5,62 милиона, у 2018. години 5,08 милиона, у 2019. години 4,19 милиона, у 2020. години 2,60 милиона путника, у 2021. години 2,77 милиона путника, и у 2022. години 5,36 милиона путника. Поред тога, прати се обим превезене робе у тонама. Током 2016. године било је превезено 11,6 милиона тона робе, током 2017. 12,2 милиона тона, током 2018. године 11,9 милиона тона, током 2019. године 10,34 милиона тона, током 2020. године 8,91 милиона тона робе, током 2021. године 8.89 милиона тона робе, а током 2022. године 8,85 милиона робе. Обим превезене робе прати се још и у бруто тонским и нетотонским километрима, док се путнички саобраћај прати и кроз остварене возне километре. Оба ова показатеља прате се као показатељи стања на тржишту, његове снаге и ефикасности, али и као показатељи економске и привредне активности друштва на макро нивоу. Поред тога, прати се и укупан број превозника који активно послују на мрежи (тренутно 2 државна и 14 приватних), као и одређени број других показатеља који су директно или индиректно повезани са овом облашћу. У наредној табели је дат преглед броја превезених путника и робе у посматраном периоду од 2016. до 2022. године.

Година	Број путника (милион)	Количина робе (милион тона)
2016	6,08	11,6
2017	5,62	12,2
2018	5,08	11,9
2019	4,19	10,34
2020	2,60	8,91
2021	2,77	8.89
2022	5,36	8,85

Укупан број пруга у употреби у 2020. години износи 3.333,4 km, а у 2021. и 2022. години 3.348,1 km.

Што се тиче показатеља који се односе не безбедност, у наредним табелама је дат приказ броја саобраћајних несрећа на јавној железничкој инфраструктури по категорији прекурсора несрећа за 2020, 2021. и 2022. годину.

Број саобраћајних несрећа			
Показатељи	2019.	2020.	2021.
Сломљене шине	47	27	47
Извијања и друге деформације колосека	45	13	33
Погрешна показивања сигналних знакова	0	0	2
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	2	7	30
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	0	0	2
Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају	1	1	2
Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају	0	0	0
УКУПНО	95	48	116

У периоду од 2020. до 2021. године Дирекцији за железнице поднето је укупно 4 одштетних захтева и то 1 у 2020. години и 3 у 2021. години, али ниједан од њих није подразумевао исплату новчаних средстава путницима.

- 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 Закон о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18). Након вишегодишње примене Закона о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/2018), а у циљу праћења ефеката решења њиховог спровођења Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре покренуло је иницијативу за изменама и допунама наведеног закона, ради његовог унапређења. У складу са наведеном иницијативом, затражена су мишљења и предлози свих релевантних

учесника на железничком тржишту у Републици Србији. С тим у вези, одржан је низ састанака и консултација са представницима свих релевантних институција у циљу припреме Предлога закона.

Достављени предлози за измене и допуне Закона о железници који су разматрани на предметним састанцима и у току консултација су се односили на дефинисање различитих појмова и прецизирање појединих одредби закона када су у питању елементи железничке инфраструктуре, дужности управљача инфраструктуре, поступање у случају измена и допуна Изјаве о мрежи, измена одређених рокова, поступање у случају измене цена приступа железничкој инфраструктури и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре, усаглашавање терминологије, решавања потешкоћа ради заштите инфраструктурног појаса који се појављују у пракси и др.

Када су у питању одредбе које се односе на дужности управљача инфраструктуре оне нису новина у закону, већ је предметним изменама прецизирано следеће: обавеза управљача инфраструктуре да радну верзију Изјаве о мрежи учини доступном заинтересованим странама објављивањем на својој интернет страници (допуном одредбе се врши прецизирање на који начин се радна верзија Изјаве о мрежи чини доступном), затим прецизиране су одредбе које се односе на израду и објављивање измена и допуна Изјаве о мрежи; смањење рока за закључивање уговора између железничких превозника и управљача инфраструктуре о уређивању међусобних права и обавеза у вези са коришћењем додељеног капацитета инфраструктуре и уговореним услугама које пружа управљач инфраструктуре; обавезе управљача инфраструктуре у вези измене цена приступа и цена приступа услужним објектима; и измена рока за подношење захтеви за доделу капацитета инфраструктуре који се могу поднети управљачу инфраструктуре.

С обзиром да овај закон у великој мери утиче на функционисање путничког и теретног железничког саобраћаја у Републици Србији и из тог разлога неопходно је да све одредбе закона буду прецизно утврђене како не би биле подложне различитом тумачењу. Материја која је предмет Предлога закона незнатно утиче на показатеље обима саобраћаја (једино одредбе које се односе на рокове у вези доделе капацитета, измене Изјаве о мрежи и евентуално увођење одредби које се односе на права путника могу допринети правној сигурности железничких превозника и њихових корисника, а тиме и довести до потенцијалног повећања обима саобраћаја).

Такође, уочена је потреба за унапређењем услова из области права путника, те се наведеним Предлогом закона спроводи и даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Наведеним Предлогом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са другим правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје.

Поред тога, Предлогом закона врши се усклађивање са Законом о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон) и Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 38/15 и 49/21), као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

Такође, овим Предлогом закона се прецизирају надлежности Дирекције за железнице.

- 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.

Овим документом је предвиђен поступак даље хармонизације са прописима Европске уније, односно у конкретном случају, питању унапређења области права путника, даљим усклађивањем са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје

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

Наведено под 2) и 3).

Поред наведеног, истиче се да када је у питању проширивање надлежности Дирекције за железнице у вези утврђивања услова за изградњу и реконструкцију туристичко-музејске железнице предлог се заснива на већ постојећим надлежностима и опису послова Дирекције за железнице која је надлежна да пропише све техничке услове и за друге железничке пруге, па је из тог разлога извршена промена.

Када је у питању проширење надлежности Владе да уређује случајеве у којима Дирекције за железнице може да спровести поједностављену

контролу обрачуна цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима, истим се даје основ за потпуно усклађивање са Имплементационом Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2015/909 о модалитетима обрачуна трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза. Законом о железници била је прописана одредба којом Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза и са овим подзаконским актом било је предвиђено потпуно усклађивање са наведеном Имплементационом уредбом. Током доношења предметног подзаконског акта због непостојања основа да се истим разрађује права и обавезе Дирекције за железнице члан који се односио на случајеве поједностављене процедуре није био транспонован у национално законодавство. Предложено изменом у Предлогу закона се проблем решава. Иста не чини додатну обавезу ни за један субјекат већ напротив даје могућност за поједностављење контроле од стране Дирекције за железнице.

Када је у питању прописивање да се јавни интерес утврђује овим законом и да траје до завршетка радова на железничкој инфраструктури, предлог је настао као последица усаглашавања са Законом о путевима где је на исти начин решено ово питање. На овај начин смањена је административна процедура која је претходно била утврђена. Прописивање одредби које се односе на експропријацију су такође последица усаглашавања са Законом о путевима.

5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2022-2025, покренуло поступак за доношење Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници.

Наведеним Предлогом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и то пре свега у области права путника. Ово усклађивање се пре свега односи на обавезе железничких превозника, управљача станица, продаваца карата и организатора путовања у циљу пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу, авансне уплате у случају смрти путника.

Члан 20. (97а) Предлога закона, којим се врши усклађивања са ЕУ прописом, и који због финансијског утицаја који може имати на железничког превозника, предвиђено је да почне да се примењује на дан интеграције железничког транспортног тржишта Републике Србије у железничко транспортно тржиште Европске уније. Док је за чл. 99а, 100а, 100б и 100в предвиђена примена годину дана од дана ступања на снагу овог закона.

Поред тога, Предлогом закона врши се унапређење поступка доношења измена и допуна Изјаве о мрежи од стране управљача инфраструктуре, унапређује се утврђивање јавног интереса и експропријација, прецизирају одређене одредбе и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

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

Промена је неопходна у предложеном обиму, у циљу потпуне и прецизне примене свих одредби Закона о железници, како би се избегло погрешно и произвољно тумачење закона, као и ради даље хармонизације са претходно наведеним ЕУ прописом.

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

Предлог закона ће имати непосредан утицај на учеснике на тржишту железничких услуга, односно превознике у железничком саобраћају и кориснике железничких услуга (путнике и кориснике услуга превоза робе). С обзиром на одложену примену члана 20. Предлога закона, по ступању наведене одредбе на снагу, иста ће имати утицај на железничког превозника за превоз путника и саме путнике чији ће положај у значајној мери бити унапређен с обзиром на садржај одредбе.

Такође пружањем помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу унапређује се њихов положај и доступност железничких станица и возних средстава.

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

Даље унапређење положаја и права путника у железничком саобраћају је предвиђено Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

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*).

С обзиром на дуг период одложене примене наведене одредбе која се односе на права путника (дан интеграције железничког транспортног тржишта Републике Србије у железничко транспортно тржиште Европске уније или дан почетка пуне примене Транспортне заједнице), није релевантно говорити о нумеричким показатељима *status-a quo* за конкретан

случај с обзиром да примена наведене одредбе зависи од економске и финансијске снаге и ефикасности постојећег (или будућих) железничког превозника за превоз путника, али и стања железничке инфраструктуре.

Што се осталих одредби тиче, оне су таквог карактера да их није могуће на практичан начин представити квантитативним показатељима нити евалуирати њихов тренд у будућем периоду. Оно што је извесно јесте да са порастом ефикасности железничког превозника и квалитета услуге коју пружа (набавка савремених возних средстава) и унапређењем железничке инфраструктуре која је основни предуслов квалитета железничке услуге свакако се (након пада показатеља који су нужна последица поменутих интервенција на инфраструктури) може очекивати пораст броја путника и других показатеља квалитета.

- 11) Какво 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)?

Имајући у виду да је превоз путника на нивоу Европске уније и даље релативно непрофитабилна делатност (функционише на основу уговора о обавези јавног превоза и надокнаде по основу истог) коју карактерише низак степен развијености конкуренције и мали број профитабилних рута, уз чињеницу да је и даље ниска финансијска и економска моћ националних железничких превозника, може се рећи да још увек није дошло до пуне примене наведених одредби.

Ово нарочито има смисла ако се узме у обзир чак и да су државе чланице ЕУ имале право на одложену примену већине наведених одредби до 2022. године. Додатно, најављена измена законодавног оквира у ЕУ у наредном периоду отвара питање неизвесности останка наведених одредби у постојећој мери и постојећем облику.

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 регулаторног оквира, што на крају, између осталог, треба да резултује унапређењем права и положаја путника, нарочито у погледу права особа

са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу којима се овим одредбама додатно гарантује једнак приступ услугама железничког превоза. Такође, прецизирањем одређених одредби постиже се већа правна извесност за све учеснике на тржишту, што има позитиван утицај на активности на целом тржишту.

- 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:

- 1) Усклађивање са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају у области права путника чиме се постиже унапређење њиховог положаја,
- 2) Усклађивање са Уредбом (ЕЗ) број 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр. 2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје
- 3) Усклађивање терминологије
- 4) Отклањање недостатака у формулацији из важећег закона и других недостатака техничке природе.

Крајњи ефекат ових промена јесте унапређење права путника, њихова заштита и побољшани положај, као и унапређење осталих активности на железничком тржишту, нарочито кроз усаглашавање динамике односно рокова за подношење захтева за трасу од стране превозника као и рока за објаву изјаве о мрежи од стране управљача инфраструктуре.

Поред тога прецизирање правила везаних за обавезу јавног превоза су такође обухваћена овим изменама.

- 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. Усклађени су са тренутно важећим правним оквиром у области железнице, као што су Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Закон о железници, Закон о интероперабилности железничког система и др.

Такође, општи и посебни циљеви ће бити усклађени са свим документима јавних политика који су тренутно у фази израде (Национални програм јавне железничке инфраструктуре 2023- 2026, Стратегија развоја саобраћаја 2023-2030 и др.).

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

Примену одредби које се односе на права путника могуће је пратити кроз повећање броја превезених путника, резултате анкете о задовољству корисника коју спроводи железнички превозник, као и број поднетих притужби железничком превознику и Дирекцији за железнице.

Примену одредби које се односе на инфраструктуру је могуће пратити кроз број превезених путника, количну превезене робе и сл.

Примену одредби које се односе на безбедност могуће је пратити кроз укупан број несрећа и незгода, број несрећа и незгода на пружним прелазима итд.

Година	Почетна вредност 2023.	2024.	Циљна вредност 2025.
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
Број поднетих жалби/притужби превознику и Дирекцији за железнице	3	1	0
Укупан број несрећа	250	230	210
Број несрећа на путним прелазима	40	35	33

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?

Нема алтернативних мера осим одговарајуће измене и допуне Закона.

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?

Поред уведене санкције (новчане казне), разматране су и друге рестриктивне мере али је утврђено да због природе одредбе, односно прекршаја, примена подстицајних мера није могућа.

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

Нема институционално-управљачко-организационих мера 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 примена регулаторне мере, односно измена и допуна Закона.

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 имати значајније ефекте на јавне приходе и расходе, осим у случају омогућавања приступа железничким станицама особама са инвалидитетом, кроз усаглашавање са техничким спецификацијама интероперабилности, што може у одређеној мери утицати на повећане издатке управљача инфраструктуре. Законом о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, број 41/18) утврђена је примена техничких спецификација интероперабилности (ТСИ) за чије објављивање је надлежна Дирекција за железнице. Једна од 11 ТСИ односи се на приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањење покретљивости. Општи услови интероперабилности важе за изградњу нових као и за обнову и унапређење постојећих железничких пруга, па ће приликом сваке реконструкције, модернизације и изградње пруга предметне техничке спецификације бити примењене. Постепеном обновом и унапређењем конкретних деоница железничке мреже пруга Републике Србије, јавиће се обавеза за прилагођавањем и модернизовањем истих у складу са захтевима интероперабилности. Одлуком о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС”, број 53/17) планиране су значајне инвестиције. Примера ради финансијска процена потенцијалних издатака потребних за спровођење члана 99а) Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници када је у питању управљач инфраструктуре, на пројекту реконструкције и модернизације на деоници пруге Београд Центар-Стара Пазова, подразумева уградњу лифтова на свим станицама и стајалиштима, и износи 49.910.486 динара (474.215,66 долара) за 23 лифта, што у односу на укупну инвестициону вредност износи око 0,13%. У складу са наведеним процена потенцијалних издатака потребних за уградњу лифтова утиче на повећање вредности инвестиције за 0,13% уколико се лифтови уграђују на свим станицама и стајалиштима. Приликом одређивања потребних финансијских издатака треба имати на уму да је минимални број лифтова за станице са перонима без подходника 2, односно да је неопходан износ од приближно 4.433.738 динара (42.000 долара) по станици. С обзиром да максималан број станица које могу бити отворене за пријем и отпрему путника на мрежи пруга Србије износи око 390, процена је да је око 14,5 мил. евра износ који је потребан за опремање ових станица лифтовима у складу са захтевима ТСИ. Поред ових трошкова, неопходна је и адаптација приступних путева и других прилаза станицама чији је број, месну ситуацију, а самим тим и трошкове веома тешко утврдити без претходне наменске студије за сваки случај појединачно.

Садашњи статус је да службена места која су опремљена дизалицама за инвалидска колица и у којима се врши пријем и отпрема путника у инвалидским колицима су: Београд Центар, Нови Сад, Врбас и Суботица. Превоз особа у инвалидским колицима организован је од стране железничког превозника и у возовима. „Србија Воз” у свом возном парку поседује електромоторне (серије 413/417) и дизелмоторне гарнитуре (серије 711) које су прилагођене улазу/излазу особа у инвалидским колицима као и кретање унутар гарнитуре и коришћење тоалета. Број места за превоз особа са инвалидским колицима у ДМВ серије 711 и ЕМВ серије 413/417 је ограничен. Примера ради за ЕМВ серије 413/417 број места је 2 за особе са инвалидским колицима и 25 места за особе са смањеном покретљивошћу.

С друге стране класичне гарнитуре као и електромоторне и дизелмоторне гарнитуре чија је старост 40 и више година (серије 412/416, 712, 812/816 и слично) није могуће прилагодити за улазак и излаз особа у инвалидским колицима.

Такође, у последњој фази, потребно је прилагодити и постојећа возна средства, где је то могуће, од стране превозника, док за набавку нових (у складу са одредбама поменутог ТСИ), важи правило да она морају бити у складу са захтевима овог ТСИ. С обзиром на то да се, према проценама превозника, ради о знатним финансијским средствима, на које може утицати много фактора (у зависности од старости и техничког стања сваког возног средства), у овом тренутку није могуће дати релевантну финансијску процену ових трошкова.

Имајући у виду одложено примену одредбе која се односи на област права путника, односно авансну исплату у случају смрти, када би се наведена одредба примењивала без одлагања, иста би могла имати негативан утицај на финансијско-економску одрживост железничког предузећа „Србија Воз” а.д. а самим тим и на буџет Републике Србије с обзиром да је главни извор прихода наведеног предузећа надокнада за обавезу јавног превоза која се додељује на основу уговора са Владом.

Период одложене примене гарантује довољан временски период за финансијску консолидацију предузећа, повећање ефикасности пословања и завршетак одређеног дела инфраструктурних пројеката који ће обезбедити довољан ниво квалитета железничког превоза.

Од 10. августа 2015. године, када је формиран „Србија Воз” а.д. до данас није било смртних случајева за које је био одговоран превозник, а превозник има закључен уговор са осигуравајућим друштвом, и у случају смрти путника, осигуравајуће друштво исплаћује трошкове. У погледу трошкова због повреда путника, исте се исплаћују путнику на неколико начина:

- на основу исплате одштете од стране осигуравајућег друштва (на основу Уговора са осигуравајућим друштвом податке о висини

исплаћених одштета има искључиво осигуравајуће друштво) за теже телесне повреде и смртне случајеве,

- на основу вансудског поравнања и
- на основу судске одлуке.

Примера ради, у току 2017. године по основу вансудског поравнања због повређивања 18 путника, „Србија Воз” а.д. је исплатио 1.684.602,00 динара, док је по основу донете судске одлуке због повређивања 4 путника, „Србија Воз” а.д. исплатио 515.000,00 динара, што је укупно за 22 путника - 2.199.602,00 динара, односно просечно по путнику 99.981,90 динара (око 850 евра). У току 2018. године на основу предмета чији је поступак окончан, евидентирани су само исплате по основу вансудског поравнања због повређивања 17 путника, због чега је „Србија Воз” а.д. исплатио 802.550,00 динара. Случајеви из 2019. године су још увек у току решавања па тренутно није могуће дати прецизне податке о броју путника којима ће евентуално бити исплаћена накнада, као ни о висини накнаде. Примера ради, у случају примене члана закона који се односи на авансну исплату, уколико се узме просечан број повређених путника као у 2017. години, односно 22, и уколико се на основу обавезе из члана 97а исплати минимални износ за авансну исплату (21.000 евра у динарској противвредности), укупан износ који је железнички превозник у обавези да обезбеди је око 54.148.556,00 динара, што је значајан износ ако се упореди са садашњим стањем. Накнадно, у складу са одредбама овог члана, могућ је каснији повраћај одређеног дела овог износа превознику, у случају да је несрећа (или смрт путника) искључива одговорност самог путника или је аванс покривен каснијим износима исплаћеним на основу закона. У сваком случају, усклађивање ових одредби са одредбама Европске уније је приоритет и безбедност сваког путника и његова права не треба доводити у питање без обзира да ли га превози железнички превозник у Републици Србији или некој другој држави.

- 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. На дугорочном плану, није једноставно проценити неопходност финансијских средстава.

- 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 релевантно.

- 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?

Предлог закона неће створити додатне трошкове за привреду до ступања на снагу одредби са одложеном применом. Користи привреди могу да се огледају кроз побољшано планирање саобраћаја тиме што је рок за подношење захтева за трасом и објављивање изјаве о мрежи сада прилагођен потребама самих превозника (корисницима превоза - привреде) и могућностима управљача инфраструктуре. У вези са укидањем дужности управљача инфраструктуре да „квалитетно одржава железничку инфраструктуру”, напомињемо да ова одредба не производи никакве релевантне промене у начину одржавања инфраструктуре, с обзиром да се иста одвија у складу са прописима и техничким захтевима којима се иста регулише. Поменута одредба је обрисана из закона ради правне сигурности, односно из разлога да се појам „квалитетно одржавање” не би могао произвољно тумачити.

Што се тиче одредбе о непосредној додели уговора о обавези јавног превоза за вредност уговора у износу мањем од 1.000.000,00 евра или у случају да се исти односи на пружање услуга обима мањег од 300.000,00 km није од релевантног економског ефекта на републичком нивоу (с обзиром да је вредност услуге обавезе јавног превоза на овом нивоу, као и њихов обим, далеко већи). Потенцијални ефекат ове одредбе може се огледати на јединице локалних самоуправа, које у складу са чл. 111. Закона о железници могу закључити уговор о обавези јавног превоза, што им омогућава поједностављење административних процедура и техничке захтевности припреме тендерске процедуре (ова одредба је у потпуности у складу за одредбама Уредбе (ЕУ) 1370/2007). До сада ни једна локална самоуправа није закључила овакву врсту уговора са железничким превозником и током консултација са представницима локалних самоуправа исти су истакли да постоји потреба за

железничким превозом, али да не располажу са довољним финансијским средства за ове намене. Предложеном одредбом даје се само могућност за закључивање и оваквих уговора где неће бити потребно доделити уговор о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса у наведеном случају, што је олакшавајућа околност када буду постојала два железничка превозника за превоз путника, односно када се буде спроводио јавни конкурс-тендер.

Одредба о обавези плаћања административних такси на сагласности које издаје Дирекција (члан 33. Предлога закона), с обзиром да на број потенцијалних сагласности као и висину ових такси (22.880 динара) неће проузроковати значајне финансијске ефекте на власника, односно корисника индустријског колосека, а посебно имајући у виду да се ова сагласност и пре наплаћивала

Ефекат увођења института авансне исплате којим се утврђује одговорност у случају повреде или смрти путника (члан 39. Предлога закона) објашњен је, између осталог, у оквиру одговора на питање 1) Прилога 5.

Финансијски ефекат обавезе осигуравања приступачности станицама, платформама и возним средствима лицима са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу, објашњен је у оквиру одговора на питање 1) Прилога 5, док економски ефекат (запошљавање нових запослених и сл.) није релевантан с обзиром на обухват, обим и динамику активности описаних у оквиру поменутог одговора.

У вези са обавезом вођења посебне рачуноводствене евиденције за остале активности железничког превозника за превоз путника у односу на активности везане за пружање обавезе јавног превоза, важно је напоменути да је ова обавеза већ у примени од стране „Србија Воз“ а.д. као и да је она до недавно била прописана Уредбом о правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза путника у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 91/15), али да је приликом доношења нове уредбе која уређује предметну материју, морала бити уклоњена из исте из разлога што не потпада под правни основ ове уредбе, већ природно спада под материју која се уређује Законом о железници.

Што се тиче одредаба које ступају на снагу са одложеном применом, конкретно, члан 39. којим се уводи обавеза превозника за авансном исплатом у случају смрти путника без обзира на одговорност, у износу од 21.000 евра, висина тог износа јесте значајна за домаће услове у апсолутном смислу, али се ради о одредби која је резултат усаглашавања са Уредбом (ЕУ) 1371/2007 о правима путника, и као такав представља усаглашен износ на нивоу ЕУ, самим тим прилагођен економском статусу свих држава чланица.

С тим у вези потребно је имати у виду да се несреће са смртним исходом путника, не догађају често. Примера ради, на основу годишњих Извештаја о безбедности у железничком саобраћају Дирекције за железнице, у 2021. години није било смртних случајева путника (био је један случај тежег повређивања). Такође, у периоду 2017-2020, није било нити једног случаја тежег повређивања или смрти путника (2017. било је неколико случајева лакшег повређивања, тежег повређивања и смртог исхода али ни у једном од њих нису учествовали путници већ трећа лица).

За потребе анализе, потребно је размотрити и случај потенцијалног догађаја – несреће, катастрофалних размера, чију фреквентност није могуће поуздано претпоставити, али се на основу анализе сличних догађаја у Србији и Европи, може претпоставити да се догађа са фреквентношћу од једне до више деценија.

У случају овакве несреће, износ авансне исплате би био, примера ради, за случај од стотину путника, 2,1 мил. евра. Потребно је имати у виду да превозник овај износ потенцијално покрива из осигурања.

Што се тиче одредаба из члан 40. наведеног закона, а које се тичу приступачности железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости, само део који се тиче усаглашавања са техничким спецификацијама интероперабилности које се односе на приступачност, изазива значајнији финансијски издатак (став. 1. чл. 99а), који подразумева обезбеђивање потребних финансијских средства за уређење службених места како би била приступачна особама са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу (око 10 % укупне вредности инвестиције за сваки пројекат реконструкције и модернизације железничке инфраструктуре). Потребно је имати у виду да се TSI-јеви, у складу са чланом 10. важећег Закона о интероперабилности железничког система примењују на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге обухваћене проширеном TEN-T (Trans-European Transport Network) мреже за југоисточну Европу, укључујући све текуће, али и планиране пројекте реконструкције и модернизације железничке инфраструктуре.

Такође, у складу са члан 11. истог закона, постоји могућност одступања од ТСИ-а приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ-ја довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;

Остале одредбе из члан 40. наведеног закона, а које се тичу приступачности железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости су примарно процедурално-организационог карактера, с обзиром да се тичу успостављању механизма пружања помоћи лицима са смањеном покретљивошћу

приликом доласка и одласка са станице односно уласка или изласка са воза, што, тамо где је то изводљиво, узимајући у обзир и релативно мали број таквих потенцијалних путника, не захтева већа финансијска средства.

У вези са одредбама које се односе на трошкове управљање уређајима на путном прелазу у станичном подручју истичемо да на јавној железничкој инфраструктури има укупно 353 путна прелаза у станичном подручју, као и да је појединачни износ годишњих трошкова редовног одржавања на овим путним прелазима око 20.984,45 динара са ПДВ-ом, што значи да је укупан износ годишњих трошкова редовног одржавања за све путне прелазе у станичном подручју око 7.195.710,85 динара са ПДВ-ом.

- 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?

Видети под 1).

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

Видети под 1).

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

Није релевантно.

- 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?

Доћи ће до повећања обавеза запосленог железничког особља у смислу омогућавања равноправног приступа услугама особама са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу. Ове се у целини унапређује квалитет услуге железничког саобраћаја.

Кључна питања за анализу ефеката на друштво

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

Изабрана опција ће, по ступању на снагу одредби са одложеном применом, потенцијално остварити материјалну корист путницима у случају смрти путника на другачији начин него што је то сада уређено. Остале одредбе ће углавном имати позитиван нематеријални ефекат пре свега на путнике, тј. кориснике железничких услуга, без негативних материјалних ефеката.

- 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?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе популације.

- 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)?

Изабрана опција ће имати позитиван утицај на све путнике, нарочито на путнике са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу с обзиром да се Предлогом закона гарантује једнак приступ услугама у возу овој категорији путника као и обавеза превозника, управљача станица и др. у погледу помоћи овим лицима.

- 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)?

Није релевантно.

- 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 путника, нарочито оних са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу на начин описан у оквиру претходних одговора.

- 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?

Није релевантно.

- 7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Изабрана опција утиче подједнако на целу територију Републике Србије.

- 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.

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?

Предлог закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета железничког превоза долази до преласка путника са других видова саобраћаја (пре свега превоз аутомобилима, аутобусима и сл.) што доводи до позитивног утицаја на животну средину имајући у виду да је железница еколошки повољан вид превоза.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Предлог закона не проузрокује никакав 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?

Предлог закона неће произвести никакав утицај на здравље људи.

- 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?

Предлог закона 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?

Предлог закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

Кључна питања за анализу управљачких ефеката

- 1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Предлогом закона не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

- 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?

МГСИ и Дирекција за железнице имају потребне административне капацитете.

- 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 било потребно никакво реструктурирање.

- 4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да. Посебно се истиче да је измена која се односи на надлежност Дирекције да уређује услове за изградњу и реконструкцију туристичко - музејске железнице да се предлог заснива на већ постојећим надлежностима и опису послова Дирекције за железнице, у складу са Законом о железници и Законом о безбедности у железничком саобраћају која је надлежна да прописује техничке услове и за друге железничке пруге, па је из тог разлога извршена измена. С обзиром да је Дирекција посебна организација у складу са Законом о државној управи, она таква подзаконска акта доноси као правилнике.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Да. Утицај се огледа у правној сигурности у области права железничких превозника и корисника њихових услуга.

- 6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Није релевантно.

- 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?

Додатно, потребно је остварити финансијску консолидацију и ефикасност националног железничког превозника за превоз путника како би био у стању да спроведе одредбу са одложеном применом из овог Предлога закона. Финансијска консолидација и унапређење ефикасности националног железничког превоза биће могућа тек након завршетка тренутних и планираних инфраструктурних пројеката, који у знатној мери отежавају пословање свих превозника (затвори пруга, коришћење алтернативних превозних путева који су неповољнији за кориснике, продужења времена путовања и сл). Након завршетка ових пројеката, који ће резултовати у порасту квалитета железничких услуга и атрактивности железничког превоза, што ће довести до повећаног броја корисника превоза (путника), доћи ће и до пораста прихода железничких предузећа. Такође, поред осталих активности као што су унапређење уговора и управљања уговором о обавези јавног превоза, увођења нових технологија као што је увођење новог пословно-информационог решења (ЕРП) и електронска куповина и наплата карата, тренутно се спроведе активности са циљем унапређења корпоративног управљања од стране превозника (пројекат ЕБРД-а), што ће такође довести до финансијске консолидације предузећа.

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)?

Кроз могућност давање мишљења и рад радне групе обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група.

- 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?

Предложене измене Предлога закона не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење. Предлогом закона се не предвиђа спровођење јавних набавки.

- 3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

На краткорочном плану не постоји ризик спровођења изабране опције. На средњорочном и дугорочном плану постоји неизвесност финансијске способности превозника да спроведе прописану обавезу са одложеном применом.

**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 изменама и допунама Закона о железници

Draft Law on changes and amendments of the Law on Railways

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,
Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа је садржана у Поглављу III, наслов VIII, члан 108.

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,
Прелазни рок за усклађивање законодавства је прописан у Поглављу, наслов VI, члан 72.

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.2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско подручје (прерађен текст), Службени гласник број L 315, 14.12.2012.

Directive (EC) No 2012/34 of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.

CELEX 2012L0034 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEX-има:

3216L2370

3217D2075

Делимично усклађено

2. Уредба (ЕЗ) бр. 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, Службени лист L 315/1, 3.12.2007.

Regulation (EC) no 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315/1, 03.12.2007.

CELEX 32007R1370

Делимично усклађено

3. Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, ОЈ L 315, 3.12.2007.

Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.

CELEX 32007R1371

Потпуно усклађено

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

/

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

Рок за потпуно усклађивање са Уредбама (ЕЗ) бр. 1370/2007 и 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и Директивом (ЕУ) бр.2012/34 Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012, у складу са НПАА је планиран је за IV квартал 2024. године.

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.

1. Назив прописа Европске уније: ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕУ ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И САВЕТА од 21. новембра 2012. године којом се успоставља јединствено европско железничко подручје (прерађен текст), Службени лист број L 315, 14.12.2012.(измењена Директивом 2016/2370 од 14. децембра 2016. године и Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/2075) DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area(recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.(amended by Directive (EU) 2016/2370 of 14 December 2016 and Commission Delegated Decision (EU) 2017/2075)				2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32012L0034 32016L2370 32017D2075		
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Влада				4. Датум израде табеле:		
Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре				Март 2023.		
5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније: 01. Закона о железници („Службени гласник РС“, број 41/18) Law on Railways („Official Gazette RS“, број 41/2018) 02. Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници Draft of the Law on amendments of the Law on Railways				6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: 2022-178		
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ,	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или	Напомена о усклађености

				делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	непреносивост	
1. 1.	This Directive lays down: (a) the rules applicable to the management of railway infrastructure and to rail transport activities of the railway undertakings established or to be established in a Member State as set out in Chapter II; (b) the criteria applicable to the issuing, renewal or amendment of licences by a Member State intended for railway undertakings which are or will be established in the Union as set out in Chapter III; (c) the principles and procedures applicable to the setting and collecting of railway infrastructure charges and the allocation of railway infrastructure capacity as set out in Chapter IV.			ДУ	Закон не садржи посебну одредбу одговарајуће садржине, међутим из текста закона се види да је предмет регулисања материја која је предмет ове Директиве.	
1.2.	2. This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.	01. 1.2	Одредбе овог закона примењују се на унутрашњи и међународни железнички саобраћај, ако потврђеним међународним уговором није другачије одређено.	ПУ		

2.1.	<p>1. Chapter II shall not apply to railway undertakings which only operate urban, suburban or regional services on local and regional stand-alone networks for transport services on railway infrastructure or on networks intended only for the operation of urban or suburban rail services. Notwithstanding the first subparagraph, when such a railway undertaking is under the direct or indirect control of an undertaking or another entity performing or integrating rail transport services other than urban, suburban or regional services, Articles 4 and 5 shall apply. Article 6 shall also apply to such a railway undertaking with regard to the relationship between the railway undertaking and the undertaking or entity which controls it directly or indirectly.</p>	02. 5.3 – 5.4	<p>На пруге туристичко-музејске железнице не примењују се одредбе овог закона којима се уређује приступ железничкој инфраструктури и услугама, обрачун цена приступа о додела капацитета железничке инфраструктуре.</p> <p>Влада уређује начин и услове организовања јавног превоза у туристичке сврхе на тој железници</p>	ДУ	Законом нису предвиђена сва изузећа, имајући у виду стање тржишта железничких услуга у Србији.	
2.2.	<p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure; (b) undertakings which only operate urban or suburban rail passenger services; (c) undertakings which only operate regional rail freight services; 			НП	Дискрециона одредба	

	(d) undertakings which only operate freight services on privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.					
2.3.	3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 and 13 and Chapter IV: (a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure; (b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services; (c) regional networks which are used for regional freight services solely by a railway undertaking that is not covered under paragraph 1 until capacity on that network is requested by another applicant; (d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.			НП	Дискрециона одредба	
2.3.1	3a. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8: Local, low-traffic lines of a length not exceeding 100 km that are used for freight traffic between a mainline and points of origin and destination of			НП	Дискрециона одредба	

	<p>shipments along those lines, provided that those lines are managed by entities other than the main infrastructure manager and that either (a) those lines are used by a single freight operator or (b) the essential functions in relation to those lines are performed by a body which is not controlled by any railway undertaking. Where there is only a single freight operator, Member States may also exempt it from the application of Chapter IV until capacity is requested by another applicant. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for passenger services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8.</p>					
2.3.2	<p>3b. Member States may exclude the following from the application of Article 7, 7a, 7b, 7c and 7d: Regional low-traffic networks managed by an entity other than the main infrastructure manager and used for the operation of regional passenger services provided by a single railway undertaking other than the incumbent railway undertaking of the Member State, until capacity for passenger services on that</p>			НП	Дискрециона одредба	

	<p>network is requested, and provided that the undertaking is independent of any railway undertaking operating freight services. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for freight services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c and 7d.</p>					
2.4.	<p>4. Without prejudice to paragraph 3, Member States may exclude local and regional railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the railway market from the application of Article 8(3) and local railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the railway market from the application of Articles 7, 7a, 7c and Chapter IV. Member States shall notify the Commission of their intention to exclude such railway infrastructures. The Commission shall adopt implementing acts setting out its decision whether such railway infrastructure may be considered to be without strategic importance. In doing so, the Commission shall take into account the length of railway</p>			НП	Дискрециона одредба	

	<p>lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted.</p> <p>Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p>					
2.5.	<p>5. Member States may exclude from the application of Article 31(5) vehicles operated or intended to be operated from and to third countries, running on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union.</p>			НП	Дискрециона одредба	
2.6.	<p>6. Member States may decide time periods and deadlines for the schedule for capacity allocation which are different from those referred to in Article 43(2), point 2(b) of Annex VI and points 3, 4 and 5 of Annex VII if the establishment of international train paths in cooperation with infrastructure managers of third countries on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union has a significant impact on the schedule for capacity allocation in general.</p>			НП	Дискрециона одредба	
2.7.	<p>7. Member States may decide to publish the charging framework and charging rules applicable specifically to international freight services from and to third countries operated on a network</p>			НП	Дискрециона одредба	

	whose track gauge is different from the main rail network within the Union with different instruments and deadlines than those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.					
2.8.	8. Member States may exclude from the application of Chapter IV railway infrastructure, whose track gauge is different from the main rail network within the Union, and which connects cross-border stations of a Member State to the territory of a third country.			НП	Дискрециона одредба	
2.8a	8a. For a period of 10 years after 24 December 2016, Member States may exclude from the application of Chapters II and IV of this Directive, with the exception of Articles 10, 13 and 56, isolated railway lines of less than 500 km, with a different track gauge to that of the main domestic network, that connect with a third country to which Union rail legislation does not apply and that are managed by a different infrastructure manager than the main domestic network. Railway undertakings operating exclusively on such lines may be exempted from the application of Chapter II. Such exemptions may be renewed for periods not exceeding 5 years. No later than 12 months before			НП	Није применљиво из разлога што је реч о Дискреционој одредби и надлежности Комисије.	

	<p>the expiry date of the exemption, a Member State that intends to renew an exemption shall notify the Commission of its intention to do so. The Commission shall examine whether the conditions for an exemption set out in the first subparagraph are still met. If that is not the case, the Commission shall adopt implementing acts setting out its decision on the termination of the exemption. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p>					
2.9.	<p>9. This Directive shall not apply to undertakings the business of which is limited to providing solely shuttle services for road vehicles through undersea tunnels or to transport operations in the form of shuttle services for road vehicles through such tunnels except Article 6(1) and (4) and Articles 10, 11, 12 and 28.</p>			НП	<p>Није применљиво из разлога што у РС не постоје подморски тунели, као ни море.</p>	
2.10.	<p>10. Member States may exclude from the application of Chapter II, with the exception of Article 14, and Chapter IV, any railway service carried out in transit through the Union.</p>			НП	<p>Дискрециона одредба</p>	
2.11.	<p>11. Member States may exclude from the application of Article 32(4) trains not equipped with the European Train Control System</p>			НП	<p>Дискрециона одредба</p>	

	(ETCS)and used for regional passenger services which have been placed into service for the first time before 1985.					
2.12.	12. Where there is an existing public-private partnership concluded before 16 June 2015 and the private party to that partnership is also a railway undertaking responsible for providing passenger railway services on the infrastructure, Member States may continue to exempt such a private party from the application of Articles 7, 7a and 7d and to limit the right to pick up and set down passengers for services operated by railway undertakings on the same infrastructure as the passenger services provided by the private party under the public-private partnership.			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
2.13.	13. Private infrastructure managers that are party to a public-private partnership concluded before 24 December 2016 and that do not receive public funds shall be excluded from the application of Article 7d provided that loans and financial guarantees operated by the infrastructure manager do not			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне	

	benefit directly or indirectly specific railway undertakings.				периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
3. 1.1.	'railway undertaking' means any public or private undertaking licensed according to this Directive, the principal business of which is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;	02. 2.1.10	<i>железнички превозник</i> 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 са аспекта приступа железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама у вези са обављањем железничког превоза сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата	ПУ		

			лиценца за превоз за сопствене потребе;			
3.1.2.	'infrastructure manager' means any body or firm responsible for the operation, maintenance and renewal of railway infrastructure on a network, as well as responsible for participating in its development as determined by the Member State within the framework of its general policy on development and financing of infrastructure;	01. 2.1.69	<i>управљач инфраструктуре</i> је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2a	(2a) 'development of the railway infrastructure' means network planning, financial and investment planning as well as the building and upgrading of the infrastructure;	01. 2.1.55	<i>развој железничке инфраструктуре</i> обухвата планирање мреже, финансијско и инвестиционо планирање, као и изградњу и модернизацију инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2b	(2b) 'operation of the railway infrastructure' means train path allocation, traffic management and infrastructure charging;	01. 2.1.8	<i>експлоатација јавне железничке инфраструктуре</i> је додела трасе воза, управљање саобраћајем и наплата цена приступа;	ПУ		

3.1.2c	(2c) 'maintenance of the railway infrastructure' means works intended to maintain the condition and capability of existing infrastructure;	01. 2.1.38	<i>одржавање железничке инфраструктуре</i> обухвата радове који се изводе у циљу очувања стања и капацитета постојеће инфраструктуре;	ПУ		
3.1.2d	(2d) 'renewal of the railway infrastructure' means major substitution works on the existing infrastructure which do not change its overall performance;	01. 2.1.37	<i>обнова железничке инфраструктуре</i> обухвата радове великог обима замене елемента на постојећој инфраструктури, којима се не мења њено целокупно функционисање;	ПУ		
3.1.2e	(2e) 'upgrade of the railway infrastructure' means major modification works to the infrastructure which improve its overall performance;	01. 2.1.68	<i>унапређење железничке инфраструктуре (модернизација)</i> обухвата радове великог обима на инфраструктури којима се побољшава њено целокупно функционисање;	ПУ		
3.1.2f	(2f) 'essential functions' of infrastructure management means decisionmaking concerning train path allocation, including both the definition and the assessment of availability and the allocation of individual train paths, and decision-making concerning infrastructure charging, including	01. 7.1	Основне функције управљача инфраструктуре, које су одлучујуће за равноправни и недискриминаторски приступ инфраструктури, су: 1) одлучивање о додели трасе воза, укључујући и процену расположивости	ПУ		

	determination and collection of charges, in accordance with the charging framework and the capacity allocation framework established by the Member States pursuant to Articles 29 and 39;		<p>капацитета инфраструктуре и доделу појединачних траса возова, у складу са овим законом;</p> <p>2) утврђивање висина цена приступа железничкој инфраструктури, укључујући и наплату тих цена, у складу са овим законом.</p>			
3.1.3.	railway infrastructure' means the items listed in Annex I;	<p>01. 2.1.20</p> <p>02. 4.</p>	<p><i>јавна железничка инфраструктура</i> обухвата целокупну железничку инфраструктуру која чини мрежу којом управља управљач инфраструктуре, искључујући пруге и споредне колосеке (индустријске пруге и колосеке), који су прикључени на мрежу;</p> <p>Железничка инфраструктура у смислу овог закона састоји се од следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу:</p> <p>1) пружни појас: 2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким</p>	ПУ		

		<p>станицама и теретним терминалима; ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега; итд;</p> <p>3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд;</p> <p>4) путни прелази, укључујући средства обезбеђење саобраћаја на путним прелазима;</p> <p>5) горњи строј, а нарочито: шине, ужлебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);</p> <p>6) прилази за путнике и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;</p> <p>7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;</p> <p>8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;</p> <p>9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 kV, подстанции изузев разводног постројења 110 kV у тој подстанци, напојни каблови између подстанци и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са носачима;</p> <p>10) зграде, или делови зграда које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.</p> <p>Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.</p> <p>Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим законом.</p> <p>Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар) ближе одређује елементе јавне железничке инфраструктуре.</p>			
3.1.4.	'international freight service' means a transport service where the train crosses at least one border of a Member State; the train may be joined and/or split and the different sections may have different origins and destinations, provided that all wagons cross at least one border;	01. 2.1.31	<i>међународни превоз робе</i> обухвата транспортну услугу у оквиру које воз прелази најмање једну државну границу. Воз може бити спојен и/или раздвојен, а различити делови могу имати различита полазишта и одредишта, под условом да сви вагони пређу најмање једну државну границу	ПУ		
3.1.5	'international passenger service' means a passenger service where the train crosses at least one border of a Member State and where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States; the train	01. 2.1.30	<i>међународни превоз путника</i> обухвата услугу превоза путника возом који прелази најмање једну државну границу и код које је основна сврха услуге да превози путнике између станица у различитим	ПУ		

	may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations, provided that all carriages cross at least one border;		државама, при чему воз може бити састављен од различитих делова који могу имати различита полазишта и одредишта, ако сва путничка кола пређу најмање једну државну границу;			
3.1.6	'urban and suburban services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of an urban centre or conurbation, including a cross-border conurbation, together with transport needs between such a centre or conurbation and surrounding areas;	01. 2.1.4	<i>градски и приградски превоз</i> је превоз чија је основна сврха задовољење превозних потреба центра града или конурбације, укључујући пограничну конурбацију, као и превозних потреба између тог центра или конурбације и њихове околине;	ПУ		
3.1.7	'regional services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of a region, including a cross-border region;	01. 2.1.57	<i>регионални превоз</i> је превозна услуга чија је основна сврха да испуне потребе за превозом у региону, укључујући прекогранично подручје у складу са потврђеним међународним уговором;	ПУ		
3.1.8	'transit' means crossing territory of the Union without loading or unloading goods, and/or without picking up passengers or setting them down in territory of the Union;	01. 2.1.62	<i>транзит</i> је прелазак преко територије Републике Србије без утовара или истовара робе, односно без укрцавања или искрцавања путника на територији Републике Србије;	ПУ		
3.1.9	'alternative route' means another route between the same origin and destination where there is substitutability between the two routes for the operation of the freight or passenger service	01. 2.1.1	<i>алтернативни превозни пут</i> је други превозни пут између истог полазишта и одредишта, уколико постоји могућност замене између два превозна пута у пружању	ПУ		

	concerned by the railway undertaking;		услуге превоза робе или путника од стране железничког превозника, што је ближе одређено у Изјави о мрежи;			
3.1.10	'viable alternative' means access to another service facility which is economically acceptable to the railway undertaking, and allows it to operate the freight or passenger service concerned;	01. 2.1.14	<i>изводљива алтернатива</i> је приступ другом услужном објекту који је економски прихватљив железничком превознику и омогућује му пружање предметне услуге превоза робе или путника;	ПУ		
3.1.11	'service facility' means the installation, including ground area, building and equipment, which has been specially arranged, as a whole or in part, to allow the supply of one or more services referred to in points 2 to 4 of Annex II;	01. 2.1.71	<i>услужни објекат</i> подразумева постројење, укључујући земљиште, зграде и опрему, посебно распоређене, као целина или делимично, како би омогућили пружање једне или више услуга из члана 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона, што укључује и колосеке који повезују мрежу са услужним објектима.	ПУ		
3.1.12	'operator of service facility' means any public or private entity responsible for managing one or more service facilities or supplying one or more services to railway undertakings referred to in points 2 to 4 of Annex II;	01. 2.1.40	<i>оператор услужног објекта</i> је субјект одговоран за управљање једним или више услужних објеката или пружање једне или више услуга железничким превозницима из члана 15. овог закона, укључујући и управљање железничком инфраструктуром која чини део инфраструктуре услужног објекта;	ПУ		
3.1.13	'cross-border agreement' means any agreement between two or	01. 2.1.50	<i>погранични споразум</i> је сваки споразум између две	ПУ		

	more Member States or between Member States and third countries intended to facilitate the provision of cross-border rail services;		или више држава чија је сврха да олакша пружање прекограничних железничких услуга;			
3.1.14	'licence' means an authorisation issued by a licensing authority to an undertaking, by which its capacity to provide rail transport services as a railway undertaking is recognised; that capacity may be limited to the provision of specific types of services;	01. 2.1.28	<i>лиценца</i> је исправа којом орган надлежан за лиценцирање потврђује способност привредног друштва или другог правног лица које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника да пружа услуге железничког превоза као железнички превозник, које могу бити ограничене на пружање одређене врсте услуга или обављање железничког превоза за сопствене потребе;	ПУ		
3.1.15	'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;	01. 81.14-15	Дирекција издаје лиценцу: - за превоз робе и/или путника; - за превоз за сопствене потребе. Лиценцу издаје Дирекција у форми решења и на обрасцу лиценце.	ПУ		
3.1.16	'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;	01. 2.1.65	<i>уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром</i> је уговор између надлежног органа и	ПУ		

			управљача инфраструктуре из члана 21. овог закона којим се уређују међусобна права и обавезе између уговорних страна;			
3.1.17	'reasonable profit' means a rate of return on own capital that takes account of the risk, including that to revenue, or the absence of such risk, incurred by the operator of the service facility and is in line with the average rate for the sector concerned in recent years;	01. 2.1.56	<i>разумна добит</i> је стопа повраћаја сопственог капитала која узима у обзир ризик, укључујући ризик на приход, или недостатак таквог ризика, који трпи оператор услужног објекта и у складу је са просечном стопом за дати сектор током протеклих година;	ПУ		
3.1.18	'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;	01. 2.1.7	<i>додела капацитета</i> је доделу капацитета железничке инфраструктуре у облику трасе воза коју врши управљач инфраструктуре;	ПУ		
3.1.19	'applicant' means a railway undertaking or an international grouping of railway undertakings or other persons or legal entities, such as competent authorities under Regulation (EC) No 1370/2007 and shippers, freight forwarders and combined transport operators, with a public-service or commercial interest in procuring infrastructure capacity;	01. 2.1.45	<i>подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре</i> подразумева железничког превозника или међународну групацију железничких превозника или друга лица и правне субјекте, као што су надлежни органи, пошиљаоци, шпедитери и оператори у комбинованом транспорту, који имају интерес за обављање јавне услуге или комерцијални интерес за прибављање капацитета инфраструктуре;	ПУ		

3.1.20	'congested infrastructure' means an element of infrastructure for which demand for infrastructure capacity cannot be fully satisfied during certain periods even after coordination of the different requests for capacity;	01. 2.1.12	<i>загушена инфраструктура</i> је део јавне железничке инфраструктуре за који се потражња за капацитетом инфраструктуре не може у потпуности задовољити током одређених периода времена, па чак и после усклађивања различитих захтева за капацитетима инфраструктуре;	ПУ		
3.1.21	'capacity-enhancement plan' means a measure or series of measures with a calendar for their implementation which aim to alleviate the capacity constraints which led to the declaration of an element of infrastructure as 'congested infrastructure';	01. 2.1.44	<i>план побољшања капацитета инфраструктуре</i> обухвата меру или низ мера са роковима за њихово спровођење са циљем ублажавања ограничења капацитета инфраструктуре која доводе то тога да се један део инфраструктуре прогласи загушеном инфраструктуром;	ПУ		
3.1.22	'coordination' means the process through which the infrastructure manager and applicants will attempt to resolve situations in which there are conflicting applications for infrastructure capacity;	01. 2.1.27	<i>координација</i> је поступак током којег управљач инфраструктуре и подносиоци захтева за капацитетом инфраструктуре покушавају да реше конфликтне захтеве;	ПУ		
3.1.23	'framework agreement' means a legally binding general agreement under public or private law, setting out the rights and obligations of an applicant and the infrastructure manager in relation to the infrastructure capacity to be allocated and the	01. 2.1.39	<i>оквирни споразум</i> је правно обавезујући општи споразум којим се утврђују права и обавезе подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре и управљача инфраструктуре у погледу капацитета инфраструктуре	ПУ		

	charges to be levied over a period longer than one working timetable period;		који ће се додељивати и ценама које ће се наплаћивати у периоду дужем од периода примене једног важећег реда вожње;			
3.1.24	'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;	01. 2.1.23	<i>капацитет инфраструктуре</i> је могући број траса возова за распоређивање на одређеном делу јавне железничке инфраструктуре у одређеном периоду;	ПУ		
3.1.25	'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;	01. 2.1.33	<i>мрежа</i> је мрежа пруга, укључујући везне и споредне колосеке, са елементима железничке инфраструктуре, којом управља управљач инфраструктуре, намењена железничком превозу робе и/или путника, као и превозу за сопствене потребе, који могу вршити железнички превозници према начелу транспарентног и недискриминаторског приступа мрежи;	ПУ		
3.1.26	'network statement' means the statement which sets out in detail the general rules, deadlines, procedures and criteria for charging and capacity-allocation schemes, including such other information as is required to enable applications for infrastructure capacity;	01. 2.1.15	<i>Изјава о мрежи</i> је документ којим се детаљно утврђују општа правила, рокови, поступци и критеријуми који се тичу система наплате цена и доделе капацитета, укључујући и друге релевантне информације које су неопходне да би се могао поднети захтев за капацитет инфраструктуре;	ПУ		
3.1.27	'train path' means the	01.	<i>траса воза</i> је капацитет	ДУ	Дефиниција је	

	infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;	2.1.63	инфраструктуре неопходан за саобраћај воза између два службена места, у предвиђеном времену и под тачно утврђеним техничко технолошким условима на јавној железничкој инфраструктури;		обухватнија.	
3.1.28	'working timetable' means the data defining all planned train and rolling-stock movements which will take place on the relevant infrastructure during the period for which it is in force;	01. 2.1.58	<i>ред вожње</i> је акт управљача јавне железничке инфраструктуре којим се утврђује план саобраћаја возова за превоз путника и робе, као и за сопствене потребе на јавној железничкој инфраструктури током периода важења тог реда вожње;	ПУ		
3.1.29	'storage siding' means sidings specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;	01. 2.1.24	<i>колосек за гарирање</i> је споредни колосек посебно намењен за привремени смештај железничких возила између два уврштавања у воз;	ПУ		
3.1.30	'heavy maintenance' means work that is not carried out routinely as part of day-to-day operations and requires the vehicle to be removed from service	01. 15.4.5	услуге одржавања које се пружају у објектима за одржавање намењеним возовима за велике брзине или другим врстама возних средстава која захтевају специфичне објекте, у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних	ПУ		

			активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја.			
3.1.31	<p>‘vertically integrated undertaking’ means an undertaking where, within the meaning of Council Regulation (EC) No 139/2004:</p> <p>(a) an infrastructure manager is controlled by an undertaking which at the same time controls one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network;</p> <p>(b) an infrastructure manager is controlled by one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network; or</p> <p>(c) one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network are controlled by an infrastructure manager.</p> <p>It also means an undertaking consisting of distinct divisions, including an infrastructure manager and one or several divisions providing transport services that do not have a distinct legal personality.</p> <p>Where an infrastructure manager and a railway undertaking are fully independent of each other, but both are controlled directly by a Member State without an intermediary entity, they are not</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице.</p> <p>Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

	considered to constitute a vertically integrated undertaking for the purposes of this Directive;					
3.1.32	‘public private partnership’ means a binding arrangement between public bodies and one or more undertakings other than the main infrastructure manager of a Member State, under which the undertakings partially or totally construct and/or fund railway infrastructure, and/or acquire the right to exercise any of the functions listed in point (2) for a predefined period of time. The arrangement may take any appropriate legally binding form foreseen in national legislation;			НУ	Материја јавно приватног партнерства је није предмет уређивања овог закона.	
3.1.33	‘management board’ means the senior body of an undertaking performing executive and administrative functions, which is responsible and accountable for day-to-day management of the undertaking;			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације	

					националног законодавства са прописима ЕУ.	
3.1.34	‘supervisory board’ means the most senior body of an undertaking that fulfills supervisory tasks, including the exercise of control over the management board and general strategic decisions regarding the undertaking;			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
3.1.35	‘through ticket’ means a ticket or tickets representing a transport contract for successive railway services operated by one or more railway undertakings;	01. 2.1.5	<i>јединствена карта</i> је карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више железничких превозника;	ПУ		
3.1.36	‘high speed passenger services’ means passenger rail services operated without intermediate			НУ	Предлог закона је хармонизован	

	stops between two places separated at least by a distance of more than 200 km on specially-built high-speed lines equipped for speeds generally equal or greater than 250 km/h and running on average at those speeds.				са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
4.	<p>1. Member States shall ensure that, as regards management, administration and internal control over administrative, economic and accounting matters, railway undertakings directly or indirectly owned or controlled by Member States have independent status in accordance with which they will hold, in particular, assets, budgets and accounts which are separate from those of the State.</p> <p>2. While respecting the charging and allocation framework and the specific rules established by the Member States, the infrastructure manager shall be responsible for</p>	01. 3.2-3	<p>У погледу руковођења, управљања и контроле над административним, економским и рачуноводственим питањима, железнички превозници у непосредном или посредном државном власништву или под контролом државе имају независан статус.</p> <p>Управљач инфраструктуре одговоран је за сопствено руковођење, управљање и контролу, у складу са овим законом.</p>	ПУ		

	its own management, administration and internal control.					
5.	<p>1. Member States shall enable railway undertakings to adjust their activities to the market and to manage those activities under the responsibility of their management bodies, in the interests of providing efficient and appropriate services at the lowest possible cost for the quality of service required.</p> <p>2. Railway undertakings shall be managed according to the principles which apply to commercial companies, irrespective of their ownership. This shall also apply to the public service obligations imposed on them by Member States and to public service contracts which they conclude with the competent authorities of the State.</p> <p>2. Railway undertakings shall determine their business plans, including their investment and financing programmes. Such plans shall be designed to achieve the undertakings' financial equilibrium and other technical, commercial and financial management objectives; they shall also indicate the means of attaining those objectives.</p> <p>3. With reference to the general policy guidelines issued by each</p>	01. 80.	<p>Железнички превозници који пружају услуге превоза робе и путника послују према тржишним принципима и управљају активностима које су под одговорношћу њихових управних органа, у интересу пружања ефикасних и одговарајућих услуга по најнижим трошковима за квалитет услуге који се тражи.</p> <p>Железничким превозницима из става 1. овог члана се управља у складу са начелима која важе за комерцијална предузећа, без обзира на њихову власничку структуру, укључујући и извршавање обавезе јавног превоза коју је установио надлежни орган у складу са овим законом.</p> <p>Железнички превозници из става 1. овог члана доносе планове пословања, укључујући програме инвестирања и финансирања. Наведени планови се припремају тако да се оствари финансијска равнотежа</p>	ДУ	Садржина дела овог члана Директиве није предмет регулисања овог закона.	

<p>Member State and taking into account national plans and contracts (which may be multiannual) including investment and financing plans, railway undertakings shall, in particular, be free to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) establish their internal organisation, without prejudice to the provisions of Articles 7, 29 and 39; (b) control the supply and marketing of services and fix the pricing thereof; (c) take decisions on staff, assets and own procurement; (d) expand their market share, develop new technologies and new services and adopt any innovative management techniques; (e) establish new activities in fields associated with the railway business. <p>This paragraph is without prejudice to Regulation (EC) No 1370/2007.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3, shareholders of publicly owned or controlled railway undertakings shall be able to require their own prior approval for major business management decisions in the same way as shareholders of private joint-stock companies under the rules of the company law of Member States. The provisions of this</p>		<p>предузећа и технички, комерцијални, финансијски и други циљеви управљања, уз навођење начина за остваривање тих циљева.</p>			
--	--	--	--	--	--

	Article shall be without prejudice to the powers of supervisory bodies under the company law of Member States relating to the appointment of board members.					
6.	<p>1. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of transport services by railway undertakings and, on the other, for business relating to the management of railway infrastructure. Public funds paid to one of these two areas of activity shall not be transferred to the other.</p> <p>2. For the purpose of this Article, Member States which apply Article 7a(3) shall require the undertaking to be organised in distinct divisions that do not have a distinct legal personality within a single undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of rail freight transport services and, on the other, for activities relating to the provision of passenger transport services. Public funds paid for activities relating to the provision of</p>	01. 3.4-8	<p>Биланси успеха и биланси стања воде се и објављују одвојено, са једне стране, за делатност железничких превозника и, са друге стране, за делатност управљања железничком инфраструктуром.</p> <p>Одвојени биланси успеха и биланси стања воде се и објављују, са једне стране, за послове који се односе на пружање услуга железничког теретног превоза и, са друге, за делатности које се односе на пружање услуга превоза путника.</p> <p>Јавна средства исплаћена за област делатности из става 4. овог члана не могу се преноситиса једне на другу делатност.</p> <p>Јавна средства исплаћена за активности које се односе на обавезу јавног превоза путника, исказују се одвојено на релевантним рачунима и не преносе се на делатности које се односе на пружање других услуга превоза нити било којих</p>	ПУ		

	<p>transport services as public-service remits shall be shown separately in accordance with Article 7 of Regulation (EC) No 1370/2007 in the relevant accounts and shall not be transferred to activities relating to the provision of other transport services or any other business.</p> <p>4. The accounts for the different areas of activity referred to in paragraphs 1 and 3 shall be kept in a way that allows for monitoring of the prohibition on transferring public funds paid to one area of activity to another and the monitoring of the use of income from infrastructure charges and surpluses from other commercial activities.</p>		<p>других делатности. Рачуни за различита подручја делатности наведена у ст. 4. и 5. овог члана се воде на такав начин да омогућују праћење забране преноса јавних средстава исплаћених на име једне делатности на другу и праћење коришћења прихода од цена приступа железничкој инфраструктури и прихода из других комерцијалних делатности.</p> <p>Рачуни за различита подручја делатности наведена у ст. 4. и 5. овог члана се воде на такав начин да омогућују праћење забране преноса јавних средстава исплаћених на име једне делатности на другу и праћење коришћења прихода од цена приступа и услуга, као и прихода из других комерцијалних делатности.</p>			
7	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager is responsible for operation, maintenance and renewal on a network and is entrusted with the development of the railway infrastructure of that network in accordance with national law.</p> <p>Member States shall ensure that none of the other legal entities within the vertically integrated undertaking has a decisive</p>	01. 2.1.69	<p>управљач инфраструктуре је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;</p>	ДУ	<p>Овај члан Директиве 2012/34/ЕУ је замењен Директивом из IV пакета. Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV</p>	

<p>influence on the decisions taken by the infrastructure manager in relation to the essential functions.</p> <p>Member States shall ensure that the members of the supervisory board and of the management board of the infrastructure manager and the managers directly reporting to them act in a non-discriminatory manner and that their impartiality is not affected by any conflict of interest.</p> <p>2. Member States shall ensure that the infrastructure manager is organised as an entity that is legally distinct from any railway undertaking and, in vertically integrated undertakings, from any other legal entities within the undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that the same individuals cannot be concurrently appointed or employed:</p> <p>(a) as members of the management board of an infrastructure manager and as members of the management board of a railway undertaking;</p> <p>(b) as persons in charge of taking decisions on the essential functions and as members of the management board of a railway undertaking;</p>	<p>01. 6.6-8</p>	<p>Управљач инфраструктуре мора бити независан у процесу одлучивања од свих осталих субјеката на тржишту железничких услуга, укључујући и друга привредна друштва која с управљачем инфраструктуре чине повезана друштва у смислу закона којим се уређују привредна друштва.</p> <p>Члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга, односно члан органа управљања његовог контролног друштва, ако се ради о повезаним друштвима у смислу закона којим се уређују привредна друштва, не може истовремено бити члан органа управљања управљача инфраструктуре.</p> <p>Уколико су управљач инфраструктуре и субјект на тржишту железничких услуга повезана друштва, члан органа управљања управљача инфраструктуре и члан органа управљања субјекта на тржишту железничких услуга не могу истовремено бити и чланови органа управљања њиховог контролног привредног друштва.</p>		<p>железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице.</p> <p>Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
---	----------------------	---	--	---	--

<p>(c) where a supervisory board exists, as members of the supervisory board of an infrastructure manager and as members of the supervisory board of a railway undertaking;</p> <p>(d) as members of the supervisory board of an undertaking which is part of a vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager and as members of the management board of that infrastructure manager.</p> <p>4. In vertically integrated undertakings, the members of the management board of the infrastructure manager and the persons in charge of taking decisions on the essential functions shall not receive any performance-based remuneration from any other legal entities within the vertically integrated undertaking, nor shall they receive any bonuses principally related to the financial performance of particular railway undertakings. They may however be offered incentives related to the overall performance of the railway system.</p> <p>5. Where information systems are common to different entities</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>within a vertically integrated undertaking, access to sensitive information relating to essential functions shall be restricted to authorised staff of the infrastructure manager. Sensitive information shall not be passed onto other entities within a vertically integrated undertaking.</p> <p>6. The provisions of paragraph 1 of this Article shall be without prejudice to the decision-making rights of Member States as regards the development and funding of railway infrastructure and the competences of Member States as regards infrastructure financing and charging, as well as capacity allocation, as defined in Article 4(2), and Articles 8, 29 and 39.</p>					
7a.	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager has organisational and decision-making independence within the limits set out in Article 4(2), and Articles 29 and 39, as regards the essential functions.</p> <p>2. For the application of paragraph 1, Member States shall ensure in particular that:</p> <p>(a) a railway undertaking or any other legal entity does not exercise a decisive influence on the infrastructure manager in relation to the essential functions,</p>			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у	

<p>without prejudice to the role of the Member States as regards the determination of the charging framework and the capacity allocation framework and specific charging rules in accordance with Articles 29 and 39;</p> <p>(b) a railway undertaking or any other legal entity within the vertically integrated undertaking has no decisive influence on appointments and dismissals of persons in charge of taking decisions on the essential functions;</p> <p>(c) the mobility of persons in charge of the essential functions does not create conflicts of interest.</p> <p>3. Member States may decide that infrastructure charging and path allocation shall be performed by a charging body and/or by an allocation body that are independent in their legal form, organisation and decision-making from any railway undertaking. In such a case, Member States may decide not to apply the provisions of Article 7(2) and points (c) and (d) of Article 7(3).</p> <p>Point (a) of Article 7(3) and Article 7(4) shall apply mutatis mutandis to the heads of divisions in charge of management of the</p>				<p>даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
---	--	--	--	---	--

	<p>infrastructure and provision of railway services.</p> <p>4. The provisions of this Directive referring to the essential functions of an infrastructure manager shall apply to the independent charging and/or allocation body.</p>					
7b.	<p>1. Member States shall ensure that the functions of traffic management and maintenance planning are exercised in a transparent and non-discriminatory manner and that the persons in charge of taking decisions in respect of those functions are not affected by any conflict of interest.</p> <p>2. As regards traffic management, Member States shall ensure that railway undertakings, in cases of disruption concerning them, have full and timely access to relevant information. Where the infrastructure manager grants further access to the traffic management process, it shall do so for the railway undertakings concerned in a transparent and non-discriminatory way.</p> <p>3. As regards the long-term planning of major maintenance and/or renewal of the railway infrastructure, the infrastructure manager shall consult applicants</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

	<p>and, to the best possible extent, take into account the concerns expressed.</p> <p>The scheduling of maintenance works shall be carried out by the infrastructure manager in a non-discriminatory way.</p>					
7c.	<p>1. Provided that no conflicts of interest arise and that the confidentiality of commercially sensitive information is guaranteed, the infrastructure manager may:</p> <p>(a) outsource functions to a different entity, provided the latter is not a railway undertaking, does not control a railway undertaking, or is not controlled by a railway undertaking. Within a vertically integrated undertaking, essential functions shall not be outsourced to any other entity of the vertically integrated undertaking, unless such entity exclusively performs essential functions;</p> <p>(b) outsource the execution of works and related tasks on development, maintenance and renewal of the railway infrastructure to railway undertakings or companies which control the railway undertaking, or are controlled by the railway undertaking. The infrastructure manager shall retain the</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

<p>supervisory power over, and bear ultimate responsibility for, the exercise of the functions described in Article 3(2). Any entity carrying out essential functions shall comply with Articles 7, 7a, 7b and 7d.</p> <p>2. By way of derogation from Article 7(1), infrastructure management functions may be performed by different infrastructure managers, including parties to public-private partnership arrangements provided that they all fulfil the requirements of Article 7(2) to (6) and Articles 7a, 7b and 7d and assume full responsibility for the exercise of the functions concerned.</p> <p>3. Where essential functions are not assigned to a power supply operator, it shall be exempted from the rules applicable to infrastructure managers, provided that compliance with the relevant provisions concerning development of the network, in particular Article 8, is ensured.</p> <p>4. Subject to supervision by the regulatory body or any other independent competent body determined by the Member States, an infrastructure manager may conclude cooperation agreements with one or more railway undertakings in a non-</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>discriminatory way and with a view to delivering benefits to customers such as reduced costs or improved performance on the part of the network covered by the agreement.</p> <p>That body shall monitor the execution of such agreements and may, where justified, advise that they should be terminated.</p>					
7.d	<p>1. While respecting national procedures applicable in each Member State, income from infrastructure network management activities, including public funds, may be used by the infrastructure manager only to finance its own business, including the servicing of its loans.</p> <p>The infrastructure manager may also use such income to pay dividends to owners of the company, which may include any private shareholders, but excludes undertakings which are part of a vertically integrated undertaking and which exercise control over both a railway undertaking and that infrastructure manager.</p> <p>2. Infrastructure managers shall not grant loans to railway undertakings, either directly or indirectly.</p> <p>3. Railway undertakings shall not grant loans to infrastructure</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

<p>managers, either directly or indirectly.</p> <p>4. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking, shall only be granted, disbursed and serviced at market rates and conditions which reflect the individual risk profile of the entity concerned.</p> <p>5. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking granted before 24 December 2016 shall continue until their maturity, provided that they were contracted at market rates and that they are actually disbursed and serviced.</p> <p>6. Any services offered by other legal entities of a vertically integrated undertaking to the infrastructure manager shall be provided on the basis of contracts and be paid either at market prices or at prices which reflect the cost of production, plus a reasonable margin of profit.</p> <p>7. Debts attributed to the infrastructure manager shall be clearly separated from debts attributed to other legal entities within vertically integrated undertakings. Such debts shall be serviced separately. This does not prevent the final payment of debts being made via an undertaking which is part of a</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager, or via another entity within the undertaking.</p> <p>8. The accounts of the infrastructure manager and of the other legal entities within a vertically integrated undertaking shall be kept in a way that ensures the fulfilment of this Article and allows for separate accounting and transparent financial circuits within the undertaking.</p> <p>9. Within vertically integrated undertakings, the infrastructure manager shall keep detailed records of any commercial and financial relations with the other legal entities within that undertaking.</p> <p>10. Where essential functions are performed by an independent charging and/or allocation body in accordance with Article 7a(3) and Member States are not applying Article 7(2), the provisions of this Article shall apply <i>mutatis mutandis</i>. References to infrastructure manager, railway undertaking and other legal entities of a vertically integrated undertaking in this Article shall be understood</p>					
--	--	--	--	--	--

	as referring to the respective divisions of the undertaking. Compliance with the requirements set out in this Article shall be demonstrated in the separate accounts of the respective divisions of the undertaking.					
7e.	<p>Member States shall ensure that appropriate coordination mechanisms are put in place to ensure coordination between their main infrastructure managers and all interested railway undertakings as well as applicants referred to in Article 8(3). Where relevant, representatives of users of the rail freight and passenger transport services, and national, local or regional authorities, shall be invited to participate. The regulatory body concerned may participate as an observer. The coordination shall concern inter alia:</p> <p>(a) the needs of applicants related to the maintenance and development of the infrastructure capacity;</p> <p>(b) the content of the user-oriented performance targets contained in the contractual agreements referred to in Article 30 and of the incentives referred to in Article 30(1) and their implementation;</p>			НУ	<p>Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

	<p>(c) the content and implementation of the network statement referred to in Article 27;</p> <p>(d) issues of intermodality and interoperability;</p> <p>(e) any other issue related to the conditions for access, the use of the infrastructure and the quality of the services of the infrastructure manager.</p> <p>The infrastructure manager shall draw up and publish guidelines for coordination, in consultation with interested parties. Coordination shall take place at least annually and the infrastructure manager shall publish on its website an overview of the activities undertaken pursuant to this article.</p> <p>Coordination under this Article shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p>					
7f.	<p>1. With the view to facilitating the provision of efficient and effective rail services within the Union, Member States shall ensure that their main infrastructure managers participate and cooperate in a network, that meets at regular</p>			НУ	Предлог закона је хармонизован са Директивом 2012/34/ЕУ без измена из IV железничког пакета, које предвиђају	

	<p>intervals to:</p> <p>(a) develop Union rail infrastructure;</p> <p>(b) support the timely and efficient implementation of the single European railway area;</p> <p>(c) exchange best practices;</p> <p>(d) monitor and benchmark performance;</p> <p>(e) contribute to the market monitoring activities referred to in Article 15;</p> <p>(f) tackle cross-border bottlenecks; and</p> <p>(g) discuss the application of Articles 37 and 40.</p> <p>For the purpose of point (d), the network shall identify common principles and practices for the monitoring and benchmarking of performance in a consistent manner. Coordination under this paragraph shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p> <p>2. The Commission shall be a member of the network. It shall support the work of the network and facilitate coordination.</p>				<p>прелазне периоде за државе чланице. Усклађивање са Директивом 2016/2370 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
8.	Financing of the infrastructure	01.48.	Влада доноси Национални програм железничке	ПУ		

<p>manager</p> <p>1. Member States shall develop their national railway infrastructure by taking into account, where necessary, the general needs of the Union, including the need to cooperate with neighbouring third countries. For that purpose, they shall publish by 16 December 2014, after consultation with the interested parties, an indicative rail infrastructure development strategy with a view to meeting future mobility needs in terms of maintenance, renewal and development of the infrastructure based on sustainable financing of the railway system. That strategy shall cover a period of at least five years and be renewable.</p> <p>2. Having due regard to Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States may also provide the infrastructure manager with financing consistent with its functions as referred to in point (2) of Article 3, the size of the infrastructure and financial requirements, in particular in order to cover new investments. Member States may decide to finance those investments through means other than direct State funding. In any case, Member States shall comply with the requirements referred to in</p>		<p>инфраструктуре (у даљем тексту: Национални програм), који обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) постојеће карактеристике и стање железничке инфраструктуре Републике Србије; 2) развојне компоненте у изградњи нових капацитета инфраструктуре од посебног значаја за Републику Србију; 3) планове изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре са дефинисањем структуре, динамике реализације и приоритета, висине и извора финансијских средстава потребних за извршење активности из Националног програма. <p>Национални програм доноси се за период од пет година. На основу Националног програма управљач инфраструктуре израђује годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја са пројекцијом за наредне четири године.</p> <p>Управљач инфраструктуре објављује на својој интернет страни предлог програма из става 3. овог члана, консултује подносиоце</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>paragraph 4 of this Article.</p> <p>3. Within the framework of general policy determined by the Member State concerned and taking into account the strategy referred to in paragraph 1 and the financing provided by the Member States referred to in paragraph 2, the infrastructure manager shall adopt a business plan including investment and financial programmes. The plan shall be designed to ensure optimal and efficient use, provision and development of the infrastructure while ensuring financial balance and providing manager shall ensure that known applicants and, upon their request, potential applicants have access to the relevant information and are given the opportunity to express their views on the content of the business plan regarding the conditions for access and use and the nature, provision and development of the infrastructure before its approval by the infrastructure manager.</p> <p>4. Member States shall ensure that, under normal business conditions and over a reasonable period which shall not exceed a period of five years, the profit and loss account of an infrastructure manager shall at least balance income from</p>		<p>захтева за доделу капацитета инфраструктуре и друге заинтересоване стране у поступку доношења програма и омогућава им рок од најмање 15 дана за достављање сугестија и предлога у вези програма. Програм из става 3. овог члана се пројектује тако да обезбеди оптимално и ефикасно коришћење, обезбеђивање и развој железничке инфраструктуре, притом обезбеђујући финансијску равнотежу и обезбеђивање средстава за остваривање тих циљева. Управљач инфраструктуре два пута годишње подноси Министарству извештај о реализацији годишњег програма изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја. Миниостарство подноси Влади једанпут годишње извештај о реализацији Националног програма на основу извештаја из става 6 овог члана. Министар прописује садржину и форму извештаја из става 7. овог члана.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>infrastructure charges, surpluses from other commercial activities, non-refundable incomes from private sources and State funding, on the one hand, including advance payments from the State, where appropriate, and infrastructure expenditure, on the other hand.</p> <p>Without prejudice to the possible long-term aim of user cover of infrastructure costs for all modes of transport on the basis of fair, non-discriminatory competition between the various modes, where rail transport is able to compete with other modes of transport, within the charging framework of Articles 31 and 32, a Member State may require the infrastructure manager to balance his accounts without State funding.</p>					
9.	<p>Transparent debt relief</p> <p>1. Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States shall set up appropriate mechanisms to help reduce the indebtedness of publicly owned or controlled railway undertakings to a level which does not impede sound financial management and which improves their financial situation.</p>			НУ	<p>Ова материја није предмет регулисања Предлога закона. Реализоваће се током даљег процеса реструктурирања железнице.</p>	

	<p>2. For the purposes referred to in paragraph 1, Member States may require a separate debt amortisation unit to be set up within the accounting departments of such railway undertakings.</p> <p>The balance sheet of the unit may be charged with all the loans raised by the railway undertaking, both to finance investment and to cover excess operating expenditure resulting from the business of rail transport or from railway infrastructure management, until such time as these loans are extinguished. Debts arising from subsidiaries' operations shall not be taken into account.</p> <p>3. Paragraphs 1 and 2 shall apply only to debts or interest due on such debts incurred by publicly owned or controlled railway undertakings by the date of market opening for all or part of rail transport services in the Member State concerned and in any case by 15 March 2001 or the date of accession to the Union for the Member States which joined the Union after that date.</p>					
10.	<p>Conditions of access to railway infrastructure</p> <p>1. Railway undertakings shall be</p>	01. 12.	Железнички превозници имају право приступа железничкој	ДУ	Отворено је тржиште железничких	

<p>granted, under equitable, non-discriminatory and transparent conditions, the right to access to the railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating all types of rail freight services. That right shall include access to infrastructure connecting maritime and inland ports and other service facilities referred to in point 2 of Annex II, and to infrastructure serving or potentially serving more than one final customer.</p> <p>2. Railway undertakings shall be granted the right of access to railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating an international passenger service. Railway undertakings shall, in the course of an international passenger service, have the right to pick up passengers at any station located along the international route and set them down at another, including stations located in the same Member State. That right shall include access to infrastructure connecting service facilities referred to in point 2 of Annex II.</p> <p>3. Following the request from the relevant competent authorities or interested railway undertakings, the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55</p>		<p>инфраструктури под равноправним, недискриминаторским и транспарентним условима у сврху обављања превоза робе и путника, у складу са овим законом.</p> <p>.</p>		<p>услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
---	--	---	--	---	--

	<p>shall determine whether the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States.</p> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraph 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
11.	<p>Limitation of the right of access and of the right to pick up and set down passengers</p> <p>1. Member States may limit the right of access provided for in Article 10 on services between a place of departure and a destination which are covered by one or more public service contracts which are in accordance with Union law. Such limitation shall not have the effect of restricting the right to pick up passengers at any station located along the route of an international service and to set them down at</p>	.		НУ	<p>Отворено је тржиште железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог</p>	

<p>another, including stations located in the same Member State, except where the exercise of that right would compromise the economic equilibrium of a public service contract.</p> <p>2. Whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised shall be determined by the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 on the basis of an objective economic analysis and based on pre-determined criteria, after a request from any of the following:</p> <p>(a) the competent authority or competent authorities that awarded the public service contract;</p> <p>(b) any other interested competent authority with the right to limit access under this Article;</p> <p>(c) the infrastructure manager;</p> <p>(d) the railway undertaking performing the public service contract.</p> <p>The competent authorities and the railway undertakings providing the public services shall provide the relevant regulatory body or bodies with the information reasonably required to reach a</p>				<p>међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
---	--	--	--	--	--

<p>decision. The regulatory body shall consider the information provided by these parties, and, as appropriate, shall ask for relevant information from, and initiate consultation with, all relevant parties, within one month of receipt of the request. The regulatory body shall consult all the relevant parties as appropriate, and shall inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within six weeks of receipt of all relevant information.</p> <p>3. The regulatory body shall give the grounds for its decision and specify the time period within which, and the conditions under which, any of the following may request a reconsideration of the decision:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the relevant competent authority or competent authorities; (b) the infrastructure manager; (c) the railway undertaking performing the public service contract; (d) the railway undertaking seeking access. <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>5. Member States may also limit the right to pick up and set down passengers at stations within the same Member State along the route of an international passenger service where an exclusive right to convey passengers between those stations has been granted under a concession contract awarded before 4 December 2007 on the basis of a fair competitive tendering procedure and in accordance with the relevant principles of Union law. Such a limitation may continue for the original duration of the contract, or 15 years, whichever is shorter.</p> <p>Member States shall ensure that the decisions referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 5 are subject to judicial review.</p>					
12.	1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under			HY	Отворено је тржиште	

<p>the conditions laid down in this Article, authorise the authority responsible for rail passenger transport to impose a levy on railway undertakings providing passenger services for the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority and which are operated between two stations in that Member State.</p> <p>In that case, railway undertakings providing domestic or international rail passenger transport services shall be subject to the same levy on the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority.</p> <p>2. The levy is intended to compensate the authority for public service obligations laid down in public service contracts awarded in accordance with Union law. The revenue raised from such a levy and paid as compensation shall not exceed what is necessary to cover all or part of the cost incurred in the relevant public service obligations taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.</p> <p>3. The levy shall be imposed in accordance with Union law, and shall respect in particular the principles of fairness,</p>				<p>железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
---	--	--	--	---	--

	<p>transparency, non-discrimination and proportionality, in particular between the average price of the service to the passenger and the level of the levy. The total levies imposed pursuant to this paragraph shall not endanger the economic viability of the rail passenger transport service on which they are imposed.</p> <p>4. The relevant authorities shall keep the information necessary to ensure that the origin of the levies and their use can be traced. Member States shall provide the Commission with this information.</p> <p>5. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
13.	<p>Conditions of access to services</p> <p>1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-</p>	01. 13.	Управљач инфраструктуре обезбеђује свим железничким превозницима, на недискриминаторски начин, минимални	ПУ		

<p>discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.</p> <p>2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services supplied in these facilities.</p> <p>3. To guarantee full transparency and non-discrimination of access to the service facilities referred to in points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator of such a service facility is under direct or indirect control of a body or firm which is also active and holds a dominant position in national railway transport services markets for which the facility is used, the operators of these service facilities shall be organised in such a way that they are independent of this body or firm in organisational and decision-making terms. Such independence shall not imply the requirement of the establishment of a separate legal entity for service facilities and may be fulfilled with the organisation of distinct divisions within a single legal entity.</p>		<p>приступни пакет услуга утврђен чланом 14. овог закона.</p> <p>Оператори услужних објеката на недискриминаторски начин пружају свим железничким превозницима приступ услужним објектима, укључујући и приступ колосецима и услугама које се пружају у тим објектима, у складу са овим законом и законом којима се уређује пловидба и луке на унутрашњим водама.</p> <p>Како би се гарантовала потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ услужним објектима из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона и пружању услуга у овим објектима, ако је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом железничког превозника који је активан и има доминантан положај на националном тржишту услуга железничког превоза за које се користи објекат, оператор услужног објекта мора бити независан од тог железничког превозника у погледу организације и одлучивања, с тим да ова</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>For all service facilities referred to in point 2 of Annex II, the operator and the body or firm shall have separate accounts, including separate balance sheets and profit and loss accounts.</p> <p>Where operation of the service facility is ensured by an infrastructure manager or the operator of the service facility is under the direct or indirect control of an infrastructure manager compliance with the requirements set out in this paragraph shall be deemed to be demonstrated by the fulfilment of the requirements set out in Article 7.</p> <p>4. Requests by railway undertakings for access to, and supply of services in the service facility referred to in point 2 of Annex II shall be answered within a reasonable time limit set by the regulatory body referred to in Article 55. Such requests may only be refused if there are viable alternatives allowing them to operate the freight or passenger service concerned on the same or alternative routes under economically acceptable conditions. This shall not oblige the operator of the service facility to make investments in resources or facilities in order to accommodate all requests by</p>		<p>независност не подразумева успостављање одвојеног правног субјекта за услужни објекат и може се остварити организацијом одвојених одељења у оквиру једног правног субјекта.</p> <p>За све услужне објекте из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта и привредни субјекат у чијем је саставу воде одвојене рачуне, укључујући одвојене билансе стања и билансе успеха.</p> <p>Уколико функционисање услужног објекта из члана 15. став 2. тач. 1, 2, 3, 4, 7. и 9. овог закона обезбеђује управљач инфраструктуре или је оператор услужног објекта под непосредном или посредном контролом управљача инфраструктуре, сматра се да је гарантована потпуна транспарентност и недискриминаторски приступ том услужном објекту уколико је остварена независност основних функција управљача инфраструктуре из члана 7. овог закона.</p> <p>На захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту из члана 15. став 2. овог закона оператор услужног објекта одговара у</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>railway undertakings.</p> <p>Where requests by railway undertakings concern access to, and supply of services in a service facility managed by an operator of the service facility referred to in paragraph 3, the operator of the service facility shall justify in writing any decision of refusal and indicate viable alternatives in other facilities.</p> <p>5. Where an operator of the service facility referred to in point 2 of Annex II encounters conflicts between different requests, it shall attempt to meet all requests in so far as possible. If no viable alternative is available, and it is not possible to accommodate all requests for capacity for the relevant facility on the basis of demonstrated needs, the applicant may complain to the regulatory body referred to in Article 55 which shall examine the case and take action, where appropriate, to ensure that an appropriate part of the capacity is granted to that applicant.</p> <p>6. Where a service facility referred to in point 2 of Annex II has not been in use for at least two consecutive years and interest by railway undertakings for access to this facility has been</p>		<p>разумном року који утврђује Дирекција за железнице.</p> <p>Захтеве за приступ и пружање услуга у услужном објекту могу да подносе лица из члана 2. тачка 46) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у Републици Србији.</p> <p>Захтеви из става 6. овог члана могу се одбити искључиво уколико постоје изводљиве алтернативе које железничким превозницима омогућују да обављају превоз робе или путника на истим или алтернативним превозним путевима под економски прихватљивим условима.</p> <p>Оператор услужног објекта није обавезан да улаже у ресурсе или објекте како би испунио све захтеве железничких превозника.</p> <p>Ако се захтеви железничких превозника односе на приступ и пружање услуга у услужном објекту којим управља оператор услужног објекта из става 3. овог члана, оператор услужног објекта је дужан да оправда</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>expressed to the operator of that service facility on the basis of demonstrated needs, its owner shall publicise the operation of the facility as being for lease or rent as a rail service facility, as a whole or in part, unless the operator of that service facility demonstrates that an ongoing process of reconversion prevents its use by any railway undertaking.</p> <p>7. Where the operator of the service facility provides any of the services referred to in point 3 of Annex II as additional services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>8. Railway undertakings may request, as ancillary services, further services referred to in point 4 of Annex II from the infrastructure manager or from other operators of the service facility. The operator of the service facility is not obliged to supply these services. Where the operator of the service facility decides to offer to others any of these services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>9. Based on the experience of regulatory bodies and operators</p>		<p>у писаном облику одлуку о одбијању и наведе изводљиве алтернативе у другим објектима. Оператор услужног објекта из члана 15. став 2. овог закона ће, у случају сукобљених захтева железничких превозника, настојати да испуни све захтеве у мери у којој је то могуће.</p> <p>Ако није доступна изводљива алтернатива, и није могуће испунити све захтеве за капацитетом за релевантан услужни објекат, подносилац захтева може поднети захтев за покретање поступка (у даљем тексту: Захтев) Дирекцији за железнице, у року од 30 дана од дана сазнања за одбијање његовог захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.</p> <p>Ако се услужни објекат из члана 15. став 2. овог закона не користи најмање две узастопне године, а оператору тог објекта су железнички превозници изразили интерес за приступ, власник тог услужног објекта је обавезан да објави да је експлоатација објекта доступна за лизинг или закуп као железнички</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>of service facilities and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for access to the services to be supplied in the service facilities referred to in points 2 to 4 of Annex II. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>	<p>услужни објекат, у целости или делимично, осим ако оператор тог услужног објекта докаже да је у току поступак враћања у претходно стање због чега није могућа његова употреба од стране било ког железничког превозника. Ако оператор услужног објекта пружа било коју од услуга из члана 15. став 3. овог закона као додатну услугу, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин. Железнички превозници могу да захтевају, као помоћне услуге, услуге наведене у члану 15. став 4. овог закона од управљача инфраструктуре или других оператора услужних објеката. Оператор услужног објекта није у обавези да изврши тражене помоћне услуге, али ако одлучи да понуди било коју од ових услуга, пружа их железничким превозницима на њихов захтев и на недискриминаторски начин. Влада ради несметаног функционисања тржишта железничких услуга, својим актом ближе уређује</p>			
--	--	--	--	--	--

			појединости поступка и критеријуме који се примењују за приступ услугама које се пружају у услужним објектима наведеним у члану 15. ст. 2, 4. и 5. овог закона.			
14.	<p>General principles for cross-border agreements</p> <p>1. Member States shall ensure that the provisions contained in cross-border agreements do not discriminate between railway undertakings, or restrict the freedom of railway undertakings to operate cross-border services.</p> <p>2. Member States shall notify the Commission of any cross-border agreement by 16 June 2013, for the agreements concluded before that date, and before their conclusion for new or revised agreements between Member States. The Commission shall decide whether such agreements are in compliance with Union law within nine months of notification for agreements concluded before 15 December 2012 and within four months of</p>	01.46.1-2	<p>У циљу несметаног обављања међународног железничког превоза могу се закључити погранични споразуми са суседним државама.</p> <p>Одредбе садржане у пограничним споразумима не смеју дискриминисати железничке превознике, нити ограничавати слободу железничких превозника да пружају прекограничне услуге.</p>	ПУ		
				НП	Односи се искључиво на земље чланице.	

<p>notification for new or revised agreements between Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>3. Without prejudice to the division of competence between the Union and the Member States, in accordance with Union law, Member States shall notify the Commission of their intention to enter into negotiations on, and to conclude, new or revised cross-border agreements between Member States and third countries.</p> <p>4. If, within two months of the receipt of the notification of a Member State's intention to enter into the negotiations referred to in paragraph 2, the Commission concludes that the negotiations are likely to undermine the objectives of Union negotiations underway with the third countries concerned and/or to lead to an agreement which is incompatible with Union law, it shall inform the Member State accordingly.</p> <p>Member States shall keep the Commission regularly informed of any such negotiations and, where appropriate, invite the Commission to participate as an observer.</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>5. Member States shall be authorised to provisionally apply and/or to conclude new or revised cross-border agreements with third countries, provided that they are compatible with Union law and do not harm the object and purpose of the transport policy of the Union. The Commission shall adopt such authorisation decisions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p>					
15.	<p>Scope of market monitoring</p> <p>1. The Commission shall make the necessary arrangements to monitor technical and economic conditions and market developments in Union rail transport.</p> <p>2. In this context, the Commission shall closely involve representatives of the Member States, including representatives of the regulatory bodies referred to in Article 55, and representatives of the sectors concerned in its work, including, where appropriate, the railway sector's social partners, users and representatives of local and regional authorities, so that they are better able to monitor the development of the railway sector and the evolution of the market,</p>			НП	Односи се на надлежност ЕК	

<p>to assess the effect of the measures adopted and to analyse the impact of the measures planned by the Commission. Where appropriate, the Commission shall also involve the European Railway Agency, in accordance with its functions as provided for in Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation) (1).</p> <p>3. The Commission shall monitor the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector, in particular infrastructure charging, capacity allocation, investments made in railway infrastructure, developments as regards prices and the quality of rail transport services, rail transport services covered by public service contracts, licensing and the degree of market opening and harmonisation between Member States, development of employment and the related social conditions in the rail sector. These monitoring activities are without prejudice to similar activities in Member States and to the role of social partners.</p> <p>4. The Commission shall report</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>every two years to the European Parliament and the Council on:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the evolution of the internal market in rail services and services to be supplied to railway undertakings, as referred to in Annex II; (b) the framework conditions referred to in paragraph 3, including for public passenger transport services by rail; (c) the state of the Union railway network; (d) the utilisation of access rights; (e) barriers to more effective rail services; (f) infrastructure limitations; (g) the need for legislation. <p>5. For the purposes of market monitoring by the Commission, Member States shall, while respecting the role of the social partners, supply to the Commission on an annual basis the necessary information on the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector.</p> <p>6. The Commission may adopt measures to ensure consistency in the reporting obligations of Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the</p>					
--	--	--	--	--	--

	examination procedure referred to in Article 62(3).					
16.	<p>Licensing authority</p> <p>Each Member State shall designate a licensing authority that shall be responsible for issuing licences and for carrying out the obligations imposed by this Chapter.</p> <p>The licensing authority shall not provide rail transport services itself and shall be independent of firms or entities that do so.</p>	<p>01. 81.14</p> <p>01. 118.1</p>	<p>Дирекција издаје лиценцу:</p> <ul style="list-style-type: none"> - за превоз робе и/или путника; - за превоз за сопствене потребе. <p>Дирекција, као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају, интероперабилност железничког система и жичаре за превоз лица.</p>	ПУ		
17.1-4.	<p>General requirements</p> <p>1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established.</p> <p>2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with.</p> <p>3. An undertaking which fulfils the requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence.</p> <p>4. No undertaking shall be permitted to provide the rail</p>	<p>01. 79.1</p> <p>01. 81.1</p>	<p>Јавни превоз путника и робе на јавној железничкој инфраструктури обавља железнички превозник који има лиценцу и сертификат о безбедности за превоз, издате од Дирекције, односно надлежног органа друге државе на основу реципроцитета и уговор о коришћењу јавне железничке инфраструктуре.</p> <p>Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или</p>	ПУ		

	<p>transport services covered by this Chapter unless it has been granted the appropriate licence for the services to be provided.</p> <p>However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.</p>	01. 82.1	<p>другом правном лицу чија је претежна делатност пружање услуга железничког превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правном лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом.</p> <p>Лиценцу је Дирекција дужна да изда ако су испуњени услови из члана 81. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.</p>			
17.5.	<p>5. The Commission shall adopt measures setting out the details for the use of a common template for the licence and, if needed to ensure fair and efficient competition in rail transport markets, details on the procedure to be followed for the application of this Article. Those</p>			НП	Односи се на надлежност ЕК.	

	implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
18.	<p>Conditions for obtaining a licence</p> <p>An undertaking applying for a licence shall be required to be able to demonstrate to the licensing authorities of the Member State concerned before the start of its activities that it will at any time be able to meet the requirements relating to good repute, financial fitness, professional competence and cover for its civil liability as listed in Articles 19 to 22.</p> <p>For those purposes, each undertaking applying for a licence shall provide all relevant information.</p>	01. 81.1	Лиценца се издаје подносиоцу захтева, привредном друштву или другом правном лицу које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника, као и привредном друштву или другом правно лицу које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе, основаном у Републици Србији, који пружи доказе о испуњавању услова који се односе на добар углед, финансијску способност, стручност и покриће за грађанску одговорност, у складу са овим законом	ПУ		
19.	<p>Requirements relating to good repute</p> <p>Member States shall define the conditions under which the requirement of good repute is met to ensure that an undertaking applying for a licence or the persons in charge of its management:</p> <p>(a) have not been convicted of serious criminal offences, including offences of a commercial nature;</p>	01. 81.2-3	Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако: 1) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису правоснажно осуђивани за тешка кривична дела, кривична	ПУ		

	<p>(b) have not been declared bankrupt;</p> <p>(c) have not been convicted of serious offences set out in specific legislation applicable to transport;</p> <p>(d) have not been convicted of serious or repeated failure to fulfil social or labour law obligations, including obligations under occupational safety and health legislation, and customs law obligations in the case of a company seeking to operate cross-border freight transport subject to customs procedures.</p> <p>(e) have not been convicted of serious offences resulting from obligations arising in accordance with national law from binding collective agreements, where applicable.</p>		<p>дела против привреде и привредне преступе;</p> <p>2) подносилац захтева за издавање лиценце и лица овлашћена за управљање нису осуђивани за кажњива дела утврђена прописима у области железничког транспорта, радних односа, безбедности и здравља на раду, као и царинским прописима, уколико подносилац захтева тражи да обавља прекогранични превоз робе, који подлеже царинским процедурама;</p> <p>3) над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.</p> <p>Услов који се односи на добар углед подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако над подносиоцем захтева за издавање лиценце није покренут поступак стечаја или ликвидације.</p>			
20.	<p>Requirements relating to financial fitness</p> <p>1. The requirements relating to financial fitness shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it</p>	01. 81.4	<p>Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање</p>	ПУ	<p>Потпуна усклађеност је постигнута доношењем Правилника о лиценцама за</p>	

<p>will be able to meet its actual and potential obligations, established under realistic assumptions, for a period of 12 months.</p> <p>2. The licensing authority shall verify financial fitness especially by means of a railway undertaking's annual accounts or, in the case of undertakings applying for a licence which are unable to present annual accounts, a balance sheet. Each undertaking applying for a licence shall provide at least the information listed in Annex III.</p> <p>3. The licensing authority shall not consider an undertaking applying for a licence to be financially fit if considerable or recurrent arrears of taxes or social security are owed as a result of that undertaking's activity.</p> <p>4. The licensing authority may require the submission of an audit report and suitable documents from a bank, public savings bank, accountant or auditor. Those documents shall include the information listed in Annex III.</p> <p>5. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex III. Thus, Annex III may be amended to specify the information to be</p>	<p>01. 81.6</p> <p>01. 81.7</p>	<p>делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци.</p> <p>Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним уколико подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.</p> <p>Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако редовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.</p>		<p>превоз у железничком саобраћају („Сл. гласник РС” , број 9/14)</p>	
--	---	--	--	---	--

	provided by undertakings applying for a licence or supplemented in the light of the experience gained by licensing authorities or the evolution of the rail transport market.					
21.	<p>Requirements relating to professional competence</p> <p>The requirements relating to professional competence shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it has or will have a management organisation which possesses the knowledge or experience necessary to exercise safe and reliable operational control and supervision of the type of operations specified in the licence.</p>	01. 81.8	Услов који се односи на стручност подносилац захтева испуњава ако има или ће у тренутку када буде започео са радом имати успостављену унутрашњу организацију и руководство које поседује одговарајуће знање и искуство неопходно да на безбедан и поуздан начин обавља оперативну контролу и надзор над обављањем делатности које су наведене у лиценци.	ПУ		
22.	<p>Requirements relating to cover for civil liability</p> <p>Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, a railway undertaking shall be adequately insured or have adequate guarantees under market conditions for cover, in accordance with national and international law, of its liabilities in the event of accidents, in particular in respect of passengers, luggage, freight, mail</p>	02. 81.9	Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним	ПУ		

	<p>and third parties. Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage purposes, may be taken into account.</p>	<p>02. 81.10</p>	<p>међународним уговорима, за своју одговорност у случају несреће, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама или трећим лицима.</p> <p>Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које обавља или ће обављати железнички превоз за сопствене потребе испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју одговорност у случају несрећа, посебно када се ради о трећим лицима.</p>			
23.1.	<p>Spatial and temporal validity 1. A licence shall be valid</p>	<p>01. 81.11</p>	<p>Приликом оцене о испуњености услова из ст. 8. и 9. овог члана могу се узети у обзир специфични детаљи и степен ризика различитих врста превоза, нарочито превозе за сврхе културе или баштине.</p>	НП	Односи се на важење	

	throughout the territory of the Union.				лиценце на територији ЕУ.	
23.2-3.	<p>2. A licence shall be valid as long as the railway undertaking fulfils the obligations laid down in this Chapter. A licensing authority may, however, make provision for a regular review. If so, the review shall be carried out at least every five years.</p> <p>3. Specific provisions governing the suspension or revocation of a licence may be incorporated in the licence itself.</p>	<p>01.82.2</p> <p>01.83.1</p>	<p>Лиценца се издаје на неодређено време, док железнички превозник испуњава услове утврђене овим законом и непреносива је.</p> <p>Дирекција проверава сваких 12 месеци да ли железнички превозник, испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона.</p>	ПУ		
24.	<p>Temporary licence, approval, suspension and revocation</p> <p>1. If there is serious doubt that a railway undertaking which it has licensed complies with the requirements of this Chapter, and in particular those of Article 18, the licensing authority may, at any time, check whether that railway undertaking does in fact comply with those requirements.</p> <p>Where a licensing authority is satisfied that a railway undertaking can no longer meet the requirements, it shall suspend or revoke the licence.</p> <p>2. Where the licensing authority of a Member State is satisfied that there is serious doubt regarding compliance with the requirements laid down in this</p>	02.83.2-19	<p>Ако постоји озбиљна сумња да железнички превозник испуњава услове из члана 81. став 1. овог закона, Дирекција може у свако доба да провери да ли железнички превозник, и даље испуњава услове за издавање лиценце.</p> <p>Ако се приликом провере из ст. 1. и 2. овог члана утврди да неки од услова из члана 81. став 1. овог закона није испуњен, Дирекција ће решењем суспендовати или одузети лиценцу.</p> <p>У случају када је лиценца за превоз суспендована или одузета због неиспуњавања услова који се односи на финансијску способност из члана 66. став 3. овог закона,</p>	ПУ		

<p>Chapter on the part of a railway undertaking to which a licence has been issued by the licensing authority of another Member State, it shall inform the latter authority without delay.</p> <p>3. Notwithstanding paragraph 1, where a licence is suspended or revoked on grounds of non-compliance with the requirement for financial fitness, the licensing authority may grant a temporary licence pending the reorganisation of the railway undertaking, provided that safety is not jeopardised. A temporary licence shall not, however, be valid for more than six months after its date of issue.</p> <p>4. Where a railway undertaking has ceased operations for six months or has not started operations within six months of the grant of a licence, the licensing authority may decide that the licence shall be required to be resubmitted for approval or be suspended.</p> <p>As regards the start of activities, the railway undertaking may ask for a longer period to be fixed, taking account of the specific nature of the services to be provided.</p> <p>5. In the event of a change affecting the legal situation of an</p>		<p>Дирекција за железнице може издати привремену лиценцу за превоз, до реорганизације железничког предузећа, односно превозника за сопствене потребе, под условом да безбедност није угрожена. Привремена лиценца за превоз се издаје на период који не може бити дужи од шест месеци од дана издавања.</p> <p>Ако железнички превозник не обавља превоз у периоду од шест месеци непрекидно или када не отпочне са обављањем превоза у периоду од шест месеци од дана издавања лиценце, Дирекција може решењем одузети лиценцу или је суспендовати док се не стекну услови да се настави обављање превоза за који је издата лиценца.</p> <p>Подносилац захтева за издавање лиценце може тражити да се одреди дужи рок за отпочињање обављања превоза, узимајући у обзир посебну природу услуга које ће пружати.</p> <p>Ималац лиценце је дужан да</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>undertaking and, in particular, in the event of a merger or takeover, the licensing authority may decide that the licence shall be resubmitted for approval. The railway undertaking in question may continue operations, unless the licensing authority decides that safety is jeopardised. In that event, the grounds for such a decision shall be given.</p> <p>6. Where a railway undertaking intends to significantly change or extend its activities, its licence shall be resubmitted to the licensing authority for review.</p> <p>7. A licensing authority shall not permit a railway undertaking against which bankruptcy or similar proceedings have commenced to retain its licence if that authority is convinced that there is no realistic prospect of satisfactory financial restructuring within a reasonable period of time.</p> <p>8. Where a licensing authority issues, suspends, revokes or amends a licence, it shall immediately inform the European Railway Agency accordingly. The European Railway Agency shall inform the licensing authorities of other Member States forthwith.</p>		<p>обавести Дирекцију за железнице о извршеним статусним променама, промени правне форме или реорганизацији у року од 30 дана од дана настале промене. Дирекција за железнице, може решењем одлучити да је то лице дужно да поново поднесе захтев за добијање лиценце.</p> <p>Лице из става 7. овог члана може наставити са обављањем превоза, осим уколико Дирекција за железнице не оцени да је безбедност у железничком саобраћаја угрожена, у ком случају му Дирекција за железнице решењем одузима лиценцу.</p> <p>Уколико је услед статусних промена, промене правне форме или реорганизације железнички певозник брисан из регистра привредних субјеката, или је на други начин престао да постоји, лиценца престаје да важи по сили закона.</p> <p>У случају када ималац лиценце намерава да значајно измени или прошири делатност, дужан је да достави Дирекцији захтев</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>за проверу испуњености услова из члана 81. овог закона.</p> <p>Дирекција решењем одузима лиценцу железничком превознику против кога је покренут стечајни или поступак ликвидације, осим ако железнички превозник у разумном временском периоду достави доказе о задовољавајућем финансијском реструктурирању.</p> <p>Ималац лиценце је дужан да обавести дирекцију о промени података садржаних у решењу о издавању лиценце (пословно име, седиште и др), које не представљају промене у смислу става 7. овог члана, као и да у року од 30 дана од дана настанка промене поднесе одговарајући захтев за измену решења којим му је дирекција издала лиценцу.</p> <p>Дирекција по захтеву из става 10. овог члана доноси решење о измени решења о издавању лиценце, издаје нови образац лиценце и</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>сачињава нови документ који садржи информације о издатој лиценци.</p> <p>Дирекција решењем суспендује лиценцу ако је истекао период покрића за грађанску одговорност.</p> <p>Уз решење донето на основу овог члана Дирекција ће сачинити нови документ са ажурираним информацијама о издатој лиценци.</p> <p>Решење Дирекције из овог члана је коначно у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Дирекција обавештава управљача инфраструктуре о суспендовању и одузимању лиценце одмах по доношењу решења.</p> <p>Ималац лиценце дужан је да Дирекцији, на њен захтев, достави податке о испуњености услова за издавање лиценце, као и да без одлагања обавести Дирекцију о свим променама које настану у вези са тим условима.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других услова, ближе уређује Дирекција.			
25.	<p>Procedure for granting licences</p> <p>1. The procedures for granting licences shall be made public by the Member State concerned, which shall inform the Commission thereof.</p> <p>2. The licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible, but not more than three months after all relevant information, notably the particulars referred to in Annex III, has been submitted. The licensing authority shall take into account all the available information. The decision shall be communicated to the undertaking applying for a licence without delay. A refusal shall state the grounds on which it is based.</p> <p>3. Member States shall ensure that the licensing authority's decisions are subject to judicial review.</p>	<p>01. 82.1</p> <p>01. 82.4.</p> <p>01. 83.16</p>	<p>Лиценцу Дирекција за железнице дужна је да изда, ако су испуњени услови из члана 81. став 1. овог закона, у року од 30 дана од дана подношења захтева.</p> <p>Решење о одбијању издавања лиценце коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Садржину лиценце, начин провере испуњености прописаних услова и обавезе превозника у погледу достављања документације за потребе периодичне провере финансијског пословања и испуњености других услова, ближе уређује Дирекција.</p>	ПУ		
26.	Effective use of infrastructure	01.	Начин обрачуна цена	ПУ		

	<p>capacity</p> <p>Member States shall ensure that charging and capacity-allocation schemes for railway infrastructure follow the principles set down in this Directive and thus allow the infrastructure manager to market and make optimum effective use of the available infrastructure capacity.</p>	16.	<p>приступа и додела капацитета јавне железничке инфраструктуре морају бити у складу са начелима утврђеним овим законом и омогућити управљачу инфраструктуре оптимално ефикасно искоришћење расположивих капацитета инфраструктуре.</p>			
27.	<p>Network statement</p> <p>1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement which shall be obtainable against payment of a fee which shall not exceed the cost of publication of that statement. The network statement shall be published in at least two official languages of the Union. The content of the network statement shall be made available free of charge in electronic format on the web portal of the infrastructure manager and accessible through a common web portal. That web portal shall be set up by the infrastructure managers in the framework of their cooperation in accordance with Articles 37 and 40.</p> <p>2. The network statement shall set out the nature of the</p>	02. 17.1-2	<p>Управљач инфраструктуре, после консултација са заинтересованим странама, израђује и објављује Изјаву о мрежи. Управљач инфраструктуре је дужан да садржину радне верзије објављивањем на својој интернет страници.</p> <p>Изјава о мрежи се објављује на српском језику и може се прибавити након плаћања цене која не премашује трошкове њеног објављивања. Текст Изјаве о мрежи се ставља на располагање бесплатно у електронском облику на интернет страници управљача инфраструктуре на српском и енглеском језику, као и на интернет страници међународног удружења управљача инфраструктуре.</p>	ПУ		

	<p>infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.</p> <p>3. The network statement shall be kept up to date and amended as necessary.</p> <p>4. The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.</p>	02. 17.4-6	<p>Општим условима уговора о коришћењу инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре сматра се део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре; 2) начела и начин одређивања и обрачуна цена; 3) висину цене приступа, цене приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и цене услуга које у њима пружа, за додатне и пратеће услуге које пружа управљач инфраструктуре; 4) начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета. <p>Управљач инфраструктуре је дужан да врши измене и допуне Изјаве о мрежи ако дође до било које промене података које она садржи.</p> <p>На израду и објављивање измена и допуна Изјаве о мрежи сходно се примењују</p>			
--	---	---------------	---	--	--	--

			<p>одредбе ст. 1. и 2. овог члана. Те измене и допуне Изјаве о мрежи морају бити објављене најмање шест месеци пре почетка примене. Управљач инфраструктуре дужан је да објави текст измена и допуна Изјаве о мрежи на својој интернет страници, а може објавити и пречишћени текст Изјаве о мрежи.</p> <p>Изјава о мрежи се објављује у року који не може бити краћи од четири месеца пре последњег дана за подношење захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
28.	<p>Agreements between railway undertakings and infrastructure managers</p> <p>Any railway undertaking engaged in rail transport services shall conclude the necessary agreements under public or private law with the infrastructure managers of the railway infrastructure used. The conditions governing such agreements shall be non-discriminatory and transparent, in accordance with this Directive.</p>	01. 19.2-3	<p>Уговором о коришћењу јавне железничке инфраструктуре ближе се уређују међусобна права и обавезе између управљача инфраструктуре и железничког превозника, а која се посебно односе на гарантовање техничких и других услова за безбедно одвијање железничког саобраћаја, примену прописа који уређују транспорт опасне робе, као и на плаћање цена приступа железничкој инфраструктури и цена услуга и цена услуга.</p>	ПУ		

			Уговори из става 1. овог члана закључују се под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом.			
29.	<p>Establishing, determining and collecting charges</p> <p>1. Member States shall establish a charging framework while respecting the management independence laid down in Article 4.</p> <p>Subject to that condition, Member States shall also establish specific charging rules or delegate such powers to the infrastructure manager.</p> <p>Member States shall ensure that the network statement contains the charging framework and charging rules or indicates a website where the charging framework and charging rules are published.</p> <p>The infrastructure manager shall determine and collect the charge for the use of infrastructure in accordance with the established charging framework and charging rules.</p> <p>Without prejudice to the management independence laid down in Article 4 and provided</p>	02. 20.	<p>Методологију за одређивање цена приступа из члана 14. овог закона и цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог закона.</p> <p>Влада може актом из става 1. овог члана да уређује временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице.</p> <p>Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за обрачун цена приступа и цена услуга која су усклађена са методологијом за одређивање цена из става 1.</p>	ПУ		

<p>that the right has been directly conferred by constitutional law before 15 December 2010, the national parliament may have the right to scrutinise and, where appropriate, review the level of charges determined by the infrastructure manager. Any such review shall ensure that charges comply with this Directive, the established charging framework and charging rules.</p> <p>2. Except where specific arrangements are made under Article 32(3), infrastructure managers shall ensure that the charging scheme in use is based on the same principles over the whole of their network.</p> <p>3. Infrastructure managers shall ensure that the application of the charging scheme results in equivalent and non-discriminatory charges for different railway undertakings that perform services of an equivalent nature in a similar part of the market and that the charges actually applied comply with the rules laid down in the network statement.</p> <p>4. An infrastructure manager shall respect the commercial confidentiality of information provided to it by applicants.</p>		<p>овог члана. Методологија за одређивање цена и специфична правила за обрачун цена приступа и пружања услуга садржани су у Изјави о мрежи или се указује на интернет страницу на којој се оне објављују.</p> <p>Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа из члана 14. овог закона и цене за пружање својих услуга из члана 15. овог закона у складу са методологијом за одређивање цена из става 1. овог члана и правилима за обрачун цена из става 3. овог члана.</p> <p>Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>инфраструктуре за давање мишљења.</p> <p>Влада даје сагласност на висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.</p> <p>Измену цена из става 5. овог члана врши управљач инфраструктуре у случају промене околности које утичу на њихову висину, по претходно прибављеном мишљењу Дирекције. Дирекција даје мишљење на измењену висину цена у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења. Влада даје сагласност на измењену висину цене приступа и цене приступа делу јавне железничке инфраструктуре који повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.</p> <p>У случају измене цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>најкасније шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да обрачун и наплату цена врши према истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав обрачун цена којим се различитим железничким превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
30.	<p>Infrastructure cost and accounts</p> <p>1. Infrastructure managers shall, with due regard to safety and to maintaining and improving the quality of the infrastructure service, be given incentives to reduce the costs of providing</p>	01. 21.3	<p>За послове у вези са старањем о безбедности у железничком саобраћају, одржавања и побољшања квалитета услуга управљача инфраструктуре, посебно ће се предвидети подстицаји за</p>	ПУ		

<p>infrastructure and the level of access charges.</p> <p>2. Without prejudice to their competence regarding railway infrastructure planning and financing, and to the budgetary principle of annuality, where applicable, Member States shall ensure that a contractual agreement, fulfilling the basic principles and parameters set out in Annex V, is concluded between the competent authority and the infrastructure manager covering a period of not less than five years.</p> <p>Member States shall ensure that contractual agreements in force on 15 December 2012 are modified, if necessary, to align them with this Directive upon their renewal, or at the latest by 16 June 2015.</p> <p>3. Member States shall implement the incentives referred to in paragraph 1 through the contractual agreement referred to in paragraph 2 or through regulatory measures or through a combination of incentives to reduce costs in the contractual agreement and the level of charges through regulatory measures.</p> <p>4. If a Member State decides to implement the incentives referred</p>	<p>01. 21.1</p> <p>01. 21.2</p>	<p>смањење трошкова управљања железничком инфраструктуром, за приступ инфраструктури која повезује са услужним објектима и за услуге које пружа управљач инфраструктуре, уговором из става 1. овог члана или регулаторним мерама или комбинацијом подстицаја, као и за смањење висине цена, путем регулаторних мера.</p> <p>Међусобна права и обавезе управљача инфраструктуре и Владе, односно аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе уређују се управним уговором о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром за период који није краћи од пет година, у складу са овим законом и законом којим се уређују управни уговори.</p> <p>Управљач инфраструктуре закључује уговор из става 1. овог члана са аутономном покрајином или јединицом локалне самоуправе уз сагласност Владе.</p> <p>Услови уговора из става 1. овог члана и структура</p>			
---	---	--	--	--	--

	<p>to in paragraph 1 through regulatory measures, this shall be based on an analysis of the achievable cost reductions. This shall be without prejudice to the powers of the regulatory body to review the charges referred to in Article 56.</p> <p>5. The terms of the contractual agreement referred to in paragraph 2 and the structure of the payments agreed to provide funding to the infrastructure manager shall be agreed in advance to cover the whole of the contractual period.</p> <p>6. Member States shall ensure that applicants and, upon their request, potential applicants are informed by the competent authority and the infrastructure manager and are given the opportunity to express their views on the content of the contractual agreement before it is signed. The contractual agreement shall be published within one month of concluding it.</p> <p>The infrastructure manager shall ensure consistency between the provisions of the contractual agreement and the business plan.</p> <p>7. Infrastructure managers shall develop and maintain a register of their assets and the assets they are responsible for managing</p>	01. 21.4	<p>договорених плаћања за обезбеђивање финансирања управљача инфраструктуре се договарају унапред за читав уговорни период, а по усвајању закона којим се утврђује буџет Републике Србије, односно одлуке којом се утврђује буџет аутономне покрајине или јединице локалне самоуправе закључује се анекс тог уговора, којим се опредељује обим средстава на годишњем нивоу за финансирање управљања јавном железничком инфраструктуром за сваку буџетску годину.</p>			
		01. 21.5	<p>Уговорне стране из става 1. овог члана дужне су да пре потписивања предметног уговора обавесте све познате подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, и на њихов захтев, потенцијалне подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, да имају могућност да изразе своје ставове о садржини предметног уговора.</p> <p>Уговор из става 1. овог члана објављује се у року од месец дана од дана</p>			

	<p>which would be used to assess the financing needed to repair or replace them. This shall be accompanied by details of expenditure on renewal and upgrading of the infrastructure.</p> <p>8. Infrastructure managers shall establish a method for apportioning costs to the different categories of services offered to railway undertakings. Member States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</p>	<p>01. 21.6</p> <p>01. 21.8</p> <p>01. 21.9</p>	<p>закључивања на интернет страницама уговорних страна. Управљач инфраструктуре је дужан да усклади Програм пословања и годишњи Програм изградње, реконструкције и одржавања железничке инфраструктуре, организовања и регулисања железничког саобраћаја из члана 48. став 3. овог закона са уговором из става 1. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре успоставља и одржава регистар својих средстава и средстава за чије управљање је одговоран, који ће се користити за оцену потребног финансирања за њихову поправку или замену. Регистар ће укључивати и детаље о расходима услед обнове и унапређења инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре одређује начин опредељивања трошкова за различите услуге које нуди железничким превозницима.</p>			
--	---	---	--	--	--	--

31.	<p>Principles of charging</p> <p>1. Charges for the use of railway infrastructure and of service facilities shall be paid to the infrastructure manager and to the operator of service facility respectively and used to fund their business.</p> <p>2. Member States shall require the infrastructure manager and the operator of service facility to provide the regulatory body with all necessary information on the charges imposed in order to allow the regulatory body to perform its functions as referred to in Article 56. The infrastructure manager and the operator of service facility shall, in this regard, be able to demonstrate to railway undertakings that infrastructure and service charges actually invoiced to the railway undertaking pursuant to Articles 30 to 37 comply with the methodology, rules and, where applicable, scales laid down in the network statement.</p> <p>3. Without prejudice to paragraph 4 or 5 of this Article or to Article 32, the charges for the minimum access package and for access to infrastructure connecting service</p>	02. 23.	<p>За приступ и коришћење железничке инфраструктуре и услужних објеката, односно за пружање услуга из члана 15. овог закона плаћа се цена управљачу инфраструктуре, односно оператору услужног објекта.</p> <p>Средства остварена наплатом цена из става 1. овог члана приход су управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта и користе се за финансирање њиховог пословања.</p> <p>Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта дужни су да доставе Дирекцији све неопходне информације о утврђеним ценама како би се омогућило вршење надлежности Дирекције.</p> <p>Управљач инфраструктуре и оператор услужног објекта обавезни су да, на захтев, докажу железничком превознику да су цене приступа, цене приступа услужном објекту и цене</p>	ДУ	Ова одредба Директиве је делимично дискрециона.	

<p>facilities shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.</p> <p>Before 16 June 2015, the Commission shall adopt measures setting out the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>The infrastructure manager may decide to gradually adapt to those modalities during a period of no more than four years after the entry into force of those implementing acts.</p> <p>4. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may include a charge which reflects the scarcity of capacity of the identifiable section of the infrastructure during periods of congestion.</p> <p>5. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may be modified to take account of the cost of environmental effects caused by the operation of the train. Any such modification shall be differentiated according to the magnitude of the effect caused.</p> <p>Based on the experience gained</p>		<p>услуга које су му фактурисане у складу са овим законом, са Изјавом о мрежи и са Информацијом о услужном објекту.</p> <p>Цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима, одређују се на основу трошкова директно насталих као резултат саобраћања возова.</p> <p>Влада ближе уређује начин и модалитете израчунавања трошкова који су настали као директан резултат саобраћања воза, као и случајеве када Дирекција може спровести поједностављену контролу обрачуна цене приступа и цене приступа колосецима који повезују са услужним објектима.</p> <p>Цене приступа јавној железничкој инфраструктури могу да укључе цену која одражава недостатак капацитета одредивог дела инфраструктуре током периода загушења.</p> <p>Цене из ст. 5. и 7. овог члана могу се утврдити према</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>by infrastructure managers, railway undertakings, regulatory bodies and competent authorities, and recognising existing schemes on noise differentiation, the Commission shall adopt implementing measures setting out the modalities to be followed for the application of the charging for the cost of noise effects including its duration of application and enabling the differentiation of infrastructure charges to take into account, where appropriate, the sensitivity of the area affected, in particular in terms of the size of population affected and the train composition with an impact on the level of noise emissions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3). They shall not result in the undue distortion of competition between railway undertakings or affect the overall competitiveness of the rail sector.</p> <p>Any such modification of infrastructure charges to take account of the cost of noise effects shall support the retrofitting of wagons with the most economically viable low-noise braking technology available.</p> <p>Charging of environmental costs</p>		<p>просеку заснованом на обиму саобраћања возова у одређеном времену, с тим да, тако утврђена ценама приступа железничкој инфраструктури мора бити сразмерна трошковима услуга пружених железничком превознику.</p> <p>Цена која се наплаћује за приступ колосецима унутар услужних објеката из члана 15. став 2. овог закона и пружање услуга у тим објектима не смеју премашити трошкове пружања услуга плус разумну добит.</p> <p>Ако услуге из члана 15. овог закона, као додатне и пратеће услуге нуди само један снабдевач, цене које се наплаћују за те услуге не могу премашити трошкове пружања такве услуге, увећане за разумну добит.</p> <p>Цена коју управљач инфраструктуре наплаћује за услугу из члана 15. став 4. тачка 1. овог закона не може премашити трошкове пружања те услуге.</p> <p>Када напајање електричном енергијом за вучу, као</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>which results in an increase in the overall revenue accruing to the infrastructure manager shall however be allowed only if such charging is applied to road freight transport in accordance with Union law.</p> <p>If charging for environmental costs generates additional revenue, it shall be for Member States to decide how the revenue is to be used.</p> <p>Member States shall ensure that the necessary information is kept and that the origin of the charging of environmental costs and its application can be traced. Member States shall provide the Commission with this information upon request.</p> <p>6. To avoid undesirable disproportionate fluctuations, the charges referred to in paragraphs 3, 4 and 5 may be averaged over a reasonable spread of train services and times. Nevertheless, the relative magnitude of the infrastructure charge shall be related to the costs attributable to the services.</p> <p>7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a</p>		<p>додатну услугу, врши управљач инфраструктуре, накнада за утрошену електричну енергију за вучу не може премашити трошкове пружања те додатне услуге.</p> <p>Могућа је наплата цена за капацитете коришћене за одржавање инфраструктуре. Такве цене не премашују нето губитак прихода управљача инфраструктуре који је последица одржавања.</p> <p>Оператор услужног објекта за пружање услуга из члана 15. овог закона дужан је да достави управљачу инфраструктуре информације о ценама које се објављују у Изјави о мрежи или указује на интернет страницу на којој су те информације доступне бесплатно у електронском облику, у складу са чланом 17. овог закона.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>reasonable profit.</p> <p>8. Where services listed in points 3 and 4 of Annex II, as additional and ancillary services are offered by only one supplier, the charge imposed for such a service shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such charges shall not exceed the net revenue loss to the infrastructure manager caused by the maintenance.</p> <p>10. The operator of the facility for supply of the services referred to in points 2, 3 and 4 of Annex II shall provide the infrastructure manager with the information on charges to be included in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format in accordance with Article 27.</p>					
32.	<p>Exceptions to charging principles</p> <p>1. In order to obtain full recovery of the costs incurred by the infrastructure manager a Member State may, if the market can bear this, levy mark-ups on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, while guaranteeing optimal</p>	01. 24.	Управљач инфраструктуре може да наплати додатак, у циљу потпуног покрића својих трошкова, под условом да тржиште железничких услуга то може да поднесе и на основу начела ефикасности, транспарентности и недискриминације,	ДУ	Дискрециона одредба	

<p>competitiveness of rail market segments. The charging system shall respect the productivity increases achieved by railway undertakings.</p> <p>The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p> <p>Before approving the levy of such mark-ups, Member States shall ensure that the infrastructure managers evaluate their relevance for specific market segments, considering at least the pairs listed in point 1 of Annex VI and retaining the relevant ones. The list of market segments defined by infrastructure managers shall contain at least the three following segments: freight services, passenger services within the framework of a public service contract and other passenger services.</p> <p>Infrastructure managers may further distinguish market segments according to commodity or passengers transported.</p> <p>Market segments in which railway undertakings are not</p>		<p>гарантујући при том оптималну конкурентност сегмената железничког тржишта. Овакав систем наплате узима у обзир постигнуто повећање продуктивности железничких превозника. Ради увођења додатака из става 1. овог члана у систем наплате, управљач инфраструктуре приликом дефинисања списка тржишних сегмената разматра и пореди најмање следеће парове:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) услуге превоза путника наспрам услуга превоза робе; 2) возове који превозе опасну робу наспрам осталих теретних возова; 3) услуге у унутрашњем саобраћају наспрам услуга у међународном саобраћају; 4) комбиновани транспорт наспрам директних возова; 5) услуге у градском или регионалном путничком саобраћају наспрам услуга у међуградском путничком саобраћају; 6) саобраћај блок возова наспрам возова са појединачним вагонима; 7) услуге редовног превоза наспрам повремених услуга превоза. 			
---	--	---	--	--	--

<p>currently operating but may provide services during the period of validity of the charging system shall also be defined. The infrastructure manager shall not include a mark-up in the charging system for those market segments.</p> <p>The list of market segments shall be published in the network statement and shall be reviewed at least every five years. The regulatory body referred to in Article 55 shall control that list in accordance with Article 56.</p> <p>2. For the carriage of goods from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union, infrastructure managers may set higher charges in order to obtain full costs recovery of the costs incurred.</p> <p>3. For specific future investment projects, or specific investment projects that have been completed after 1988, the infrastructure manager may set or continue to set higher charges on the basis of the long-term costs of such projects if they increase efficiency or cost-effectiveness or both and could not otherwise be or have been undertaken. Such a charging arrangement may also incorporate agreements on the</p>		<p>За одређене будуће инвестиционе пројекте, као и за одређене инвестиционе пројекте који су у току или су завршени у претходних 30 година, управљач инфраструктуре може да утврди или настави да утврђује веће висине цена на основу дугорочних трошкова таквих пројеката, уколико се њима повећава ефикасност и/или исплативост и уколико се иначе ти инвестициони пројекти не би могли или се нису могли предузети. Овакав систем наплате може да обухвати и договоре између управљача инфраструктуре, с једне стране, и подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре или железничких превозника, с друге стране о подели ризика који се односи на нове инвестиције. Цена приступа која буде утврђена као део коридора у складу са закљученим међународним споразумом, може се другачије одредити, на начин који утврђује Влада. Уколико управљач инфраструктуре намерава да модификује суштинске</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>sharing of the risk associated with new investments.</p> <p>4. The infrastructure charges for the use of railway corridors which are specified in Commission Regulation (EU) 2016/919 may be differentiated to give incentives to equip trains with the ETCS that is compliant with the version adopted by the Commission Decision 2008/386/EC and with successive versions. Such differentiations shall not result in any overall increase in revenue for the infrastructure manager.</p> <p>Member States may decide that this differentiation of infrastructure charges does not apply to railway lines specified in Regulation (EU) 2016/919 on which only ETCS equipped trains run.</p> <p>Member States may decide to extend this differentiation to railway lines not specified in Regulation (EU) 2016/919.</p> <p>5. To prevent discrimination, Member States shall ensure that any given infrastructure manager's average and marginal charges for equivalent use of its infrastructure are comparable and that comparable services in the same market segment are subject to the same charges. The</p>		<p>елементе система наплате на начин прописан овим чланом, дужан је да то објави најмање три месеца пре рока за објављивање Изјаве о мрежи из члана 17. овог закона.</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>infrastructure manager shall show in the network statement that the charging system meets these requirements in so far as this can be done without disclosing confidential business information.</p> <p>6. If an infrastructure manager intends to modify the essential elements of the charging system referred to in paragraph 1 of this Article, it shall make them public at least three months in advance of the deadline for the publication of the network statement according to Article 27(4).</p>					
33.	<p>Discounts</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102, 106 and 107 TFEU and notwithstanding the direct cost principle laid down in Article 31(3) of this Directive, any discount on the charges levied on a railway undertaking by the infrastructure manager, for any service, shall comply with the criteria set out in this Article.</p> <p>2. With the exception of paragraph 3, discounts shall be limited to the actual saving of the administrative cost to the infrastructure manager. In determining the level of discount, no account may be taken of cost savings already internalised in the charge levied.</p>	01. 25.	<p>Не доводећи у питање начело директних трошкова из члана 23. овог закона, управљач инфраструктуре може да уведе попусте железничким превозницима за цене минималног приступног пакета услуга, приступа железничкој инфраструктури која повезује са услужним објектима и других услуга из члана 15. овог закона, само на начин утврђен овим чланом.</p> <p>Управљач инфраструктуре може одобрити попуст у износу који одговара стварној уштеди управљача инфраструктуре у административним трошковима. Приликом</p>	ПУ		

	<p>3. Infrastructure managers may introduce schemes available to all users of the infrastructure, for specified traffic flows, granting time-limited discounts to encourage the development of new rail services, or discounts encouraging the use of considerably underutilised lines.</p> <p>4. Discounts may relate only to charges levied for a specified infrastructure section.</p> <p>5. Similar discount schemes shall apply for similar services. Discount schemes shall be applied in a non-discriminatory manner to any railway undertaking.</p>		<p>утврђивања нивоа попушта, не узимају се у обзир уштеде трошкова које су већ садржане у утврђеној цени. Изузетно од става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може одобрити временски ограничени попуст, који мора бити доступан свим корисницима железничке инфраструктуре како би се подстакао развој нових услуга железничког превоза или којим се подстиче коришћење недовољно искоришћене железничке инфраструктуре. Попусти из става 1. овог члана могу да се односе само на цене које се наплаћују за део железничке инфраструктуре који одреди управљач инфраструктуре. Слични системи попушта се примењују за сличне услуге. Системи попушта се примењују на недискриминаторски начин за сваког железничког превозника</p>			
34.	<p>Compensation schemes for unpaid environmental, accident and infrastructure costs</p> <p>1. Member States may put in place a time-limited compensation scheme for the use of railway infrastructure for the</p>	01. 20.	<p>Методологију за одређивање цена приступа из члана 14. овог закона и цена услуга из члана 15. овог закона утврђује Влада, поштујући независност управљања утврђену чланом 7. овог</p>	ПУ		

<p>demonstrably unpaid environmental, accident and infrastructure costs of competing transport modes in so far as these costs exceed the equivalent costs of rail.</p> <p>2. Where a railway undertaking receiving compensation enjoys an exclusive right, the compensation shall be accompanied by comparable benefits to users.</p> <p>3. The methodology used and calculations performed shall be publicly available. It shall in particular be possible to demonstrate the specific uncharged costs of the competing transport infrastructure that are avoided and to ensure that the scheme is granted on non-discriminatory terms to undertakings.</p> <p>4. Member States shall ensure that the scheme is compatible with Articles 93, 107 and 108 TFEU.</p>		<p>закона.</p> <p>Влада може актом из става 1. овог члана да уређује временски ограничене системе компензације за коришћење железничке инфраструктуре, за доказиво неплаћене трошкове конкурентских видова транспорта који се тичу заштите животне средине, незгода и инфраструктуре, у мери у којој ти трошкови премашују еквивалентне трошкове железнице.</p> <p>Управљач инфраструктуре утврђује специфична правила за наплату цена приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање услуга која су усклађена са оквиром за наплату цена из става 1. овог члана. Оквир за наплату цена и специфична правила за наплату цена приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање услуга садржани су у Изјави о мрежи или се указује на интернет страницу на којој се оне објављују.</p> <p>Управљач инфраструктуре утврђује и наплаћује цене приступа јавној железничкој инфраструктури и пружање својих услуга из чл. 14. и 15. овог закона у складу са утврђеним оквиром за</p>			
---	--	--	--	--	--

		<p>наплату из става 1. овог члана и правилима за наплату цена из става 3. овог члана.</p> <p>Висину цена приступа и цена приступа услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и, када је могуће, висину цена услуга из члана 15. овог закона које се пружају у тим услужним објектима, управљач инфраструктуре утврђује на неодређено време, и доставља Дирекцији на мишљење. Дирекција даје мишљење на висине цена из овог става у року од два месеца од дана пријема захтева управљача инфраструктуре за давање мишљења.</p> <p>Влада даје сагласност на висину цене минималног приступног пакета услуга и цене приступа јавној железничкој инфраструктури која повезује са услужним објектима из члана 15. овог закона.</p> <p>Измена цена из става 5. овог члана врши се у случају промене околности које утичу на њихову висину уз сагласност Владе, а по претходно прибављеном мишљењу Дирекције.</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>У случају измене цена које су објављене у Изјави о мрежи, управљач инфраструктуре је дужан да објави измену Изјаве о мрежи у погледу цена најмање шест месеци пре почетка примене измена Изјаве о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре се стара о томе да системи наплате цена буду засновани на истим начелима за целу мрежу, изузев у случајевима из члана 24. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре обавезан је да приликом утврђивања цена примени такав прорачун цена којим се различитим железничким превозницима, а који обављају исте врсте превоза, обезбеђују једнаке и недискриминаторске цене у складу са правилима утврђеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре поштује комерцијалну поверљивост информација које му достављају подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p>			
35.1.	<p>Performance scheme</p> <p>1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to</p>	01. 26.1	<p>Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре</p>	ПУ		

	<p>minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the operation of the network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.</p>		<p>да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.</p>			
35.2.	<p>2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.</p>	02.26.	<p>Системи за обрачун и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.</p> <p>Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:</p> <p>1) како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач</p>	ПУ		

		<p>инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка које се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког превозника током датог временског периода.</p> <p>2) управљач инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најкасније пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње.</p> <p>3) сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:</p> <p>(1) управљање експлоатацијом/планирањем које се може приписати управљачу инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - израда реда вожње, - формирање воза, 			
--	--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - грешке у процедурама експлоатације, - неправилна примена правила приоритета, - особље, - остали узроци, (2) постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач инфраструктуре - сигнално-сигурносни уређаји и инсталације, - сигнално-сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу, - телекомуникационе инсталације, - опрема за снабдевање електричном енергијом, - колосек, - грађевински објекти, - особље, - остали узроци, (3) узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран управљач инфраструктуре: - планирани грађевински радови, - неправилности у извршењу грађевинских радова, - ограничење брзине због дефекта колосека, - остали узроци, (4) узроци за које су одговорни други управљачи 			
--	--	---	--	--	--

		<p>инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - кашњење које је проузроковао претходни управљач инфраструктуре, - кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре, (5) комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику: <ul style="list-style-type: none"> - прекорачење времена стајања, - захтев железничког превозника, - утоварне операције, - неправилности при утовару, - комерцијална припрема воза, - особље, - остали узроци, (6) железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник: <ul style="list-style-type: none"> - план обрта железничких возних средстава и измене плана обрта, - формирање воза које врши железнички превозник, - проблеми са путничким колима (превоз путника), - проблеми са теретним вагонима (превоз терета), - проблеми са колима, локомотивама и моторним 			
--	--	--	--	--	--

		<p>гарнитурама,</p> <ul style="list-style-type: none"> - особље, - остали узроци, <p>(7) узроци који се могу приписати другим железничким превозницима:</p> <ul style="list-style-type: none"> - које је проузроковао наредни железнички превозник, - које је проузроковао претходни железнички превозник, <p>(8) спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику:</p> <ul style="list-style-type: none"> - штрајк, - административне формалности, - спољни утицај, - утицај временских прилика и природни узроци, - кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи, - остали узроци, <p>(9) секундарни узроци за које није одговоран ни управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:</p> <ul style="list-style-type: none"> - незгоде, несреће и опасности, - заузетост колосека због кашњења истог воза, - заузетост колосека због кашњења другог воза, - обрт, - веза возова, 			
--	--	---	--	--	--

		<p>- потребно је даље истраживање;</p> <p>4) уколико је могуће, кашњења се приписују једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;</p> <p>5) при прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност;</p> <p>6) што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише 30 дана;</p> <p>7) не доводећи у питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене стране. Код примене овог начина</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>решавања спорова одлука се доноси у року од десет радних дана.</p> <p>Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.</p>			
35.3.	<p>3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55, infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.</p>			НП	Односи се на овлашћења ЕК.	
36.	<p>Reservation charges</p> <p>Infrastructure managers may levy an appropriate charge for capacity that is allocated but not used. That non-usage charge shall provide incentives for efficient use of capacity. The levy of such a charge on applicants that were allocated a train path shall be mandatory in the event of their</p>	01. 27.	<p>Ради подстицања ефикасног коришћења капацитета инфраструктуре управљач инфраструктуре може да наплаћује подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно ангажованом железничком превознику ако подносилац захтева није железнички превозник, одговарајуће</p>	ПУ		

	<p>regular failure to use allocated paths or part of them. For the imposition of this charge, the infrastructure managers shall publish in their network statement the criteria to determine such failure to use. The regulatory body referred to in Article 55 shall control such criteria in accordance with Article 56. Payments for this charge shall be made by either the applicant or the railway undertaking appointed in accordance with Article 41(1). The infrastructure manager shall always be able to inform any interested party of the infrastructure capacity which has already been allocated to user railway undertakings.</p>		<p>цене за капацитете инфраструктуре који су додељени али нису коришћени. Управљач инфраструктуре дужан је да наплати цену из става 1. овог члана подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре којем је додељена траса воза, односно ангажованом железничком превознику, који редовно пропушта да користи додељене трасе или део њих. Управљач инфраструктуре у Изјави о мрежи објављује критеријуме за утврђивање оваквог пропуштања коришћења. Дирекција контролише критеријуме из става 2. овог члана. Управљач инфраструктуре у сваком тренутку мора бити у могућности да информише сваку заинтересовану страну о капацитетима инфраструктуре који су већ додељени железничким превозницима.</p>			
37.	<p>Cooperation in relation to charging systems on more than one network 1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the</p>	01. 30.	<p>Управљач инфраструктуре, у циљу ефикасне доделе капацитета инфраструктуре у функцији обављања међународног превоза, остварује сарадњу са другим</p>	ПУ		

	<p>application of efficient charging schemes, and associate to coordinate the charging or to charge for the operation of train services which cross more than one infrastructure network of the rail system within the Union. Infrastructure managers shall, in particular, aim to guarantee the optimal competitiveness of international rail services and ensure the efficient use of the railway networks. To this end they shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive.</p> <p>2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable mark-ups, as referred to in Article 32, and performance schemes, as referred to in Article 35, to be efficiently applied, for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.</p>		<p>укљученим управљачима инфраструктуре приликом организовања траса возова који прелазе више од једне мреже.</p> <p>Управљач инфраструктуре може у сарадњи са другим укљученим управљачима инфраструктуре, ако се процени постојање потребе, да предложи и организује међународне трасе возова како би се олакшало саобраћање теретних возова који су предмет <i>ad-hoc</i> захтева из члана 39. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре информише Дирекцију за железнице као регулаторно тело о развоју заједничких начела и пракси као резултат сарадње из ст. 1. и 2. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре се стара о томе да његово учешће у сарадњи из става 1. и 2. овог члана, методе рада и сви релевантни критеријуми који се користе за оцену расположивости и доделу капацитета инфраструктуре буду јавно доступни.</p>			
38.1.	<p>Capacity rights</p> <p>1. Infrastructure capacity shall be allocated by an infrastructure manager. Once allocated to an</p>	01. 28.1 - 28.4	<p>Капацитет инфраструктуре додељује управљач инфраструктуре. Додељени капацитет</p>	ПУ		

	<p>applicant, it shall not be transferred by the recipient to another undertaking or service. Any trading in infrastructure capacity shall be prohibited and shall lead to exclusion from the further allocation of capacity.</p> <p>The use of capacity by a railway undertaking when carrying out the business of an applicant which is not a railway undertaking shall not be considered as a transfer.</p>		<p>инфраструктуре не може се пренети на треће лице. Трговина капацитетима инфраструктуре је забрањена и води искључивању из даље доделе капацитета. Коришћење капацитета од стране железничког предузећа које је ангажовао подносилац захтева за доделу капацитета који није железнички превозник не сматра се преношењем из става 2. овог члана.</p>			
38.2-4.	<p>2. The right to use specific infrastructure capacity in the form of a train path may be granted to applicants for a maximum duration of one working timetable period.</p> <p>An infrastructure manager and an applicant may enter into a framework agreement as laid down in Article 42 for the use of capacity on the relevant railway infrastructure for a longer term than one working timetable period.</p> <p>3. The respective rights and obligations of infrastructure managers and applicants in respect of any allocation of capacity shall be laid down in contracts or in Member States' legislation.</p>	01. 28.5-6	<p>Право коришћења одређеног капацитета инфраструктуре у облику трасе воза може се одобрити подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре у максималном трајању од периода важења једног реда вожње. Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу закључити оквирни споразум из члана 31. овог закона за коришћење капацитета железничке инфраструктуре на дужи рок него што је то период важења једног реда вожње.</p>	ДУ	<p>Део ове одредбе Директиве односи се на отворено тржиште у међународном превозу путника. Отворено је тржиште железничких услуга на националном нивоу. С обзиром на то да РС није држава чланица ЕУ, отварање тржишта на међународном нивоу није</p>	

	<p>4. Where an applicant intends to request infrastructure capacity with a view to operating an international passenger service, it shall inform the infrastructure managers and the regulatory bodies concerned. In order to enable them to assess whether the purpose of the international service is to carry passengers on a route between stations located in different Member States, and what the potential economic impact on existing public service contracts is, regulatory bodies shall ensure that any competent authority that has awarded a rail passenger service on that route defined in a public service contract, any other interested competent authority with a right to limit access under Article 11 and any railway undertaking performing the public service contract on the route of that international passenger service is informed.</p>				<p>могуће без претходно закљученог међународног уговора. Тржиште ће се отворати фазно, у складу са закљученим Уговором о оснивању Транспортне заједнице.</p>	
39.	<p>Capacity allocation</p> <p>1. Member States may lay down a framework for the allocation of infrastructure capacity subject to the condition of management independence laid down in Article 4. Specific capacity-allocation rules shall be laid down. The infrastructure manager shall perform the capacity-</p>	01. 29.	<p>Поступак доделе капацитета спроводи управљач инфраструктуре, под условом независности из члана 3. овог закона. Управљач инфраструктуре се стара о томе да се поступак из става 1. овог члана спроводи на правичан и недискриминаторски начин, у складу са овим</p>	ПУ		

	<p>allocation processes. In particular, the infrastructure manager shall ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner and in accordance with Union law.</p> <p>2. Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.</p>		<p>законом.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да чува поверљивост комерцијално осетљивих информација које му се достављају.</p>			
40.	<p>Cooperation in the allocation of infrastructure capacity on more than one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the efficient creation and allocation of infrastructure capacity which crosses more than one network of the rail system within the Union, including under framework agreements referred to in Article 42. Infrastructure managers shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive, and organise train paths crossing more than one network accordingly.</p> <p>Member States shall ensure that representatives of infrastructure managers whose allocation decisions have an impact on other infrastructure managers associate in order to coordinate the allocation of or to allocate all relevant infrastructure capacity at</p>	01. 30.	<p>Управљач инфраструктуре, у циљу ефикасне доделе капацитета инфраструктуре у функцији обављања међународног превоза, остварује сарадњу са другим укљученим управљачима инфраструктуре приликом организовања траса возова који прелазе више од једне мреже.</p> <p>Управљач инфраструктуре може у сарадњи са другим укљученим управљачима инфраструктуре, уколико се процени постојање потребе, да предложи и организује међународне трасе возова како би се олакшало саобраћање теретних возова који су предмет ad-hoc захтева из члана 39. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре информише Дирекцију за железнице као регулаторно тело о развоју заједничких</p>	ДУ	<p>Одредба Директиве делимично није применљива због надлежности ЕК и степена отворености тржишта железничких услуга у РС.</p>	

<p>an international level, without prejudice to the specific rules contained in Union law on rail freight oriented networks. The principles and criteria for capacity allocation established under this cooperation shall be published by infrastructure managers in their network statement in accordance with paragraph 3 of Annex IV. Appropriate representatives of infrastructure managers from third countries may be associated with these procedures.</p> <p>2. The Commission shall be informed of and invited to attend as an observer at the main meetings at which common principles and practices for the allocation of infrastructure are developed. Regulatory bodies shall receive sufficient information about the development of common principles and practices for the allocation of infrastructure and from IT-based allocation systems, to allow them to perform their regulatory supervision in accordance with Article 56.</p> <p>3. At any meeting or other activity undertaken to permit the allocation of infrastructure capacity for trans-network train services, decisions shall only be taken by representatives of</p>		<p>начела и пракси као резултат сарадње из ст. 1. и 2. овог члана.</p> <p>Управљач инфраструктуре се стара о томе да његово учешће у сарадњи из става 1. и 2. овог члана, методе рада и сви релевантни критеријуми који се користе за оцену расположивости и доделу капацитета инфраструктуре буду јавно доступни.</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>infrastructure managers.</p> <p>4. The participants in the cooperation referred to paragraph 1 shall ensure that its membership, methods of operation and all relevant criteria which are used for assessing and allocating infrastructure capacity be made publicly available.</p> <p>5. Working in cooperation, as referred to in paragraph 1, infrastructure managers shall assess the need for, and may where necessary propose and organise international train paths to facilitate the operation of freight trains which are subject to an ad hoc request as referred to in Article 48.</p> <p>Such prearranged international train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.</p>					
41.1-2	<p>Applicants</p> <p>1. Requests for infrastructure capacity may be made by applicants. In order to use such infrastructure capacity, applicants shall appoint a railway undertaking to conclude an agreement with the infrastructure manager in accordance with Article 28. This is without prejudice to the right of applicants to conclude</p>	01. 32.1–4	<p>Захтеве за капацитете инфраструктуре могу да подносе лица из члана 2. тачка 46) овог закона основана, односно регистрована у Републици Србији, као и међународне групације железничких превозника чији је најмање један члан регистрован у Републици Србији. Ради коришћења додељеног капацитета инфраструктуре</p>	ПУ		

	<p>agreements with infrastructure managers under Article 44(1).</p> <p>2. The infrastructure manager may set requirements with regard to applicants to ensure that its legitimate expectations about future revenues and utilisation of the infrastructure are safeguarded. Such requirements shall be appropriate, transparent and non-discriminatory. They shall be specified in the network statement as referred to in point 3(b) of Annex IV. They may only include the provision of a financial guarantee that shall not exceed an appropriate level which shall be proportional to the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.</p>		<p>подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници именују железничког превозника за закључивање уговора из члана 19. овог закона са управљачем инфраструктуре. Тиме се не доводи у питање право подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре да закључују оквирне споразуме из члана 33. овог закона са управљачима инфраструктуре.</p> <p>Управљач инфраструктуре може утврдити услове које мора да испуњава подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре, како би обезбедио да буду осигурана његова легитимна очекивања која се односе на будуће приходе и коришћење капацитета инфраструктуре, који морају бити наведени у Изјави о мрежи.</p> <p>Услови из става 3. овог члана морају бити одговарајући, транспарентни, недискриминаторски и прецизно наведени у Изјави о мрежи.</p>			
41.3.	3. Before 16 June 2015, the			НП	Односи се на	

	Commission shall adopt implementing measures setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).				надлежност ЕК.	
42.	<p>Framework agreements</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, a framework agreement may be concluded between an infrastructure manager and an applicant. Such a framework agreement shall specify the characteristics of the infrastructure capacity required by and offered to the applicant over a period of time exceeding one working timetable period.</p> <p>The framework agreement shall not specify a train path in detail, but shall be such as to meet the legitimate commercial needs of the applicant. A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 55 of this Directive.</p> <p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p> <p>3. Framework agreements shall</p>	01. 33.	<p>Управљач инфраструктуре и подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да закључе оквирни споразум. Оквирним споразумом из става 1. овог члана прецизирају се карактеристике понуђеног капацитета инфраструктуре потребног подносиоцу захтева за доделу капацитета инфраструктуре током временског периода који прелази један период важења реда вожње</p> <p>Оквирним споразумом се не прецизира детаљно траса воза, већ се настоји да се задовоље легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p> <p>Оквирним споразумима не сме се искључивати могућност да одговарајућу инфраструктуру користе други подносиоци захтева за</p>	ПУ		

<p>allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p> <p>4. Framework agreements may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p> <p>5. Framework agreements shall, in principle, cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration. The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases. Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial contracts, specialised investments or risks.</p> <p>6. For services using specialised infrastructure referred to in Article 49 which requires substantial and long-term investment, duly justified by the applicant, framework agreements may be for a period of 15 years. Any period longer than 15 years shall be permissible only in exceptional cases, in particular where there is large-scale, long-term investment, and particularly where such investment is covered by contractual commitments including a multiannual amortisation plan.</p> <p>In such exceptional cases, the</p>		<p>доделу капацитета инфраструктуре, односно железнички превозници. Оквирни споразуми морају омогућавати да се његови услови измене или ограниче како би се омогућила боља употреба железничке инфраструктуре. Оквирни споразуми могу да садрже казне за случај измена или раскидања споразума. Оквирни споразуми се, у начелу, закључују на период од пет година, и могу се обновити на периоде једнаке њиховом првобитном трајању. Управљач инфраструктуре може да пристане на краће или дуже периоде у посебним случајевима. Сваки период дужи од пет година мора бити оправдан постојањем комерцијалних уговора, специјализованих инвестиција или ризика. За услуге које користе специјализовану инфраструктуру из члана 40. овог закона која захтева значајне и дугорочне инвестиције, које подносилац захтева прописно оправда, оквирни споразум може да се закључи на период од 15</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>framework agreement may set out the detailed characteristics of the capacity which is to be provided to the applicant for the duration of the framework agreement. Those characteristics may include the frequency, volume and quality of train paths. The infrastructure manager may reduce reserved capacity which, over a period of at least one month, has been used less than the threshold quota provided for in Article 52.</p> <p>As from 1 January 2010, an initial framework agreement may be drawn up for a period of five years, renewable once, on the basis of the capacity characteristics used by applicants operating services before 1 January 2010, in order to take account of specialised investments or the existence of commercial contracts. The regulatory body referred to in Article 55 shall be responsible for authorising the entry into force of such an agreement.</p> <p>7. While respecting commercial confidentiality, the general nature of each framework agreement shall be made available to any interested party.</p> <p>8. Based on the experience of</p>		<p>година. Периоди дужи од 15 година дозвољени су искључиво у изузетним случајевима, нарочито када је реч о дугорочним инвестицијама великог обима, и нарочито уколико су такве инвестиције обухваћене уговореним обавезама, укључујући вишегодишњи план амортизације.</p> <p>У изузетним случајевима из става 8. овог члана, оквирним споразумом могу се утврдити детаљне карактеристике капацитета који се пружа подносиоцу захтева током трајања оквирног споразума. Те карактеристике могу да укључују фреквенцију, обим и квалитет траса воза.</p> <p>Управљач инфраструктуре може да смањи резервисани капацитет који је, током периода од најмање месец дана, коришћен мање него што је дозвољено граничном квотом из члана 43. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да свакој заинтересованој страни, на њен захтев, учини доступном основне информације о сваком закљученом оквирном</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>		<p>споразуму, поштујући при том комерцијалну поверљивост информација. Управљач инфраструктуре доставља Дирекцији сваки закључени оквирни споразум, у року од десет дана од дана потписивања. Влада прописује поступке, садржину и критеријуме који се односе на оквирне споразуме за доделу капацитета железничке инфраструктуре, као и обавезе управљача инфраструктуре у погледу информисања у вези са оквирним капацитетима.</p>			
43.1.	<p>Schedule for the allocation process</p> <p>1. The infrastructure manager shall adhere to the schedule for capacity allocation set out in Annex VII.</p>	02. 34.1-7	<p>Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Ако се врше измене или допуне реда вожње после зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене или допуне редова вожње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.</p> <p>Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене</p>	ПУ		

		<p>међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време почетка важења или измена и допуна реда вожње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.</p> <p>Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред вожње могу се поднети управљачу инфраструктуре најкасније најраније 12 месеци, а најкасније 10 месеци пре ступања на снагу реда вожње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене после тог рока.</p> <p>Најкасније 11 месеци пре него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца после истека рока за</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>подношење захтева из става 3. овог члана. Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими после рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подносилац захтева коме је траса додељена. Управљач инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње најкасније 30 дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле укључене све трасе возова које су додељене после рока из става 3. овог члана.</p> <p>Влада прописује распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена.</p>			
--	--	--	--	--	--

43.2.	2. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VII. Thus, after consultation of all infrastructure managers, Annex VII may be amended to take into account operational considerations of the allocation process. Those amendments shall be based on what is necessary in the light of experience in order to ensure an efficient allocation process and to reflect the operational concerns of the infrastructure managers.			НП	Овлашћење ЕК.	
43.3	Infrastructure managers shall agree with the other relevant infrastructure managers concerned which international train paths are to be included in the working timetable, before commencing consultation on the draft working timetable. Adjustments shall only be made if absolutely necessary.	01. 34.7-8	Распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, као и поступак израде реда вожње и његових измена прописује Влада. Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договора са другим релевантним заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка	ПУ		

			консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само ако је неопходно.			
44.	<p>Applications</p> <p>1. Applicants may apply under public or private law to the infrastructure manager to request an agreement granting rights to use railway infrastructure against a charge as provided for in Section 2 of Chapter IV.</p> <p>2. Requests relating to the regular working timetable shall comply with the deadlines set out in Annex VII.</p> <p>3. An applicant who is a party to a framework agreement shall apply in accordance with that agreement.</p> <p>4. For train paths crossing more than one network, infrastructure managers shall ensure that applicants may apply to a one-stop shop that is either a joint body established by the infrastructure managers or one single infrastructure manager involved in the train path. That infrastructure manager shall be permitted to act on behalf of the applicant to seek capacity with other relevant infrastructure managers. This requirement is without prejudice to Regulation (EU) No 913/2010 of the</p>	01. 35.	<p>Подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре могу да поднесу захтев управљачу инфраструктуре за закључивање уговора из члана 19. овог закона, којим им се додељује капацитет инфраструктуре уз плаћање цене у складу са овим законом.</p> <p>Захтеви који се односе на унос траса воза у ред вожње у поступку израде реда вожње морају се поднети у року утврђеном чланом 34. став 3. овог закона. Захтеви који се односе на измену важећег реда вожње подносе се у роковима које утврђује Влада актом из члана 34. став 7. овог закона.</p> <p>Подносилац захтева за доделу капацитета инфраструктуре који је са управљачем инфраструктуре закључио оквирни споразум подноси захтев из става 1. овог члана у складу са тим споразумом.</p>	ДУ	<p>Усклађеност је делимична из разлога што се још нису стекли услови за пренос дела одредбе који се односи на one stop shop.</p> <p>Ускладиће се кроз примену Споразума о транспортној заједници или кроз сарадњу управљача инфраструктуре као члана RNE.</p>	

	European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight.					
45.	<p>Scheduling</p> <p>1. The infrastructure manager shall, as far as possible, meet all requests for infrastructure capacity including requests for train paths crossing more than one network, and shall, as far as possible, take account of all constraints on applicants, including the economic effect on their business.</p> <p>2. The infrastructure manager may give priority to specific services within the scheduling and coordination process but only as set out in Articles 47 and 49.</p> <p>3. The infrastructure manager shall consult interested parties about the draft working timetable and allow them at least one month to present their views. Interested parties shall include all those who have requested infrastructure capacity and other parties who wish to have the opportunity to comment on how the working timetable may affect their ability to procure rail services during the working timetable period.</p> <p>4. The infrastructure manager shall take appropriate measures to</p>	01. 36.	<p>Управљач инфраструктуре задовољава, колико је могуће, све захтеве за доделу капацитета инфраструктуре, укључујући захтеве за трасама возова које прелазе више од једне мреже и, колико је могуће, узима у обзир сва ограничења за подносиоце захтева, укључујући економске ефекте на њихово пословање.</p> <p>Управљач инфраструктуре може дати приоритет посебним услугама у оквиру поступка распоређивања, искључиво у складу са чл. 38. и 40. овог закона.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да консултује заинтересоване стране у вези са нацртом реда вожње и да им омогући да у року од најмање 30 дана доставе своје ставове управљачу инфраструктуре.</p> <p>Заинтересоване стране из става 3. овог члана укључују све подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре, као и друга лица која желе да им се омогући да дају своје</p>	ПУ		

	deal with any concerns that are expressed.		коментаре у вези са тим како важећи ред вожње може да утиче на њихову способност да набаве железничке услуге током тог периода важења реда вожње. Управљач инфраструктуре предузима одговарајуће мере за решавање свих изнетих проблема.			
46.	<p>Coordination process</p> <p>1. During the scheduling process referred to in Article 45, where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements.</p> <p>2. Where a situation requiring coordination arises, the infrastructure manager shall have the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested.</p> <p>3. The infrastructure manager shall attempt, through consultation with the appropriate applicants, to resolve any conflicts. Such consultation shall be based on the disclosure of the following information within a reasonable time, free of charge and in written or electronic form:</p>	01. 37.	<p>Када се у току поступка распоређивања из члана 36. овог закона појаве сукобљени различити захтеви за доделу капацитета инфраструктуре и ако све захтеве за доделу капацитета инфраструктуре није могуће задовољити на други начин, управљач инфраструктуре ће предузети мере да путем координације захтева обезбеди најбољу могућу усклађеност свих захтева. Ако настане ситуација која захтева координацију, управљач инфраструктуре има право да, у разумним границама, предложи капацитете инфраструктуре који се разликују од захтеваних.</p> <p>Управљач инфраструктуре предузима мере да, путем консултација са одговарајућим подносиоцима захтева, реши све настале конфликте.</p>	ПУ		

<p>(a) train paths requested by all other applicants on the same routes;</p> <p>(b) train paths allocated on a preliminary basis to all other applicants on the same routes;</p> <p>(c) alternative train paths proposed on the relevant routes in accordance with paragraph 2;</p> <p>(d) full details of the criteria being used in the capacity-allocation process.</p> <p>In accordance with Article 39(2), that information shall be provided without disclosing the identity of other applicants, unless applicants concerned have agreed to such disclosure.</p> <p>4. The principles governing the coordination process shall be set out in the network statement. These shall, in particular, reflect the difficulty of arranging international train paths and the effect that modification may have on other infrastructure managers.</p> <p>5. Where requests for infrastructure capacity cannot be satisfied without coordination, the infrastructure manager shall attempt to accommodate all requests through coordination.</p> <p>6. Without prejudice to the current appeal procedures and to Article 56, in the event of</p>		<p>У циљу спровођења консултације из става 3. овог члана управљач инфраструктуре ће, у разумним границама, учинити доступним, бесплатно, у писаном или електронском облику, следеће информације:</p> <p>1) трасе возова које захтевају сви остали подносиоци захтева на истим превозним путевима;</p> <p>2) трасе возова које су прелиминарно додељене свим другим подносиоцима захтева на истим пругама;</p> <p>3) алтернативне трасе возова предложене на релевантним превозним путевима у складу са ставом 2. овог члана;</p> <p>4) све детаље критеријума који се користе у поступку доделе капацитета.</p> <p>Информације из става 4. овог члана се пружају поштујући комерцијалну поверљивост информација и без навођења идентитета осталих подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, осим уз писану сагласност.</p> <p>Начела спровођења поступка координације одређују се у Изјави о мрежи. Ова начела треба да одражавају тешкоће</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>disputes relating to the allocation of infrastructure capacity, a dispute resolution system shall be made available in order to resolve such disputes promptly. This system shall be set out in the network statement. If this system is applied, a decision shall be reached within a time limit of 10 working days.</p>		<p>у договарању међународних траса возова и ефекте које модификација може имати на остале управљаче инфраструктуре. Независно од поступака по Захтевима из члана 121. овог закона поднетим Дирекцији, управљач инфраструктуре одређује у Изјави о мрежи начин решавања спорова у вези са сукобљеним захтевима за доделу капацитета инфраструктуре. Управљач инфраструктуре је дужан да одлучи по захтеву за доделу капацитета инфраструктуре у року од десет радних дана од дана окончања поступка решавања спорова из става 7. овог члана. Ако управљач инфраструктуре одбије захтев за доделу капацитета инфраструктуре или понуди капацитет инфраструктуре под другачијим условима у односу на поднети захтев, подносилац тог захтева за доделу капацитета инфраструктуре може покренути поступак пред Дирекцијом у складу са чланом 121. овог закона.</p>			
47.	Congested infrastructure	01.	Ако, после поступка	ПУ		

<p>1. Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.</p> <p>2. Where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented.</p> <p>3. Where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity.</p> <p>4. The priority criteria shall take account of the importance of a service to society relative to any other service which will</p>	38.	<p>координације и консултација из члана 35. овог закона, није могуће адекватно удовољити захтевима за капацитетом инфраструктуре, управљач инфраструктуре без одлагања проглашава тај део инфраструктуре загушеним. То ће се такође учинити и за инфраструктуру за коју се може очекивати да ће у блиској будућности трпети од недовољног капацитета. Ако се инфраструктура прогласи загушеном, управљач инфраструктуре спроводи анализу капацитета у складу са чланом 41. овог закона, осим уколико се план за побољшање капацитета из члана 42. овог закона већ није почео спроводити. Ако цене из члана 23. овог закона нису наплаћене или нису постигле задовољавајући резултат и инфраструктура је проглашена загушеном, управљач инфраструктуре може, поред тога, употребити критеријуме приоритета за доделу капацитета инфраструктуре. Критеријуме приоритета утврђује управљач инфраструктуре, узимајући у</p>			
--	-----	---	--	--	--

<p>consequently be excluded.</p> <p>In order to guarantee the development of adequate transport services within this framework, in particular to comply with public-service requirements or to promote the development of national and international rail freight, Member States may take any measures necessary, under non-discriminatory conditions, to ensure that such services are given priority when infrastructure capacity is allocated.</p> <p>Member States may, where appropriate, grant the infrastructure manager compensation corresponding to any loss of revenue related to the need to allocate a given capacity to certain services pursuant to the second subparagraph.</p> <p>Those measures and that compensation shall include taking account of the effect of this exclusion in other Member States.</p> <p>5. The importance of freight services, and in particular international freight services, shall be given adequate consideration in determining priority criteria.</p> <p>6. The procedures to be followed and the criteria to be used where</p>		<p>обзир значај одређених превозних услуга за друштво, у односу на било коју другу услугу, којима се услед тога даје предност. У случају из става 3. овог члана Влада може одобрити управљачу инфраструктуре надокнаду која одговара губитку прихода услед потребе да се одређени капацитет инфраструктуре додели за обављање одређених услуга. Приликом утврђивања критеријума приоритета, управљач инфраструктуре дужан је да захтевима за доделу капацитета инфраструктуре у функцији пружања услуга јавног превоза путника да приоритет, као и да води рачуна о промовисању развоја националног и међународног железничког превоза робе, под недискриминаторским условима. Поступци и критеријуми који ће се примењивати у случају загушења инфраструктуре објављују се у Изјави о мрежи.</p>			
--	--	---	--	--	--

	infrastructure is congested shall be set out in the network statement.					
48.	<p>Ad hoc requests</p> <p>1. The infrastructure manager shall respond to ad hoc requests for individual train paths as quickly as possible, and in any event within five working days. Information supplied on available spare capacity shall be made available to all applicants who may wish to use this capacity.</p> <p>2. Infrastructure managers shall, where necessary, undertake an evaluation of the need for reserve capacity to be kept available within the final scheduled working timetable to enable them to respond rapidly to foreseeable ad hoc requests for capacity. This shall also apply in cases of congested infrastructure.</p>	01. 39.	<p>Ad hoc захтеви за доделу капацитета инфраструктуре су захтеви за појединачне трасе возова који се подносе у току важења утврђеног реда вожње.</p> <p>Управљач инфраструктуре је дужан да одговори на ad hoc захтеве из става 1. овог члана у најкраћем могућем року, а најдуже у року од пет радних дана од дана пријема захтева.</p> <p>Управљач инфраструктуре дужан је да учини доступним информације о расположивом слободном капацитету инфраструктуре свим подносиоцима, као и потенцијалним подносиоцима, захтева за доделу капацитета инфраструктуре који би могли изразити жељу да користе тај капацитет.</p> <p>Управљач инфраструктуре, где је потребно, процењује потребу за резервним капацитетима који ће остати расположиви у оквиру последњег израђеног реда вожње како би имао могућност да брзо одговори на предвидљиве ad hoc захтеве за капацитетом.</p>	ПУ		

			Управљач инфраструктуре ће поступити на овај начин и у случају загушења инфраструктуре.			
49.	<p>Specialised infrastructure</p> <p>1. Without prejudice to paragraph 2, infrastructure capacity shall be considered to be available for the use of all types of service which conform to the characteristics necessary for operation on the train path. 2. Where there are suitable alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity.</p> <p>Such designation shall not prevent the use of such infrastructure by other types of traffic when capacity is available.</p> <p>3. Where infrastructure has been designated pursuant to paragraph 2, this shall be described in the network statement.</p>	01. 40.	<p>Капацитет инфраструктуре се сматра расположивим за коришћење у сврху свих врста услуга превоза које одговарају карактеристикама неопходним за обављање саобраћаја на траси воза. Изузетно, ако постоје одговарајући алтернативни превозни путеви, управљач инфраструктуре може, после консултација са заинтересованим странама, да одреди посебну инфраструктуру за специфичне врсте саобраћаја. Ако се одреди специјализована инфраструктура из става 2. овог члана, управљач инфраструктуре може приликом доделе капацитета инфраструктуре, дати приоритет тој врсти саобраћаја. Давање приоритета из става 3. овог члана не може бити у супротности са правилима о заштити конкуренције. Одређивање специјализоване инфраструктуре не искључује њено коришћење</p>	ПУ		

			<p>за остале врсте саобраћаја када постоје расположиви капацитети.</p> <p>Управљач инфраструктуре објављује у Изјави о мрежи податке о одређеној специјализованој инфраструктури.</p>			
50.	<p>Capacity analysis</p> <p>1. The objective of capacity analysis is to determine the constraints on infrastructure capacity which prevent requests for capacity from being adequately met, and to propose methods of enabling additional requests to be satisfied. The capacity analysis shall identify the reasons for the congestion and what measures might be taken in the short and medium term to ease the congestion.</p> <p>2. The capacity analysis shall consider the infrastructure, the operating procedures, the nature of the different services operating and the effect of all these factors on infrastructure capacity. Measures to be considered shall include in particular rerouting services, retiming services, speed alterations and infrastructure improvements.</p> <p>3. A capacity analysis shall be completed within six months of the identification of infrastructure</p>	01. 41.	<p>Управљач инфраструктуре дужан је да у случају загушења инфраструктуре из члана 38. овог закона спроведе анализе капацитета инфраструктуре са циљем да се одреде ограничења капацитета инфраструктуре која спречавају да се адекватно изађе у сусрет захтевима за доделу капацитета и предложи методе које ће омогућити да се задовоље додатни захтеви. Анализом капацитета утврђују се разлози загушења и које мере се могу предузети у краткорочном и средњорочном периоду да се смањи загушење.</p> <p>Анализом капацитета разматра се инфраструктура, поступци рада, карактер различитих услуга које се реализују, као и ефекти свих тих фактора на капацитет инфраструктуре. Мере које треба размотрити обухватају посебно преусмеравање</p>	ПУ		

	as congested.		услуга, мењање временских термина услуга, промене брзине и побољшања инфраструктуре. Управљач инфраструктуре дужан је да заврши анализу капацитета у року од шест месеци од дана утврђивања да је инфраструктура загушена.			
51.	<p>Capacity-enhancement plan</p> <p>1. Within six months of the completion of a capacity analysis, the infrastructure manager shall produce a capacity- enhancement plan.</p> <p>2. A capacity-enhancement plan shall be developed after consultation with users of the relevant congested infrastructure.</p> <p>It shall identify:</p> <p>(a) the reasons for the congestion;</p> <p>(b) the likely future development of traffic;</p> <p>(c) the constraints on infrastructure development;</p> <p>(d) the options and costs for capacity enhancement, including likely changes to access charges.</p> <p>On the basis of a cost benefit analysis of the possible measures identified, it shall also determine the action to be taken to enhance infrastructure capacity, including</p>	01. 42.	<p>У року од шест месеци од завршетка анализе капацитета из члана 41. овог закона, управљач инфраструктуре доноси план за побољшање капацитета. План за побољшање капацитета се израђује после консултација са корисницима релевантне загушене инфраструктуре. Планом за побољшање капацитета се утврђују:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) разлози загушења; 2) могући будући развој саобраћаја; 3) ограничења за развој инфраструктуре; 4) могућности и трошкови за побољшање капацитета, укључујући могуће промене цена приступа. <p>По основу анализе трошкова и користи могућих утврђених мера, планом из става 1. овог члана одређују се и активности које ће се</p>	ПУ		

	<p>a timetable for implementing the measures.</p> <p>The plan may be subject to prior approval by the Member State.</p> <p>3. The infrastructure manager shall cease to levy any charges for therelevant infrastructure under Article 31(4) in cases where:</p> <p>(a) it does not produce a capacity-enhancement plan; or</p> <p>(b) it does not make progress with the actions identified in the capacityenhancement plan.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3 of this Article, the infrastructuremanager may, subject to the approval of the regulatory body referredto in Article 55, continue to levy the charges if:</p> <p>(a) the capacity-enhancement plan cannot be realised for reasonsbeyond its control; or</p> <p>(b) the options available are not economically or financially viable.</p>		<p>предузети ради побољшања капацитета инфраструктуре, укључујући и динамику за спровођење мера.</p> <p>План из става 1. овог члана доноси се уз сагласност Министра.</p> <p>Управљач инфраструктуре ће обуставити наплаћивање цена приступа за релевантну инфраструктуру у складу са чланом 23. овог закона у случајевима када:</p> <p>1) не донесе план за побољшање капацитета или</p> <p>2) не оствари напредак у спровођењу активност одређених планом за побољшање капацитета.</p> <p>Изузетно од става б. овог члана, управљач инфраструктуре може, уз одобрење Дирекције за железнице као регулаторног тела, да настави да наплаћује ове цене ако:</p> <p>1) није могуће реализовати план за побољшање капацитета из разлога који су ван његове контроле или</p> <p>2) расположиве могућности нису економски или финансијски изводљиве.</p>			
52.1.	<p>Use of train paths</p> <p>1. In the network statement, the infrastructure manager shall specify conditions whereby it will</p>	01. 43.1.	<p>Управљач инфраструктуре ће у Изјави о мрежи прецизирати услове под којима ће узети у обзир</p>	ПУ		

	take account of previous levels of utilisation of train paths in determining priorities for the allocation process.		претходне нивое искоришћења траса возова приликом одређивања приоритета за поступак доделе.			
52.2.	2. For congested infrastructure in particular, the infrastructure manager shall require the surrender of a train path which, over a period of at least one month, has been used less than a threshold quota to be laid down in the network statement, unless this was due to non-economic reasons beyond the applicant's control.	01. 43.2.	Нарочито када се ради о загушеној инфраструктури, управљач инфраструктуре захтева предају трасе воза која је, током периода од најмање 30 дана, била коришћена мање него што је дозвољено граничном квотом која се утврђује у Изјави о мрежи, осим ако се то десило услед не-економских разлога који су изван контроле подносиоца захтева за доделу капацитета инфраструктуре.	ПУ		
53.	Infrastructure capacity for maintenance work 1. Requests for infrastructure capacity to enable maintenance work to be performed shall be submitted during the scheduling process. 2. Adequate account shall be taken by the infrastructure manager of the effect of infrastructure capacity reserved for scheduled track maintenance work on applicants. 3. The infrastructure manager shall inform, as soon as possible, interested parties about the unavailability of infrastructure	01. 44.	Управљач инфраструктуре резервише капацитете инфраструктуре који су неопходни ради извођења радова на одржавању инфраструктуре у току поступка распоређивања из члана 36. овог закона. Управљач инфраструктуре на одговарајући начин узима у обзир ефекте које резервисање капацитета инфраструктуре за планиране радове на одржавању колосека има на подносиоце захтева за доделу капацитета инфраструктуре.	ПУ		

	<p>capacity due to unscheduled maintenance work.</p> <p>The regulatory body may require the infrastructure manager to makesuch information available to it, if it deems that this is necessary.</p>		<p>Управљач инфраструктуре је дужан да без одлагања обавести заинтересоване стране о капацитету инфраструктуре који није на располагању због непланираних радова на одржавању.</p> <p>Дирекција може затражити од управљача инфраструктуре да јој достави податке из става 3. овог члана, уколико то сматра потребним.</p>			
54.	<p>Special measures to be taken in the event of disturbance</p> <p>1. In the event of disturbance to train movements caused by technicalfailure or accident, the infrastructure manager shall take all necessarysteps to restore the situation to normal. To that end, it shall draw up acontingency plan listing the various bodies to be informed in the eventof serious incidents or serious disturbances to train movements.In theevent of a disturbance which has apotential impact on cross-bordertraffic, the infrastructure manager shall share any relevant informationwith other infrastructuremanagers the network and traffic of which maybe affected by that disturbance. The infrastructure managers concernedshall cooperate to restore the cross-</p>	01. 45.	<p>У случају поремећаја у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом, управљач инфраструктуре предузима све неопходне мере да се успостави редовно стање. У ту сврху, он саставља план за поступање у непредвиђеним ситуацијама, са списком тела која треба да обавести у случају озбиљних несрећа или озбиљних поремећаја у саобраћању возова.</p> <p>О насталим поремећајима у саобраћању возова узрокованих техничким кваром или несрећом и планираном времену за успостављање редовног стања управљач инфраструктуре без одлагања обавештава</p>	ДУ	Усклађеност је делимична зато што је део одредбе измењен Директивом из IV пакета.	

	<p>border traffic to normal.</p> <p>2. In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.</p> <p>The infrastructure manager may, if it deems this necessary, require railway undertakings to make available to it the resources which it feels are the most appropriate to restore the situation to normal as soon as possible.</p> <p>3. Member States may require railway undertakings to be involved in assuring the enforcement and monitoring of their own compliance with the safety standards and rules.</p>		<p>кориснике тог дела железничке инфраструктуре. У хитним случајевима и, уколико је апсолутно неопходно, услед оштећења које доводи до тога да је инфраструктура привремено неупотребљива, додељене трасе возова могу се повући без упозорења, и то на онолико времена колико је потребно за поправку система.</p> <p>Управљач инфраструктуре ангажује средства корисника трасе воза која сматра најподеснијим за успостављање нормалне ситуације.</p> <p>У ванредним ситуацијама се поступа у складу са законом којим се уређују ванредне ситуације.</p>			
55.1-2	<p>Regulatory body</p> <p>1. Each Member State shall establish a single national regulatory body for the railway sector. Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision- making terms, legally distinct and independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its</p>	01.118.	<p>Дирекција, као посебна организација, обавља послове државне управе у области железнице утврђене овим законом, као и законима којима се уређују безбедност у железничком саобраћају, интероперабилност железничког система и жичаре за превоз лица. Седиште Дирекције је у Београду.</p> <p>Дирекција има статус</p>	ПУ	<p>Предлог не прописује изричито независност Дирекције зато што је дефинисан њен правни статус, који подразумева одговарајућу независност, сагласно одредбама</p>	

<p>organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract.</p> <p>2. Member States may set up regulatory bodies which are competent for several regulated sectors, if these integrated regulatory authorities fulfil the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article. The regulatory body for the rail sector may also be joined in organisational term with the national competition authority referred to in Article 11 of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 101 and 102 of the Treaty, the safety authority established under Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways or the licensing authority referred to in Chapter III of this Directive, if the joint body fulfils the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article.</p>		<p>правног лица.</p>		<p>закона којим се уређује државна управа. Самим тим је сувишно Законом о железници дефинисати независност Дирекције.</p>	
---	--	----------------------	--	---	--

55.3.1-4	<p>3. Member States shall ensure that the regulatory body is staffed and managed in a way that guarantees its independence. They shall, in particular, ensure that the persons in charge of decisions to be taken by the regulatory body in accordance with Article 56, such as members of its executive board, where relevant, be appointed under clear and transparent rules which guarantee their independence, by the national cabinet or council of ministers or by any other public authority which does not directly exert ownership rights over regulated undertakings.</p> <p>Member States shall decide whether these persons are appointed for a fixed and renewable term, or on a permanent basis which only allows dismissal for disciplinary reasons not related to their decision-making. They shall be selected in a transparent procedure on the basis of their merit, including appropriate competence and relevant experience, preferably in the field of railways or other network industries.</p> <p>Member States shall ensure that these persons act independently from any market interest related to the railway sector, and shall</p>	01. 119.1-3.	<p>За директора Дирекције поставља се лице које је независно од било којих интереса на тржишту који се односе на сектор железнице и нема никаквог интереса у пословним односима са било којим од предузећа или субјеката који су предмет регулисања.</p> <p>За директора Дирекције не може се поставити лице које је у претходној години имало непосредну или посредну везу са предузећима или телима која су предмет регулисања.</p> <p>Директор Дирекције најмање две године по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулисања.</p>	ПУ		
----------	---	-----------------	--	----	--	--

	<p>therefore not have any interest or business relationship with any of the regulated undertakings or entities. To this effect, these persons shall make annually a declaration of commitment and a declaration of interests, indicating any direct or indirect interests that may be considered prejudicial to their independence and which might influence their performance of any function. These persons shall withdraw from decision-making in cases which concern an undertaking with which they had a direct or indirect connection during the year before the launch of a procedure.</p> <p>They shall not seek or take instructions from any government or other public or private entity when carrying out the functions of the regulatory body, and have full authority over the recruitment and management of the staff of the regulatory body.</p>					
55.3.5.	After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.	01.119.3	Директор Дирекције најмање две године по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким пословима у предузећима или телима која су предмет регулација.	ПУ		
56.	Functions of the regulatory body 1. Without prejudice to Article	02.121.	Дирекција одлучује по Захтевима које могу поднети подносиоци захтева за	ДУ	Усклађеност је делимична зато што је део	

<p>46(6), an applicant shall have the right to appeal to the regulatory body if it believes that it has been unfairly treated, discriminated against or is in any other way aggrieved, and in particular against decisions adopted by the infrastructure manager or where appropriate the railway undertaking or the operator of a service facility concerning:</p> <p>(a) the network statement in its provisional and final versions;</p> <p>(b) the criteria set out in it;</p> <p>(c) the allocation process and its result;</p> <p>(d) the charging scheme;</p> <p>(e) the level or structure of infrastructure charges which it is, or may be, required to pay;</p> <p>(f) arrangements for access in accordance with Articles 10 to 13;</p> <p>(g) access to and charging for services in accordance with Article 13.</p> <p>(h) traffic management;</p> <p>(i) renewal planning and scheduled or unscheduled maintenance;</p> <p>(j) compliance with the requirements, including those regarding conflicts of interest, set out in Article 2(13) and Articles</p>		<p>доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, који сматрају да су неправедно третирани, дискриминисани или на било који други начин оштећени, а нарочито против одлука које је донео управљач инфраструктуре или, тамо где је одговарајуће, железнички превозник или оператор услужног објекта, а који се тичу:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику; 2) критеријума које оне садрже; 3) поступка доделе и резултата тог поступка; 4) система обрачуна и наплате цена; 5) висине и/или структуре цена приступа које је у обавези, или може бити у обавези да плати; 6) Информације о услужном објекту; 7) примене одредаба члана 13. овог закона, а посебно приступа и наплате услуга. <p>Захтев из става 1. овог члана Дирекцији могу поднети и железнички превозници које су ангажовали подносиоци захтева за доделу капацитета</p>		<p>одредбе измењен Директивом из IV пакета.</p>	
---	--	--	--	---	--

<p>7, 7a, 7b, 7c, and 7d.</p> <p>2. Without prejudice to the powers of the national competition authorities to secure competition in the rail services markets, the regulatory body shall have the power to monitor the competitive situation in the rail services markets, including in particular the market for high-speed passenger services, and the activities of infrastructure managers in relation to points (a) to (j) of paragraph 1. In particular, the regulatory body shall verify compliance with points (a) to (j) of paragraph 1 on its own initiative and with a view to preventing discrimination against applicants. It shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants.</p> <p>3. The regulatory body shall also cooperate closely with the national safety authority within the meaning of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (2), and</p>		<p>инфраструктуре који нису железнички превозници. Захтев из става 1. тач. 1), 2), 4), 5) и 6) овог члана Дирекцији могу поднети и потенцијални подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту. Захтев који се односи на поступак доделе и резултат тог поступка може се поднети у току поступка доделе, а најкасније у року од 30 дана од дана његовог окончања.</p> <p>Захтев који се односи на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене може поднети железнички превозник који је закључио уговор са управљачем инфраструктуре или оператором услужног објекта у року од три месеца од дана достављања обрачуна.</p> <p>Одлучивање по Захтеву из става 1. овог члана представља одлучивање у управној ствари у складу са законом којим се уређује општи управни поступак. Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>the licensing authority within the meaning of this Directive.</p> <p>Member States shall ensure that these authorities jointly develop a framework for information-sharing and cooperation aimed at preventing adverse effects on competition or safety in the railway market. This framework shall include a mechanism for the regulatory body to provide the national safety and licensing authorities with recommendations on issues that may affect competition in the railway market and for the national safety authority to provide the regulatory body and licensing authority with recommendations on issues that may affect safety. Without prejudice to the independence of each authority within the field of their respective competences, the relevant authority shall examine any such recommendation before adopting its decisions. If the relevant authority decides to deviate from these recommendations, it shall give reasons in its decisions.</p> <p>4 Member States may decide that the regulatory body is given the task to adopt non-binding opinions on the provisional versions of the business plan referred to in Article 8(3), the contractual agreement and the</p>		<p>за заштиту конкуренције, Дирекција је овлашћена да прати стање конкуренције на тржишту железничких услуга а нарочито, контролише поступања управљача инфраструктуре, железничког превозника и оператора услужног објекта у смислу става 1. овог члана на сопствену иницијативу и са циљем спречавања дискриминације према подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре. Дирекција нарочито, проверава да ли Изјава о мрежи садржи дискриминаторне одредбе или ствара дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре којима би се могли дискриминисати подносиоци захтева. Дирекција се стара о томе да цене које утврди управљач инфраструктуре буду у складу са овим законом и да су недискриминаторске. Преговори између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре у погледу висине цена приступа се дозвољавају само ако се воде под надзором Дирекције. Дирекција интервенише ако оцени да се преговори не</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>capacity- enhancement plan to indicate in particular whether these instruments are consistent with the competitive situation in the rail services markets.</p> <p>5. The regulatory body shall have the necessary organisational capacity in terms of human and material resources, which shall be proportionate to the importance of the rail sector in the Member State.</p> <p>6. The regulatory body shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory. Negotiations between applicants and an infrastructure manager concerning the level of infrastructure charges shall only be permitted if these are carried out under the supervision of the regulatory body. The regulatory body shall intervene if negotiations are likely to contravene the requirements of this Chapter.</p> <p>7. The regulatory body shall, regularly and, in any case, at least every two years, consult representatives of users of the rail freight and passenger transport services, to take into account their views on the rail market.</p> <p>8. The regulatory body shall have</p>		<p>одвијају сагласно одредбама овог закона.</p> <p>Дирекција може давати необавезујућа мишљења о нацртима планова пословања, уговора између надлежних органа и управљача инфраструктуре о условима и начину финансирања управљања железничком инфраструктуром из члана 21. овог закона и плановима за побољшање капацитета из члана 42. овог закона, како би указала посебно да ли су ови акти усклађени са ситуацијом на тржиштима железничких услуга.</p> <p>Дирекција редовно, а у сваком случају најмање на сваке две године, консултује представнике корисника услуга железничког превоза робе и путника, како би се узели у обзир њихови ставови о железничком тржишту.</p> <p>Дирекција разматра све притужбе у смислу овог члана и, по потреби, захтева релевантне информације и покреће консултације са свим релевантним странама, у року од 30 дана од пријема притужбе. Дирекција одлучује о свим притужбама, предузима мере</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>the power to request relevant information from the infrastructure manager, applicants and any third party involved within the Member State concerned.</p> <p>Information requested shall be supplied within a reasonable period set by the regulatory body that shall not exceed one month, unless, in exceptional circumstances, the regulatory body agrees to, and authorises, a time-limited extension, which shall not exceed two additional weeks. The regulatory body shall be able to enforce such requests with appropriate penalties, including fines. Information to be supplied to the regulatory body includes all data which the regulatory body requires in the framework of its appeal function and in its function of monitoring the competition in the rail services markets in accordance with paragraph 2. This includes data which are necessary for statistical and market observation purposes.</p> <p>9. The regulatory body shall consider any complaints and, as appropriate, shall ask for relevant information and initiate consultations with all relevant parties, within 1 month from the receipt of the complaint. It shall</p>		<p>за исправку стања и обавештава релевантне стране о решењу донетом у року од највише шест недеља од пријема свих релевантних информација. Не доводећи у питање право тела за заштиту конкуренције, Дирекција, по потреби, одлучује на сопствену иницијативу о одговарајућим мерама за исправку дискриминације подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, поремећаја тржишта и свих осталих нежељених дешавања на овим тржиштима, нарочито у смислу става 1. овог члана. Дирекција је овлашћена да спроводи ревизије или покреће екстерну ревизију над управљачем инфраструктуре, операторима услужних објеката и, по потреби, железничким превозницима, како би се утврдила усклађеност са одредбама за раздвајање рачуна утврђеним чланом 3. овог закона. У том смислу, Дирекција има право да захтева све релевантне информације. Нарочито, Дирекција је овлашћена да захтева од управљача</p>			
---	--	--	--	--	--

<p>decide on any complaints, take action to remedy the situation and inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within 6 weeks from receipt of all relevant information. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail service markets, the regulatory body shall, where appropriate, decide on its own initiative on appropriate measures to correct discrimination against applicants, market distortion and any other undesirable developments in these markets, in particular with reference to points (a) to (j) of paragraph 1.</p> <p>A decision of the regulatory body shall be binding on all parties covered by that decision, and shall not be subject to the control of another administrative instance. The regulatory body shall be able to enforce its decisions with the appropriate penalties, including fines.</p> <p>In the event of an appeal against a refusal to grant infrastructure capacity, or against the terms of an offer of capacity, the regulatory body shall either confirm that no modification of the infrastructure manager's</p>		<p>инфраструктуре, оператора услужних објеката и свих привредних друштава или других субјеката који врше или интегришу различите врсте железничког транспорта или управљања инфраструктуром у складу са чл. 3. и 13. овог закона да доставе одговарајуће рачуноводствене информације.</p> <p>Управљач инфраструктуре, железнички превозник и оператор услужног објекта дужни су да омогуће приступ пословним просторијама и пословној документацији овлашћеним лицима дирекције која обављају послове из ст. 1, 7, 8. и 11. овог члана, која имају службену легитимацију.</p> <p>Образац службене легитимације из става 12. овог члана прописује дирекција.</p> <p>Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за питања државне помоћи, Дирекција може, ако на основу примљених финансијских извештаја установи да постоји могућност повреде одредаба закона којим се уређује државна помоћ, да о томе</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>decision is required, or it shall require modification of that decision in accordance with directions specified by the regulatory body.</p> <p>10. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are subject to judicial review. The appeal may have suspensive effect on the decision of the regulatory body only when the immediate effect of the regulatory body's decision may cause irretrievable or manifestly excessive damages for the appellant. This provision is without prejudice to the powers of the court hearing the appeal as conferred by constitutional law, where applicable.</p> <p>11. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are published.</p> <p>12. In order to verify compliance with accounting separation provisions laid down in Article 6 and provisions on financial transparency laid down in Article 7d, the regulatory body shall have the power to carry out audits or initiate external audits with infrastructure managers, operators of service facilities and, where relevant, railway undertakings. In the case of vertically integrated undertakings,</p>		<p>обавести надлежне органе. Дирекција сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје стручна мишљења и обавља друге послове утврђене овим законом. Дирекција објављује донета решења из ст. 1. и 11. овог члана на својој интернет страници. Дирекција припрема годишњи извештај о обављању послова у области регулисања тржишта железничких услуга у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја јуна септембра текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције. Надлежност Дирекције у области лиценцирања железничких превозника.</p>			
---	--	--	--	--	--

<p>those powers shall extend to all legal entities. The regulatory body shall be entitled to request any relevant information. In particular the regulatory body shall have the power to request infrastructure manager, operators of service facilities and all undertakings or other entities performing or</p> <p>integrating different types of rail transport or infrastructure management as referred to in Article 6(1) and (2) and Article 13 to provide all or part of the accounting information listed in Annex VIII with a sufficient level of detail as deemed necessary and proportionate.</p> <p>Without prejudice to the powers of the national authorities responsible for State aid issues, the regulatory body may also draw conclusions from the accounts concerning State aid issues which it shall report to those authorities.</p> <p>Financial flows referred to in Article 7d(1), loans referred to in Article 7d(4) and (5), and debts referred to in Article 7d(7) shall be subject to monitoring by the regulatory body.</p> <p>Where a Member State has designated the regulatory body as the independent competent body</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>referred to in Article 7c(4), the regulatory body shall assess the cooperation agreements referred to in that Article.</p> <p>13. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VIII. Thus, Annex VIII may be amended to adapt it to the evolution of accounting and control practices and/or to supplement it with additional elements necessary to verify separation of accounts.</p>					
57.	<p>Cooperation between regulatory bodies</p> <p>1. The regulatory bodies shall exchange information about their work and decision-making principles and practice and, in particular, exchange information on the main issues of their procedures and on the problems of interpreting transposed Union railway law. They shall otherwise cooperate for the purpose of coordinating their decision-making across the Union. For this purpose, they shall participate and work together in a network that convenes at regular intervals. The Commission shall be a member, coordinate and support the work of the network and make recommendations to the</p>			НП	Одредбу могу применити само државе чланице ЕУ. Предметна сарадња ће се успоставити у примени Споразума о транспортној заједници.	

<p>network, as appropriate. It shall ensure active cooperation of the appropriate regulatory bodies.</p> <p>Subject to the rules on data protection provided for in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (1) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (2), the Commission shall support the exchange of the information referred above among the members of the network, possibly through electronic tools, respecting the confidentiality of business secrets supplied by the relevant undertakings.</p> <p>2. The regulatory bodies shall cooperate closely, including through working arrangements, for the purposes of mutual assistance in their market monitoring tasks and handling complaints or investigations.</p> <p>3. In the case of a complaint or an own-initiative investigation on</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>issues of access or charging relating to an international train path, as well as in the framework of monitoring competition on the market related to international rail transport services, the regulatory body concerned shall consult the regulatory bodies of all other Member States through which the international train path concerned runs and, where appropriate, the Commission, and shall request all necessary information from them before taking its decision.</p> <p>3a. Where matters concerning an international service require decisions of two or more regulatory bodies, the regulatory bodies concerned shall cooperate in preparing their respective decisions in order to bring about a resolution of the matter. For that purpose, the regulatory bodies concerned shall carry out their functions in accordance with Article 56.</p> <p>4. The regulatory bodies consulted in accordance with paragraph 3 shall provide all the information that they themselves have the right to request under their national law. This information may only be used for the purpose of handling the complaint or investigation</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>referred to in paragraph 3.</p> <p>5. The regulatory body receiving the complaint or conducting an investigation on its own initiative shall transfer relevant information to the regulatory body responsible in order for that body to take measures regarding the parties concerned.</p> <p>6. Member States shall ensure that any associated representatives of infrastructure managers as referred to in Article 40(1) provide, without delay, all the information necessary for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3 of this Article and requested by the regulatory body of the Member State in which the associated representative is located. That regulatory body shall be entitled to transfer such information regarding the international train path concerned to the regulatory bodies referred to in paragraph 3.</p> <p>7. At the request of a regulatory body, the Commission may participate in the activities listed under paragraphs 2 to 6 for the purpose of facilitating the cooperation of regulatory bodies as outlined in those paragraphs.</p> <p>8. Regulatory bodies shall develop common principles and</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>practices for making the decisions for which they are empowered under this Directive. Such common principles and practices shall include arrangements for the resolution of disputes that arise within the framework of paragraph 3a. Based on the experience of regulatory bodies and on the activities of the network referred to in paragraph 1, and, if needed, to ensure efficient cooperation of regulatory bodies, the Commission may adopt implementing acts setting out such common principles and practices. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>9. Regulatory bodies shall review decisions and practices of associations of infrastructure managers as referred to in Article 37 and Article 40(1) that implement provisions of this Directive or otherwise facilitate international rail transport.</p> <p>10. For decisions concerning a bi-national infrastructure, both Member States concerned may at any time after 24 December 2016 agree to require coordination between the regulatory bodies concerned in order to align the impact of their</p>					
--	--	--	--	--	--

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

<p>Articles 50 to 53, 55 and 56 on condition that decisions on the allocation of infrastructure capacity or the charging of fees are open to appeal, if so requested in writing by a railway undertaking, before an independent body which shall take its decision within two months of the submission of all relevant information and whose decision shall be subject to judicial review.</p> <p>2. Where more than one railway undertaking licensed in accordance with Article 17, or, in the case of Ireland and Northern Ireland, a railway company so licensed elsewhere, submits an official application to operate competing railway services in, to or from Ireland or Northern Ireland, the continued applicability of this derogation shall be decided upon in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>The derogations referred to in paragraph 1 shall not apply where a railway undertaking operating railway services in Ireland or Northern Ireland submits an official application to operate railway services on, to or from the territory of another Member State, with the exceptions of</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Ireland for railway undertakings operating in Northern Ireland and the United Kingdom for railway undertakings operating in Ireland.</p> <p>Within one year from the receipt of either the decision referred to in the first subparagraph of this paragraph or notification of the official application referred to in the second subparagraph of this paragraph, the Member State or States concerned (Ireland or the United Kingdom with respect to Northern Ireland) shall put in place legislation to implement the Articles referred to in paragraph 1.</p> <p>3. A derogation referred to in paragraph 1 may be renewed for periods not longer than five years. Not later than 12 months before the expiry date of the derogation a Member State availing itself of that derogation may address a request to the Commission for a renewed derogation. Any such request shall be justified.</p> <p>The Commission shall examine such a request and adopt a decision in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2). That procedure shall apply to any decision related to the request.</p> <p>When adopting its decision, the Commission shall take into</p>					
--	--	--	--	--	--

	account any development in the geopolitical situation and the development of the rail market in, from and to the Member State that requested the renewed derogation.					
60.	<p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 December 2012. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of powers referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A</p>			НП	Одредба се односи на ЕУ институције	

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

	<p>At the request of a Member State, of a regulatory body or on its own initiative, the Commission shall examine specific measures adopted by national authorities in relation to the application of this Directive, concerning the conditions of access to railway infrastructure and services, the licensing of railway undertakings, infrastructure charging and capacity allocation within 12 months after adoption of those measures. The Commission shall decide in accordance with the procedure referred to in Article 62(2) whether the related measure may continue to be applied within four months of receipt of such a request.</p>				Европске комисије	
62.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. When the committee delivers no opinion on a draft implementing act to be adopted</p>			НП	Одредба се односи на ЕУ институције	

	<p>pursuant to Article 10(4), Article 11(4), Article 12(5), Article 13(9) and Article 17(5), Article 31(3) and (5), Article 32(4) and Article 57(8), the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.</p>					
63.	<p>Report</p> <p>1. By 31 December 2024, the Commission shall evaluate the impact of this Directive on the rail sector and shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on its implementation.</p> <p>In particular, the report shall evaluate the development of high-speed rail services and assess the existence of discriminatory practices regarding access to high-speed lines. The Commission shall consider whether it is necessary to submit legislative proposals.</p> <p>By the same date, the Commission shall assess whether discriminatory practices or other types of distortion of competition persist in relation to infrastructure managers which are part of a vertically integrated undertaking. The Commission</p>			НП	Права и обавезе Европске комисије	

	<p>shall, if appropriate, submit legislative proposals.</p> <p>2. In light of the experience acquired through the network of regulatory bodies, the Commission shall, by 16 December 2014, submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions a report on cooperation between regulatory bodies. The Commission shall, if appropriate, propose complementary measures to ensure a more integrated regulatory oversight of the European rail market, in particular for international services. To that end, legislative measures shall also be considered, if appropriate.</p>					
64.	<p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive including as regards compliance by undertakings, operators, applicants, authorities and other entities concerned by 16 June 2015. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this</p>			НП	Одредба је по правној природи таква да је могу имплементират и само државе чланице	

	<p>Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directives repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.</p> <p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p> <p>The obligations for transposition and implementation of Chapters II and IV of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no railway system is established within their territory.</p>					
65.	<p>Repeal</p> <p>Directives 91/440/EEC, 95/18/EC and 2001/14/EC, as amended by the Directives listed in Annex IX, Part A, are repealed with effect from 17 June 2015, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for transposition into national law of the Directives set out in Part B of</p>			НП	Прелазне и завршне одредбе	

	Annex IX. References to the repealed Directives shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex X.					
66.	Entry into force This Directive shall enter into force on the day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.			НП	Прелазне и завршне одредбе	
67.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			НП	Прелазне и завршне одредбе	
a 1.	LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS	02. 4.	Железничка инфраструктура, у смислу овог закона, састоји се од следећих елемената, који чине пругу и споредне колосеке на мрежи, као и индустријске колосеке прикључене на мрежу: 1) пружни појас; 2) колосек и подлога колосека, нарочито насип, усек, дренажни канали и ровови, зидани ровови, пропусти, обложени зидови, засади за заштиту бочних нагиба итд; платформе за путнике и робу, укључујући и оне у путничким станицама и теретним терминалима;	ПУ		

			<p>ивична стаза и пешачке стазе; преградни зидови, живе ограде, ограде; противпожарни појасеви; апарати за загревање скретница; прелази; застори за заштиту од снега итд;</p> <p>3) грађевински објекти: мостови, пропусти и други надвожњаци, тунели, покривени усеци и други подвожњаци; потпорни зидови, структуре за заштиту од лавина, одрона итд;</p> <p>4) путни прелази, укључујући средства за осигурање путних прелаза;</p> <p>5) горњи строј, а нарочито: шине, ужлебљене шине и заштитне шине; прагови и подужне везе, колосечни причврсни и спојни прибор, застор укључујући туцаник и песак; скретнице, прелази итд; окретнице и преноснице (осим оних резервисаних искључиво за локомотиве);</p> <p>б) прилази за путнике</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>и робу, укључујући друмски приступ и приступ за путнике који долазе или одлазе пешке;</p> <p>7) безбедносне, сигналне и телекомуникационе инсталације на отвореним пругама, у станицама и ранжирним станицама, укључујући постројења за стварање, трансформисање и дистрибуцију електричне енергије за сигнализацију и телекомуникације; зграде за такве инсталације или постројења; колосечне кочнице;</p> <p>8) инсталације за осветљења за потребе саобраћаја и безбедности;</p> <p>9) постројење за трансформацију и пренос електричне енергије за вучу возова: двофазни далеководи 110 kV, подстанции изузев разводног постројења 110 kV у тој подстанци, напојни каблови између подстанци и контактних водова, контактна мрежа и носачи, трећа шина са</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>носачима; 10) зграде или делови зграда које су у функцији управљања железничком инфраструктуром, укључујући део опреме за обрачун и наплату превозних цена.</p> <p>Железничка инфраструктура не обухвата индустријске железнице, индустријске колосеке за сопствене потребе, као ни колосеке смештене унутар железничких радионица за поправку, депоа или гаража за локомотиве, од граничника у зони радионице, депоа или гараже.</p> <p>Право приступа железничкој инфраструктури имају сви заинтересовани железнички превозници под једнаким условима, на начин прописан овим законом.</p> <p>Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министар)</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			ближе прописује елементе јавне железничке инфраструктуре.			
a 2.	<p>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS</p> <p>(referred to in Article 13)</p> <p>1. The minimum access package shall comprise:</p> <p>(a) handling of requests for railway infrastructure capacity;</p> <p>(b) the right to utilise capacity which is granted;</p> <p>(c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions;</p> <p>(d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement;</p> <p>(e) use of electrical supply equipment for traction current, where available;</p> <p>(f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.</p> <p>2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:</p>	01. 14.	<p>Управљач инфраструктуре пружа железничким превозницима са којима је закључио уговор о коришћењу железничке инфраструктуре минимални приступни пакет услуга, који обухвата:</p> <p>1) поступање са захтевима за капацитетом железничке инфраструктуре;</p> <p>2) право да се користи додељени капацитет;</p> <p>3) коришћење железничке инфраструктуре, укључујући скретнице и рачвање;</p> <p>4) управљање саобраћањем возова, укључујући сигнализацију, регулисање, пријем и отпрему возова, комуникацију, и пружање информација о кретању воза;</p> <p>5) коришћење опреме за напајање електричном</p>	ПУ		

<p>(a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;</p> <p>(b) freight terminals;</p> <p>(c) marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities;</p> <p>(d) storage sidings;</p> <p>(e) maintenance facilities, with the exception of heavy maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities;</p> <p>(f) other technical facilities, including cleaning and washing facilities;</p> <p>(g) maritime and inland port facilities which are linked to rail activities;</p> <p>(h) relief facilities;</p> <p>(i) refuelling facilities and supply of fuel in these facilities, charges for which shall be shown on the invoices separately.</p> <p>3. Additional services may comprise:</p> <p>(a) traction current, charges for which shall be shown on the invoices separately from charges for using the electrical supply</p>	<p>01. 15.</p>	<p>енергијом за вучу, ако постоји;</p> <p>б) све остале информације неопходне за реализацију или извршење превоза за који је капацитет додељен. Цена приступа укључује минимални приступни пакет услуга. Железничким превозницима, на њихов захтев, мора бити омогућен приступ, услужним објектима, укључујући приступне колосеке, као и коришћење основних услуга које се пружају у овим објектима, под условима који су недискриминаторски и транспарентни, у складу са овом законом. Услужни објекти из става 1. овог члана су:</p> <p>1) станичне зграде, односно део станичних зграда, у путничким станицама, намењен путницима у железничком саобраћају, и други објекти у функцији путничког саобраћаја, укључујући дисплеј за</p>			
--	--------------------	---	--	--	--

	<p>equipment, without prejudice to the application of Directive 2009/72/EC;</p> <p>(b) pre-heating of passenger trains;</p> <p>(c) tailor-made contracts for:</p> <p>— control of transport of dangerous goods,</p> <p>— assistance in running abnormal trains.</p> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p> <p>(c) technical inspection of rolling stock;</p> <p>(d) ticketing services in passenger stations;</p> <p>(e) heavy maintenance services supplied in maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities.</p>		<p>информације о путовању и одговарајуће место за услуге издавања карата;</p> <p>2) теретни терминали;</p> <p>3) ранжирне станице и колосеци за формирање возова, укључујући колосеке за маневрисање;</p> <p>4) колосеци за гарирање, намењени возилима железничких превозника која су у функцији коришћења додељеног капацитета инфраструктуре;</p> <p>5) објекти за одржавање, с изузетком објеката за одржавање намењених возовима за велике брзине или за друге врсте возних средстава која захтевају специфичне објекте возила у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја;</p> <p>6) остали технички објекти, укључујући објекте за чишћење и прање;</p> <p>7) објекти лука на унутрашњим водама</p>			
--	---	--	--	--	--	--

			<p>повезани са железничким активностима;</p> <p>8) објекти за пружање помоћи;</p> <p>9) објекти за складиштење и снабдевање горивом, за које се цене исказују одвојено.</p> <p>Железничким превозницима се, поред минималног приступног пакета услуга и основних услуга, могу пружати и додатне и пратеће услуге. Додатне услуге могу да обухватају:</p> <p>1) електричну енергију за вучу;</p> <p>2) предгревање путничких возова;</p> <p>3) посебно прилагођени уговори за:</p> <p>(1) контролу превоза опасне робе,</p> <p>(2) помоћ у саобраћању специјалних возова.</p> <p>Пратеће услуге могу да обухватају:</p> <p>1) приступ телекомуникационим мрежама;</p> <p>2) пружање додатних информација;</p> <p>3) технички преглед</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>возних средстава;</p> <p>4) услуге издавања карата у путничким станицама;</p> <p>5) услуге одржавања које се пружају у објектима за одржавање намењеним возовима за велике брзине или другим врстама возних средстава која захтевају специфичне објекте, у којима се врше радови који се не изводе рутински као део свакодневних активности и захтевају да се возило искључи из саобраћаја. Обезбеђивање електричне енергије за вучу железничким превозницима од стране управљача инфраструктуре, односно оператора услужног објекта, не сматра се енергетском делатношћу у смислу прописа којима се уређује енергетика. Управљач инфраструктуре, односно оператор услужног објекта који поседује елемент железничке инфраструктуре из члана 4. став 1. тачка 9) овог</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>законa, је крајњи купац електричне енергије у смислу прописа којима се уређује енергетика.</p> <p>Управљач инфраструктуре посебно исказује цене за основне, додатне и пратеће услуге које он пружа уз минимални приступни пакет услуга, у складу са закљученим уговором о коришћењу инфраструктуре.</p> <p>Оператори услужних објеката у својој Информацији из члана 18. овог закона прецизирају минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима.</p> <p>Железничким превозницима којима је омогућен приступ колосецима који повезују са услужним објектом, односно колосецима који су у склопу инфраструктуре услужног објекта, оператор услужног објекта пружа минимални приступни пакет услуга, на који се сходно примењује члан</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>14. овог закона.</p> <p>Оператор услужног објекта и подносилац захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, односно железнички превозник кога одреди подносилац захтева који није железнички превозник, уговором уређују међусобна права и обавезе у вези са договореним услугама из овог члана и приступом колосецима који чине инфраструктуру тог услужног објекта.</p>			
a 3.	FINANCIAL FITNESS	01. 81.4-6	<p>Услов који се односи на финансијску способност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је подносилац захтева финансијски способан да испуњава своје постојеће и потенцијалне обавезе, које су реално процењене, за период од 12 месеци. Ради утврђивања</p>	ПУ	Потпуна усклађеност је постигнута доношењем Правилникам о лиценцама за превоз у железничком саобраћају („Сл. гласник РС” , 9/14).	

			<p>испуњености услова у погледу финансијске способности, подносилац захтева из става 4. овог члана доставља Дирекцији уз захтев информације и доказе о:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) расположивим средствима, укључујући износ средстава на банковном рачуну, резервисана средства за прекорачења и зајмове; 2) новчаним средствима и основним средствима који су доступни као јемство; 3) обртним средствима; 4) релевантним трошковима, укључујући трошкове набавке возила, земљишта, објеката, инсталација и возног парка; 5) трошковима активе подносиоца захтева; 6) плаћању пореза и доприноса за обавезно социјално осигурање (у даљем тексту: доприноса). <p>Услов из става 4. овог члана не сматра се испуњеним ако</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			подносилац захтева нередовно уплаћује доспеле порезе и доприносе.			
a 4.	CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT	01. 17.3-4	Изјава о мрежи садржи следеће информације: 1) део којим се утврђује природа инфраструктуре која је на располагању железничким предузећима и услове за приступ истој. Информације у овом делу су на годишњем нивоу конзистентне са регистром железничке инфраструктуре који се објављују у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система или се позивају на овај регистар. 2) Део о начелима наплате цена и висини цена. Садржи одговарајуће детаље о системима наплате као и довољно информација о ценама, као и остале релевантне информације о приступу које важе за услуге наведене у овом закону, које пружа само један пружалац услуга. Овај део садржи детаље	ПУ		

		<p>методологије, правила и, по потреби, скале које се користе за примену чл. 23-27. овог закона, у погледу трошкова и цена. Садржи информације о променама цена о којима је већ одлучено или које се предвиђају за период од наредних пет година, уколико су расположиве.</p> <p>3) део о начелима и критеријумима за доделу капацитета. Овим се утврђују опште карактеристике капацитета инфраструктуре које су на располагању железничким предузећима и сва ограничења која се односе на њену употребу, укључујући могуће захтеве за капацитетом за одржавање. Такође се прецизирају поступци и рокови који се односе на поступак доделе капацитета. Садржи специфичне критеријуме који се примењују током тог поступка, нарочито:</p> <p>(1) поступке у складу са којима подносиоци захтева могу да захтевају</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>капацитете од управљача инфраструктуре;</p> <p>(2) захтеве који се тичу подносиоца захтева;</p> <p>(3) распоред за подношење захтева и поступак доделе и процедуре по којима се захтевају информације о распоређивању и процедуре за заказивање планираних и непредвиђених радова на одржавању и ограничења капацитета;</p> <p>(4) начела којима се руководе поступци координације и систем решавања спорова обезбеђен као део овог поступка;</p> <p>(5) поступке који се прате и критеријуми који се користе када је инфраструктура загушена;</p> <p>(6) детаље о ограничењима у погледу коришћења инфраструктуре;</p> <p>(7) услове под којима се, приликом одређивања приоритета за поступак доделе, узимају у обзир претходни нивои искоришћења капацитета.</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>Наводе се детаљи мера предузетих да се обезбеди адекватан третман услуга превоза робе, међународних услуга, и захтева у складу са ad hoc поступком. Садржи шаблон обрасца за подношење захтеве за доделу капацитета.</p> <p>Управљач инфраструктуре објављује и детаљне информације о поступцима доделе међународних траса возова.</p> <p>4) део са информацијама у вези са подношењем захтева за лиценцу и сертификат о безбедности железнице који се издају у складу са овим законом и законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају, или упућивање на веб сајт на којем се такве информације објављују у електронском облику бесплатно;</p> <p>5) део са информацијама о поступцима за решавање спорова и Захтева које се односе на питања приступа железничкој</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктури и услугама и систему учинка наведеном у члану 26. став 2. тачка 7) и члану 37. став 7. овог закона;</p> <p>6) део са информацијама о приступу и наплати услуга у услужним објектима из члана 15. овог закона, укључујући и минимални пакет основних услуга које пружају железничким превозницима, укључујући и приступ колосецима. Оператори услужних објеката које не контролише управљач инфраструктуре достављају информације о ценама приступа услужном објекту и ценама пружања услуга, као и информације о техничким условима приступа ради укључивање у изјаву о мрежи, или указују на веб сајт на којем се те информације објављују у електронском облику бесплатно;</p> <p>7) модел оквирних споразума између управљача</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре и подносилаца захтева у складу са чланом 33. овог закона.</p> <p>Општим условима уговора о коришћењу инфраструктуре који закључују управљач инфраструктуре и железнички превозник којем је додељен капацитет инфраструктуре сматра се део Изјаве о мрежи који садржи податке који се односе на:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) услове за приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама које пружа управљач инфраструктуре; 2) начела и начин одређивања и обрачуна цена; 3) висину цена минималног приступног пакета услуга, за приступ услужним објектима којима управља управљач инфраструктуре и услуге које у њима пружа, за додатне и пратеће услуге које пружа управљач 			
--	--	---	--	--	--

			инфраструктуре; 4) начела и критеријуме за доделу инфраструктурног капацитета.			
a 5.	BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS	01. 22.	Уговор о условима и начину финансирања управљања јавном железничком инфраструктуром садржи најмање следеће елементе: 1) област примене споразума у погледу инфраструктуре и услужних објеката, структурираних у складу са чл. 14. и 15. овог закона. Уговор обухвата све аспекте управљања инфраструктуром, укључујући одржавање и обнову инфраструктуре која је већ у употреби. По потреби, може да се обухвати и изградња нове инфраструктуре; 2) структуру плаћања или средстава опредељених за услуге управљача инфраструктуре наведене у чл. 14. и 15. овог закона, на одржавање и обнављање и решавање постојећих заосталих	ПУ		

		<p>ставки за одржавање и обнову. По потреби, може да се обухвати структура плаћања или средстава додељених за нову инфраструктуру;</p> <p>3) циљеве ефикасности усмерене на кориснике, у виду показатеља и критеријума квалитета који покривају елементе као што су:</p> <p>(1) ефикасност рада возова, између осталог у погледу брзине на прузи и поузданости, и задовољства корисника,</p> <p>(2) капацитети мреже,</p> <p>(3) управљање основним средствима,</p> <p>(4) обим активности,</p> <p>(5) ниво безбедности,</p> <p>(6) заштита животне средине;</p> <p>4) ниво могућих кашњења у одржавању и средства чија ће се употреба постепено прекинути и према томе покренути различите финансијске токове;</p> <p>5) подстицаје из члана 21. став 3. овог закона;</p> <p>б) минималне обавезе извештавања управљача</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>инфраструктуре у смислу садржаја и учесталости извештавања, укључујући информације које се објављују годишње;</p> <p>7) трајање уговора, које се синхронизује и у складу је са трајањем плана пословања, концесије или дозволе управљача инфраструктуре, где је применљиво, и методологијом за одређивање цена коју доноси Влада;</p> <p>8) правила поступања у случајевима великих поремећаја у раду и ванредних ситуација, укључујући планове за поступање у непредвиђеним ситуацијама и превремени раскид уговорног споразума, као и правовремено обавештавање корисника;</p> <p>9) корективне мере које се предузимају ако било која од страна крши своје уговорне обавезе или, под изузетним околностима, које утичу на расположивост јавних средстава. Ово укључује</p>			
--	--	--	--	--	--

			услове и поступке за поновно преговарање и превремени раскид.			
a 6.	REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE	01. 24.2-3	Ради увођења додатака из става 1. овог члана у систем наплате, управљач инфраструктуре приликом дефинисања списка тржишних сегмената разматра и пореди најмање следеће: 1) услуге превоза путника наспрам услуга превоза робе; 2) возове који превозе опасну робу наспрам осталих теретних возова; 3) услуге у унутрашњем саобраћају наспрам услуга у међународном саобраћају; 4) комбиновани транспорт наспрам директних возова; 5) услуге у градском или регионалном путничком саобраћају наспрам услуга у међуградском путничком саобраћају; 6) саобраћај блок возова наспрам возова са појединачним вагонима; 7) услуге редовног	ПУ		

		01.	<p>превоза наспрам повремених услуга превоза.</p> <p>За одређене будуће инвестиционе пројекте, као и за одређене инвестиционе пројекте који су у току или су завршени у претходних 30 година, управљач инфраструктуре може да утврди или настави да утврђује веће висине цена на основу дугорочних трошкова таквих пројеката, ако се њима повећава ефикасност и/или исплативост и ако се иначе ти инвестициони пројекти не би могли или се нису могли предузети. Овакав систем наплате може да обухвати и договоре између управљача инфраструктуре, с једне стране, и подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре или железничких превозника, с друге стране о подели ризика који се односи на нове инвестиције.</p> <p>Системи за обрачун</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		26.	<p>и наплату цена приступа, кроз системе учинка, подстичу железничке превознике и управљача инфраструктуре да минимизирају поремећаје и побољшају учинак железничке мреже. Овај систем може да укључује пенале за активности које ометају експлоатацију мреже, обештећење за превознике која трпе због поремећаја и бонусе којима се награђује за учинак бољи од планираног.</p> <p>Систем учинка из става 1. овог члана заснива се на следећим основним начелима, која се примењују на читавој мрежи управљача инфраструктуре:</p> <p>1) Како би се остварио уговорен ниво учинка и не би угрозила економска одрживост услуге, управљач инфраструктуре се, у току поступка израде Изјаве о мрежи, са подносиоцима захтева договора о главним параметрима система учинка, нарочито</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		<p>о трајању кашњења, максималним износима плаћања у оквиру система учинка које се односе и на појединачне вожње возова и за све вожње возова железничког превозника током датог временског периода.</p> <p>2) Управљач инфраструктуре доставља железничким превозницима важећи ред вожње, на основу којег се рачунају кашњења, најмање пет дана пре кретања воза. Управљач инфраструктуре може да примени краћи период обавештавања у случају непредвиђених околности, више силе или касних измена важећег реда вожње.</p> <p>3) Сва кашњења се распоређују у једну од следећих класа и под-класа кашњења:</p> <p>1. Управљање експлоатацијом/планирањем које се може приписати управљачу инфраструктуре:</p> <p>- Израда реда вожње,</p>			
--	--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Формирање воза, - Грешке у процедурама експлоатације, - Неправилна примена правила приоритета, - Особље, - Остали узроци; <p>2. Постројења инфраструктуре за које је одговоран управљач инфраструктуре</p> <ul style="list-style-type: none"> - Сигнално-сигурносни уређаји и инсталације, - Сигнално-сигурносни уређаји и инсталације на путним прелазима у нивоу, - Телекомуникацион е инсталације, - Опрема за снабдевање електричном енергијом, - колосек, - Грађевински објекти, - Особље, - Остали узроци; <p>3. Узроци који настају као резултат грађевинских радова за које је одговоран</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>управљач инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Планирани грађевински радови, - Неправилности у извршењу грађевинских радова, - Ограничење брзине због дефекта колосека, - Остали узроци; <p>4. Узроци за које су одговорни други управљачи инфраструктуре:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Кашњење које је проузроковао претходни управљач инфраструктуре, - Кашњење које је проузроковао наредни управљач инфраструктуре; <p>5. Комерцијални узроци који се могу приписати железничком превознику:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Прекорачење времена стајања, - Захтев железничког превозника, - Утоварне операције, - Неправилности при утовару, - Комерцијална 			
--	--	--	--	--	--

		<p>припрема воза, - Особље, - Остали узроци;</p> <p>6. Железничка возна средства за која је одговоран железнички превозник: - План обрта железничких возних средстава и измене плана обрта, - Формирање воза које врши железнички превозник, - Проблеми са путничким колима (превоз путника), - Проблеми са теретним вагонима (превоз терета), - Проблеми са колима, локомотивама и моторним гарнитурама, - Особље, - Остали узроци;</p> <p>7. Узроци који се могу приписати другим железничким превозницима: - Које је проузроковао наредни железнички превозник, - Које је проузроковао претходни</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>железнички превозник;</p> <p>8. Спољни узроци који се не могу приписати ни управљачу инфраструктуре, ни железничком превознику:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Штрајк, - Административне формалности, - Спољни утицај, - Утицај временских прилика и природни узроци, - Кашњење услед спољних узрока на наредној мрежи, - Остали узроци; <p>9. Секундарни узроци за које није одговоран ни управљач инфраструктуре, ни железнички превозник:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Опасне незгоде, несреће и опасности, - Заузетост колосека због кашњења истог воза, - Заузетост колосека због кашњења другог воза, - Обрт, - Веза возова, - Потребно је даље истраживање; <p>4) Уколико је могуће, кашњења се приписују</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>једном субјекту, уз разматрање одговорности за узроковање поремећаја, као и могућности поновне нормализације саобраћајних услова;</p> <p>5) При прорачуну плаћања узима се у обзир просечно кашњење возова са сличним захтевима за тачност.</p> <p>6) Што је раније могуће управљач инфраструктуре обавештава железничког превозника о прорачуну плаћања у склопу система учинка. Овај прорачун обухвата сва кашњења возова у периоду од највише једног месеца;</p> <p>7) Не доводећи у питање постојеће поступке по Захтевима и одредбе члана 121. овог закона, у случају спорова који се односе на систем учинка, одређује се начин решавања спорова који омогућује решавање таквих спорова без одлагања Утврђени начин решавања спорова мора бити непристрасан у односу на укључене</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>стране. Код примене овог начина решавања спорова одлука се доноси у року од 10 радних дана;</p> <p>Једном годишње управљач инфраструктуре објављује просечан годишњи ниво учинка који су остварили железнички превозници на основу главних параметара договорених за систем учинка.</p>			
a 7.	SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS	02. 34.	<p>Ред вожње утврђује управљач инфраструктуре једном за календарску годину и по правилу ступа на снагу у поноћ, друге суботе у децембру текуће године. Ако се врше измене или допуне реда вожње после зиме, нарочито како би се узеле у обзир, по потреби, измене или допуне редова вожње за међународне путничке возове, то се врши у поноћ друге суботе у јуну, и у другим интервалима између тих датума ако је потребно.</p> <p>Управљач инфраструктуре у оквиру успостављене међународне сарадње са другим управљачима инфраструктуре може договорити друго време</p>	ДУ	<p>Делимична усклађеност је постигнута доношењем Правилника о временском плану доделе капацитета железничке инфраструктуре („Службени гласник”, број 140/14).</p> <p>Овај Анекс је замењен Делегираном одлуком Комисије (ЕУ) 2017/2075, па ће се потпуна усклађеност постићи доношењем</p>	

			<p>почетка важења или измена и допуна реда вожње, о чему је дужан да благовремено обавести јавност и Дирекцију.</p> <p>Захтеви за доделу капацитета инфраструктуре путем уноса траса воза у ред вожње могу се поднети управљачу инфраструктуре најраније 12 месеци, а најкасније 10 месеци пре ступања на снагу реда вожње. Управљач инфраструктуре разматра и захтеве примљене након тог рока.</p> <p>Најкасније 11 месеци пре него што ред вожње ступи на снагу, управљач инфраструктуре води рачуна о томе да су привремене међународне трасе возова успостављене у сарадњи са другим релевантним управљачима инфраструктура.</p> <p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца после истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана. Управљач инфраструктуре одлучује о</p>		<p>подзаконског акта из члана 34.5. Предлога.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

		<p>захтевима које прими после рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.</p> <p>Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подносилац захтева коме је траса додељена. Управљач инфраструктуре ће ажурирати нацрт реда вожње најкасније 30 дана пре ступања на снагу реда вожње како би биле укључене све трасе возова које су додељене после рока из става 3. овог члана. Влада прописује распоред за поступак доделе капацитета инфраструктуре по захтевима за унос капацитета инфраструктуре у облику траса воза у ред вожње, посебно код ограничења капацитета, као и поступак израде реда вожње и његових измена. Управљач инфраструктуре се у оквиру успостављене сарадње договара са другим релевантним</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>заинтересованим управљачима инфраструктуре о томе које све међународне трасе возова треба укључити у ред вожње, пре почетка консултација о нацрту реда вожње. Прилагођавање постигнутих договора врши се само ако је неопходно. Превоз путника и робе у железничком саобраћају врши се у складу са редом вожње унапред утврђеним од управљача инфраструктуре у складу са овим законом.</p> <p>Ред вожње, односно измене и допуне реда вожње за јавни превоз путника објављује управљач инфраструктуре у средствима јавног информисања, истиче на видним местима у станичним зградама и објављује и на други уобичајен начин најкасније 20 дана пре ступања на снагу.</p> <p>Железнички превозник дужан је да се придржава објављеног реда вожње, као и да обезбеди редовно и уредно одвијање превоза за време важења реда вожње, осим у случајевима већих поремећаја саобраћаја који</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>су настали због елементарних непогода, већих удеса, озбиљних несрећа и тежих оштећења железничке инфраструктуре. Дирекција прописује саставне делове реда вожње, облик и њихову садржину.</p>			
		<p>Управљач инфраструктуре израђује нацрт реда вожње најкасније четири месеца након истека рока за подношење захтева из става 3. овог члана. Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима које прими након рока из тачке 3. овог члана у складу са поступком објављеним у Изјави о мрежи.</p>			

			Управљач инфраструктуре може променити додељену трасу воза ако је то неопходно како би се осигурало највеће могуће усклађивање свих захтева за доделу капацитета и ако на то пристане подсилац захтева коме је траса додељена.			
a 8.	ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST	01. 126.	Рачуноводствене информације које се на захтев достављају Дирекцији су: 1. Одвајање рачуна: 1) одвојени биланси успеха и биланси стања за активности пружања услуга превоза робе, путника и активности управљања инфраструктуром; 2) детаљне информације о појединачним изворима и коришћењу јавних средстава и других видова компензација на транспарентан и детаљан начин, укључујући детаљан преглед новчаних токова предузећа како би се утврдило на који начин се користе ова јавна средства и други видови компензација; 3) категорије трошкова и добити како би се	ПУ		

			<p>омогућило утврђивање да ли се јавља унакрсно субвенционисање између ових различитих активности, у складу са захтевима Дирекције;</p> <p>4) методологија која се користи за расподелу трошкова између различитих активности;</p> <p>5) уколико је регулисано предузеће део групе, сви детаљи о плаћањима између предузећа.</p> <p>2. Праћење цена приступа:</p> <p>1) различите категорије трошкова, нарочито такве да дају довољно информација о маргиналним/директним трошковима различитих услуга или група услуга како би се омогућио надзор цена приступа железничкој инфраструктури;</p> <p>2) довољно информација како би се омогућило праћење појединачних цена које се плаћају за услуге (или групе услуга); уколико то захтева регулаторно тело, ове информације садрже податке о обимима појединачних услуга, ценама за појединачне услуге и укупним приходима од појединачних услуга које</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>плаћају интерни и екстерни корисници;</p> <p>3) трошкови и приходи за појединачне услуге (или групе услуга) исказани на начин који у свом захтеву одреди Дирекција, како би се уочиле могуће повреде конкуренције, о чему Дирекција обавештава тело надлежно за заштиту конкуренције.</p> <p>3. Показатељи о финансијском учинку:</p> <p>1) изјава о финансијском учинку;</p> <p>2) збирна изјава о трошковима;</p> <p>3) изјава о трошковима одржавања;</p> <p>4) изјава о оперативним трошковима;</p> <p>5) изјава о приходима;</p> <p>6) додатне напомене којима се проширују и разјашњавају изјаве, ако је потребно.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

a 9.	PART A REPEALED DIRECTIVES WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS PART B LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW			НП	Прелазне и завршне одредбе	
a 10.	CORRELATION TABLE			НП	Прелазне и завршне одредбе	

<p>1. Назив прописа Европске уније:</p> <p>Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, OJ L 315, 3.12.2007.</p> <p>Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.</p>	<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа:</p> <p>32007R1371</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Влада Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле: Март 2023.</p>
<p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>01 Закон о железници („Службени гласник РС” , број 41/18)</p> <p>Law on Railways („Official Gazette RS”, no 41/18)</p> <p>02 Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС” , бр. 38/15 и 49/21)</p> <p>Draft Law on Contracts in Railway Transport („Official Gazette RS”, no 38/15)</p> <p>Law on amendments of the Law on Contracts in Railway Transport</p> <p>03 Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници</p> <p>Draft Law on amendments of the Law on Railways</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2022-178</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 непреносивост	Напомена о усклађености
1.	(а) Предмет уредбе (б) (с) Овом уредбом утврђују се правила о следећем: а) информацијама које пружају железничка предузећа, закључивању уговора о превозу, издавању карата и примени Компјутеризованог система за информације и резервације у железничком превозу, б) одговорности железничких предузећа и обавези осигурања путника и пртљага,	01. 93.	Железнички превозници дефинишу стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата: 1) Информације и карте; 2) Тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 3) Укидање услуга;	ПУ		

	<p>в) обавезама железничких предузећа према путницима у случају кашњења, г) заштити, и пружању помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу које путују железницом, д) дефинисању и праћењу стандарда квалитета услуга, руковођењу ризицима за личну безбедност путника и обради жалби, и њ) општим правилима примене Уредбе.</p>		<p>4) Чистоћу возних средстава (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.);</p> <p>5) Анкету о задовољству корисника;</p> <p>6) Поступање по притужбама;</p> <p>7) Пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p>			
2.1 -2.2	<p>Подручје примене</p> <p>1. Ова уредба се примењује на сва путовања железницом и услуге на нивоу Заједнице које пружа једно или више железничких предузећа која имају лиценцу за рад у складу са Уредбом Савета 95/18/ЕЗ од 19. јуна 1995. године о лиценцирању</p>	02.1.	<p>Овим законом уређују се уговорни и други облигациони односи у области јавног превоза путника и ствари у унутрашњем железничком саобраћају.</p> <p>Одредбе овог закона примењују се и на међународни железнички саобраћај, ако потврђеним међународним</p>	ПУ		

	<p>железничких предузећа.</p> <p>2. Ова уредба не примењује се на железничка предузећа и услуге превоза које немају лиценцу у складу са Уредбом 95/18/ЕЗ.</p>		<p>уговором или прописом није одређено другачије.</p>			
2.3-7	<p>3. Од ступања ове уредбе на снагу, чланови 9, 11, 12, 19, 20. став 1. и 26 примењују се на све услуге у железничком превозу путника на нивоу Заједнице.</p> <p>4. Са изузетком одредби дефинисаних у ставу 3, држава чланица може, на транспарентан и недискриминативан начин, одобрити изузеће за период до пет година, који се може обновити два пута на периоде до пет година, од примене одредби ове уредбе на домаће услуге у</p>			НП	<p>Ове одредбе односе се на државе чланице и надлежност ЕК.</p>	

	<p>железничком превозу путника саобраћаја.</p> <p>5. Са изузетком одредби наведених у ставу 3. овог члана, држава чланица може изузети од примене одредби ове уредбе услуге у градском, приградском и регионалном железничком превозу путника. Како би разликовала услуге у градском, приградском и регионалном железничком превозу путника, државе чланице примењују дефиниције садржане у Директиви Савета 91/440/ЕЕЗ од 29. јула 1991. године о развоју железница Заједнице. Приликом примене ових дефиниција, државе чланице узимају у обзир следеће критеријуме: раздаљину, учесталост услуге, број предвиђених заустављања, ангажованих возних</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>средстава, схеме издавања карата, кретања у броју путника у периодима са највишим и најнижим прометом, шифре возова и редове возње.</p> <p>6. На период од најдуже пет година, држава чланица може, на транспарентан и недискриминативан начин, одобрити изузеће, које се може обновити, од примене одредби ове уредбе на одређене услуге или путовања када се значајан део услуге у железничком превозу путника, укључујући барем једну предвиђену станицу, врши изван територије Заједнице.</p> <p>7. Државе чланице информишу Комисију о изузећима одобреним у складу са ставовима 4, 5. и 6. Комисија предузима адекватне мере уколико сматра</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>да овакво изузеће није у складу са одредбама овог члана. Комисија подноси извештај Европском парламенту и Савету најкасније до 3. децембра 2014. године о изузећима одобреним у складу са ставовима 4, 5. и 6.</p>					
3.	<p>Дефиниције</p> <p>За потребе ове Уредбе примењују се следеће дефиниције:</p> <p>1. „железничко предузеће” значи железничко предузеће као што је дефинисано чланом 2. Директиве 2001/14/ЕЗ и сва друга јавна или приватна предузећа чија делатност јесте превоз роба и/или путника железницом при чему се подразумева да предузеће мора обезбедити вучу; ово подразумева и предузећа која обезбеђују само вучу;</p>	03. 2.1.10.	<p>10) <i>железнички превозник</i> 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, са аспекта приступа железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама у вези са обављањем</p>	ПУ		

	<p>2. „превозник” значи железничко предузеће које је уговорна страна и са којим путник закључује уговор о превозу или низ узастопних железничких предузећа која су одговорна по основу овог уговора;</p>	<p>02. 5.1.38.</p> <p>02. 5.1.39.</p>	<p>железничког превоза, сматра се и привредно друштво или друго или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе.</p> <p><i>уговорни превозник</i> је превозник са којим је путник или пошиљалац закључио уговор о превозу;</p> <p><i>узастопни превозник</i> је превозник који на основу закљученог уговора о превозу између путника или пошиљалоца са уговорним превозником, преузима обавезу даљег превоза;</p>			
	<p>3. „извршни превозник” значи железничко предузеће, које није закључило уговор о превозу са путником, али којем је железничко предузеће</p>	<p>02. 5.1.5.</p>	<p><i>Извршни превозник</i> је превозник који није закључио уговор о превозу са путником или пошиљаоцем, а коме је уговорни превозник поверио</p>			

	<p>које је уговорна страна поверило, у целости или делимично, извршење превоза железницом;</p> <p>4. “управљач инфраструктуре” значи свако тело или предузеће које је одговорно посебно за успостављање и одржавање железничке инфраструктуре, или неког њеног дела, као што је дефинисано у члану 3. Директиве 91/440/ЕЕЗ, што може укључити и управљање системима за контролу и безбедност инфраструктуре; функције управљача инфраструктуре на мрежи или делу мреже могу се доделити различитим телима или предузећима;</p> <p>5. „управник станице“ значи организациони субјект у држави</p>	<p>03. 2.1.69.</p> <p>03. 2.1.70).</p>	<p>извршење превоза потпуно или делимично;</p> <p><i>управљач инфраструктуре</i> је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;</p> <p><i>управљач станице</i> је организациони субјект коме је поверена одговорност</p>	<p>ПУ</p>		
--	--	--	---	-----------	--	--

	<p>чланици, коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;</p> <p>6. „организатор путовања” значи организатор или малопродајник, који није железничко предузеће, у смислу члана 2, тачке 2) и 3) Уредбе 90/314/ЕЕЗ;</p> <p>7. „ продавац карата“ значи сваки трговац на мало услуга железничког превоза који закључује уговоре о превозу и продаје карте у име железничког предузећа или за сопствени рачун;</p> <p>8. „уговор о превозу” значи уговор о превозу за финансијску</p>	<p>02. 5.1.20б).</p> <p>02. 5.1.30.</p> <p>02. 5.1.37а).</p>	<p>за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;“</p> <p><i>организатор путовања</i> је организатор туристичког путовања или посредник, који није железничко предузеће, у смислу закона којим се уређује заштита потрошача;</p> <p><i>продавац карата</i> је сваки посредник у продаји железничких услуга који закључује уговоре о превозу путника и продаје карте у име превозника или за сопствени рачун;</p> <p><i>уговор о превозу путника</i> је уговор о превозу уз финансијску накнаду или бесплатно</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>надокнаду или бесплатно закључен између железничког предузећа или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;</p> <p>9. „резервација” значи овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза;</p> <p>10. „директна карта” значи карта или карте које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа једно или више железничких предузећа;</p> <p>11. „услуга железничког превоза путника у унутрашњем саобраћају” значи</p>	<p>03. 1.2.59).</p> <p>03. 5.1.5).</p> <p>02 5.1.40.</p>	<p>закључен између превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;</p> <p><i>резервација</i> је овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза (седиште, постеља, лежај и др);</p> <p><i>јединствена карта</i> представља једн или више карата за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више превозника;</p> <p><i>Унутрашњи железничк и саобраћај</i> је превоз путника и ствари који отпочиње и завршава се на територији</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>услуга у железничком превозу путника која не прелази границу државе чланице;</p> <p>12. „кашњење” значи временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са оглашеним редом вожње и времена његовог или њеног стварног или очекиваног доласка;</p> <p>13. „путна пропусница” или „сезонска карта” значи карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на</p>	<p>01. 95.5.</p> <p>02. 5.1.11.</p> <p>02. 5.1.30а).</p>	<p>Републике Србије;</p> <p>Кашњење у смислу овог члана је временска разлика између времена предвиђеног доласка путника у складу са објављеним редом вожње и времена њиховог стварног или очекиваног доласка.</p> <p><i>Кашњење</i> је временска разлика између времена предвиђеног доласка воза у одређену станицу у складу са објављеним редом вожње и стварног, односно очекиваног времена доласка воза;</p> <p><i>путна пропусница или сезонска карта</i> је карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>одређеном правцу или мрежи у току одређеног временског периода;</p> <p>14. „Компјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу” (КСИРЖП) значи компјутеризовани систем који садржи информације о железничким услугама које нуде железничка предузећа; информације које се уносе у КСИРЖП о путничким услугама укључују следеће информације:</p> <p>(а) план и ред вожње услуга превоза путника;</p> <p>(б) расположивост седишта за</p>	<p>03. 2.1.25.</p>	<p>мрежи у току одређеног временског периода;</p> <p><i>Компјутеризовани систем за информације и резервације у железничком превозу (КСИРЖП) је компјутеризовани систем који садржи информације о железничким путничким услугама које нуде железнички превозници, као што су план и ред вожње за превоз путника, расположивост седишта за превоз путника, цене и посебни услови, приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу и начини на које се могу</i></p>			
--	--	------------------------	---	--	--	--

	<p>услуге превоза путника;</p> <p>(c) цене и посебне услове;</p> <p>(d) приступачност возова за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу ;</p> <p>(e) начине на које се могу извршити резервације или издати карте или директне карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;</p> <p>15. „особа са инвалидитетом” или „особа са смањеном покретљивошћу” значи особа чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета</p>	<p>02. 5.1.17.</p>	<p>извршити резервације или издати карте или јединствене карте у мери у којој су поједини или сви начини на располагању корисницима;</p> <p><i>Лице са инвалидитетом</i> или лице са смањеном покретљивошћу је лице чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или</p>			
--	--	------------------------	---	--	--	--

	<p>(сензорног или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или били ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима конкретним потребама ове особе;</p> <p>16. „Општи услови превоза” значи услови превозника у форми општих услова или тарифа које су правно на снази у свакој држави чланици и који су постали, закључивањем уговора о превозу, његов саставни део;</p> <p>17. „возило” значи моторно возило или приколица која се</p>	<p>02. 5.1.20а).</p> <p>02 5.1.26.</p>	<p>локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или било ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима, а које су прилагођене конкретним потребама овог лица;</p> <p><i>„општи услови превоза</i> су услови превозника у форми општих услова или тарифа које су правно на снази и који су закључивањем уговора о превозу постали његов саставни део;</p> <p><i>Праћено возило</i> је путнички аутомобил са или без приколице или</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	користи при превозу путника.	02. 5.1.12.	<p>мотоцикл који се превози у истом возу у коме се превози и путник који поседује превозну исправу за то праћено возило;</p> <p><i>Кола су свако возило које саобраћа на сопственим точковима на железничкој прузи, без сопствене вуче.</i></p>			
4.	<p>Уговор о превозу</p> <p>Уз поштовање одредби овог поглавља, закључивање и реализација уговора о превозу и пружање информација и карте регулишу се одредбама Дела II и Дела III Анекса I.</p>	02. 22а).	<p>На питања закључивања и реализације уговора о превозу путника, која овим законом нису посебно уређена сходно се примењују одговарајуће одредбе Дела II, III, IV, V, VI и VII Јединствених правила за уговор о међународном железничком превозу путника - Додатка А</p>	ПУ		

			(CIV), Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени лист СФРЈ - Међународни уговори”, број 8/84, „Службени лист СРЈ - Међународни уговори”, број 3/93, „Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС - Међународни уговори”, бр. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 и 9/19), са накнадним изменама и допунама”.			
5.	Бицикл Железничка предузећа омогућавају путницима да у воз унесу бицикл, када је потребно за одређену новчану надокнаду, уколико се њима једноставно рукује, уколико ово не	01. 97.	Железнички превозници омогућавају путницима да у воз за превоз путника унесу бицикл, када је прикладно, за одређену новчану накнаду, ако се њима једноставно рукује, ако	ПУ		

	утиче неповољно на конкретну железничку услугу, и уколико то дозвољавају возна средства.		ово не утиче неповољно на конкретну железничку услугу, и ако то дозвољавају железничка возна средства.			
6.	<p>Недопуштеност одрицања и прописивања ограничења</p> <p>1. Обавезе према путницима у складу са овом уредбом не могу се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.</p> <p>2. Железничка предузећа путницима могу понудити повољније услове у уговору од услова дефинисаних у овој уредби.</p>	01. 92.1.	Обавезе према путницима прописане овим законом не могу се ограничити нити је могуће одрећи их се, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.	ПУ		
		01. 92.2.	Железнички превозници путницима могу понудити повољније услове превоза у односу на права утврђена овим законом.			
7.	Обавеза пружања информација о прекиду услуге	01. 94.	Железнички превозници или, када је применљиво, надлежни	ПУ		

	<p>Железничка предузећа или, када је потребно, надлежне власти одговорне за уговор о јавном железничком превозу морају објавити одговарајућим средствима, а пре саме примене, одлуке о прекиду услуга.</p>		<p>органи одговорни за уговор о обавези јавног превоза морају објавити одговарајућим средствима, а пре саме примене, одлуке о прекиду услуга.</p>			
8.	<p>Информације о путовању</p> <p>1. Без утицаја на члан 10, железничка предузећа и продавци карата који нуде уговоре о превозу у име једног или више железничких предузећа пружају путницима, према захтеву, барем минимум информација које су дефинисане у Анексу II, Део I о путовању за које железничко предузеће нуди уговор о превозу. Продавци карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори</p>	01. 95.1-3.	<p>Железнички превозници и продавци карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника пружају путницима, према захтеву, најмање информацију о путовању, пре и у току путовања у регионалном, даљинском и међународном превозу, за које железнички превозник нуди уговор о превозу:</p> <p>1) пре путовања: (1) општи услови уговора,</p>	ПУ		

	<p>путовања, пружају ове информације када год је то могуће.</p> <p>2. Железничка предузећа пружају путницима током путовања барем минимум информација који је наведен у Анексу II, Део II.</p> <p>3. Информације наведене у ставовима 1. и 2. пружају се у најприкладнијем облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама особа са слушним односно визуелним оштећењима.</p>		<p>(2) ред вожње и услови најбржег путовања,</p> <p>(3) ред вожње и услови најјефтинијих цена карата</p> <p>(4) притупачност, услови приступа и постојање просторија у возу намењених особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу</p> <p>(5) приступачност и услови приступа за бицикл,</p> <p>(6) расположивост седишта у вагонима, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима,</p> <p>(7) активности које могу довести до ометања или кашњења</p>			
--	---	--	---	--	--	--

			<p>услуге, (8) расположивост услуга у возу, (9)процедуре за подношење захтева за повраћај изгубљеног пртљага, (10)процедуре за подношење притужби. 2) током путовања: (1)услуге у возу (2)следећа станица, (3)кашњења (4)главне везне услуге (5)питања безбедности и сигурности. Продавци карата који нуде уговоре о превозу за свој рачун, и организатори путовања, пружају ове информације када год је то могуће. Информације из става 1. овог члана пружају се у најприкладнијем</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			облику. Нарочита пажња се посвећује у овом смислу потребама особа са слушним односно визуелним оштећењима.			
9.	<p>Расположивост карата директних карата и резервација</p> <p>1. Железничка предузећа и продавци карата нуде, када је то могуће, карте, директне карте и резервације.</p> <p>2. Без утицаја на став 4, железничка предузећа издају карте путницима на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>(a) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>(b) телефоном, преко Интернета или неке друге широко доступне</p>	01. 96.	<p>Железнички превозници издају, где је могуће, карте, јединствене карте и резервације путницима на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима;</p> <p>2) телефоном, преко интернета или неке друге широко доступне информационе технологије;</p> <p>3) у возу.</p> <p>Без утицаја на ставове 3. и 4. овог члана, железнички</p>	ПУ		

	<p>информационе технологије; (с) у возу.</p> <p>3. Без утицаја на ставове 4. и 5, железничка предузећа издају карте за пружање услуга у складу са уговорима о јавној услузи на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>(а) на шалтерима за продају карата или продајним аутоматима; (б) у возу.</p> <p>4. Железничка предузећа морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политике борбе против злоупотребе или обавезног поседовања резервације или оправданих пословних разлога.</p>		<p>превозници издају карте за пружање услуга у складу са уговором о обавези јавног превоза на барем један од наведених начина продаје:</p> <p>1) на благајнама за продају карата или продајним аутоматима; 2) у возу.</p> <p>Железнички превозници морају понудити могућност куповине карата за њихове услуге у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политике борбе против злоупотребе или обавезног поседовања резервације или оправданих пословних разлога.</p> <p>Када на станици поласка не постоји благајна за продају карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавештени о:</p> <p>1) могућности за</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>5. Када на станици поласка не постоји шалтер за продају карата или продајни аутомат, путници на станици морају бити обавештени о:</p> <p>(d) могућности за куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и о процедурама за такву куповину;</p> <p>(б) најближој железничкој станици или месту на којем постоји шалтер за продају карата односно продајни аутомат.</p>		<p>куповину карата телефоном или преко Интернета или у возу, као и о процедурама за такву куповину;</p> <p>2) најближој железничкој станици или месту на којем постоји благајна за продају карата односно продајни аутомат.</p>			
10.1	<p>Системи за информације о путовању и резервације</p> <p>1. Како би пружили информације и издали карте наведене у овој уредби, железничка предузећа и продавци карата морају користити КСИРЖП, успостављен у складу</p>	01.95.4.	<p>Ради пружања информација и издавања карата железнички превозник и продавац карата морају користити КСИРЖП, успостављен у складу са техничким спецификацијама које се утврђују у складу са законом којим се уређује</p>	ПУ		<p>У складу са чланом 9. Закона о интероперабилности железничког система („Службени Гласник РС“, број 41/18) Дирекција за железнице</p>

	<p>са процедурама из овог члана.</p> <p>2. Техничке спецификације интероперабилности (ТСИ) на које упућује Директива 2001/16/ЕЗ примењују се за потребе ове уредбе.</p> <p>3. Комисија ће, на основу предлога који поднесе Европска железничка агенција (ЕЖА), усвојити ТСИ о телематским апликацијама за путнике до 3. децембра 2010. године. ТСИ омогућује издавање информација, наведених у Анексу II, и карата у складу са одредбама ове уредбе.</p> <p>4. Железничка предузећа прилагођавају свој КСИРЖСП захтевима дефинисаним у ТСИ у складу са планом распоређивања дефинисаним у ТСИ.</p>		интероперабилност железничког система.	ПУ		<p>објављује ТСИ-је у „Службеном гласнику Републике Србије”. Чланом 39. Закона о интероперабилности железничког система утврђено је да до објављивања ТСИ-ја у „Службеном гласнику Републике Србије” важиће ТСИ-ји које је објавила Дирекција на својој интернет страници. Дирекција је објавила ТСИ подсистема „телематске апликације за превоз путника” трансевропск</p>
--	--	--	--	----	--	--

	<p>5. Уз поштовање одредби Директиве 95/46/ЕЗ, ниједно железничко предузеће или продавац карата не сме да открије личне податке о појединачним резервацијама другом железничком предузећу односно продавцу карата.</p>					<p>ог железничког система и сам тим дата је обавеза примене ове ТСИ.</p>
11.	<p>Одговорност за путнике и пртљаг Уз поштовање одредби овог поглавља, а без утицаја на важеће национално законодавство које предвиђа даљу накнаду штете, одговорност железничких предузећа у погледу путника и њиховог пртљага регулисано је у главама I, III и IV Дела IV, Делу VI и Делу VII Анекса I.</p>	02. 18.	<p>Превозник одговара за штету насталу због смрти, телесне повреде или нарушеног здравља путника проузрокованих несрећом у току превоза, односно док се путник налазио у возу или док је улазио у воз или излазио из воза који се налази у станици у стању мировања, као и за штету насталу због закашњења воза или прекида путовања за који је одговоран превозник. Превозник одговара</p>	ПУ		

		<p>кориснику за штету коју проузрокују његови запослени и друга лица чије услуге превозник користи, у вршењу својих дужности.</p> <p>Управљач инфраструктуром преко којег се врши превоз, сматра се лицем чије услуге превозник користи за обављање превоза.</p>			
	02 19.	<p>Превозник се потпуно или делимично ослобађа одговорности из члана 18. став 1. овог закона ако је:</p> <p>1) несрећа проузрокована околностима изван превоза које превозник, и поред настојања, имајући у виду специфичности случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице;</p> <p>2) несрећа настала кривицом путника због понашања које није у складу са</p>			

			<p>уобичајеним понашањем путника;</p> <p>3) несрећа настала кривицом трећег лица, а превозник, и поред настојања, имајући у виду специфичности случаја, није могао да га избегне нити да отклони његове последице.</p>			
		02. 20.	<p>Превозник је одговоран путнику за губитак или штету проузроковану отказивањем воза или изгубљеном везом узрокованом закашњењем воза, а што има за последицу немогућност наставка путовања возом истог дана. Штете обухватају разумне трошкове смештаја, као и разумне трошкове настале због потребе обавештавања лица која чекају путнике.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана кад је отказивање, кашњење или губитак</p>			

			<p>везе настао због:</p> <p>1) околности које нису у вези са железничким саобраћајем, а које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи нити је могао спречити последице;</p> <p>2) кривице путника;</p> <p>3) понашања трећих лица које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи и чије последице није могао спречити. Други превозник који користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем.</p>			
		02. 21.	<p>За штету одговарају солидарно превозници који су учествовали у превозу, осим у случајевима када се јасно и недвосмислено може утврдити који превозник је</p>			

		02. 22.	<p>проузроковао штету.</p> <p>За штету насталу због смрти путника, као и за штету насталу због телесне повреде и нарушеног здравља путника, проузроковане несрећом у току превоза, превозник одговара највише до 175000 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p> <p>За штету насталу због отказивања воза или прекида путовања узрокованог одговорношћу превозника, превозник одговара до износа плаћених превозних трошкова.</p> <p>Чак и када превозник оспори своју одговорност за телесну повреду путника, он мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		<p>02. 23.</p>	<p>Превозник је дужан да на захтев путника прими на превоз пртљаг и да га, уз накнаду, превезе возом којим путник путује или, уз сагласност путника, другим возом. Живе животиње превозе се као пртљаг под условима прописаним тарифом. Бицикли се превозе као ручни пртљаг ако се уносе у кола предвиђена за овакав превоз. Превоз пртљага се може забранити или ограничити у одређеним возовима и одређеним станицама под условима прописаним тарифом или редом вожње. Превозник је дужан да за примљени пртљаг изда путнику превозну исправу.</p>			
		<p>02. 24.</p>	<p>Ако путник одустане од путовања, превозник може задржати цео или одређен део износа</p>			

		02. 25.	<p>плаћених превозних трошкова за пртљаг предвиђен тарифом.</p> <p>Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага од момента пријема на превоз до момента издавања, као и због закашњења у испоруци. Ако превоз који је предмет једног уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник преузимањем пртљага постаје страна у уговору о превозу у смислу отпреме пртљага у складу са тарифом.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана ако је губитак, оштећење или закашњење у испоруци проузроковано кривицом путника, или околностима које превозник није могао да избегне нити да</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		02. 26.	<p>отклони њихове последице, као и због:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) непаковања или недовољног паковања пртљага; 2) посебне природе пртљага; 3) предаје на превоз пртљага искљученог од превоза у складу са тарифом. <p>За штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага превозник је дужан да надокнади, и то:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ако је висина штете доказана, накнаду штете у тој висини, али највише до 80 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм бруто масе (у даљем тексту: маса) који недостаје, односно који је оштећен, а не више од 1200 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан 			
--	--	------------	---	--	--	--

			<p>исплате;</p> <p>2) ако висина штете није доказана, паушалну накнаду од 20 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе који недостаје, односно који је оштећен, а не више од 300 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p> <p>Осим накнаде штете из става 1. овог члана, превозник је дужан да врати превозне трошкове, царинске дажбине и друге износе плаћене у вези са превозом изгубљеног пртљага.</p>			
		02. 27.	<p>За штету насталу због закашњења у испоруци пртљага, превозник је дужан да за свака отпочета 24 часа, рачунајући од тренутка подношења захтева за издавање, али највише за 14 дана, надокнади, и</p>			

			<p>то:</p> <p>1) ако је висина штете доказана, укључујући и оштећење, накнаду штете у тој висини али највише до 0,80 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе пртљага, издатог са закашњењем, а не више од 14 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате;</p> <p>2) ако висина штете није доказана, паушалну накнаду до 0,14 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије за сваки килограм масе пртљага, издатог са закашњењем, а не више од 2,80 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>У случају потпуног губитка пртљага, накнада штете предвиђена у ставу 1. овог члана не може се наплатити ако је наплаћена штета из члана 26. овог закона.</p> <p>У случају делимичног губитка пртљага, накнада штете предвиђена у ставу 1. овог члана плаћа се за део који није изгубљен. Одштета предвиђена овим чланом не може ни у ком случају бити већа од одштете коју би требало платити у случају потпуног губитка пртљага.</p>			
	02. 28.	<p>Путник има право да у простор одређен за смештај путника унесе ручни пртљак који се може сместити на место предвиђено за ручни пртљак.</p> <p>Ручни пртљак путник сам чува.</p> <p>Превоз ручног пртљага који је дефинисан тарифом не наплаћује се, нити се издаје</p>			

		<p>превозна исправа.</p> <p>Превоз прекомерно ручног пртљага који је дефинисан тарифом, превозник има право да наплати у складу са тарифом. За наплаћен превоз прекомерно ручног пртљага, превозник је дужан да изда путнику превозну исправу.</p> <p>Путник је дужан да превознику надокнади штету коју је проузроковао његов ручни пртљаг.</p> <p>02. 29.</p> <p>Ако је губитак или оштећење ручног пртљага настало због околности које су проузроковале смрт, телесну повреду и нарушавање здравља путника, а за које је одговоран превозник, за насталу штету одговара превозник. Терет доказивања одговорности је на имаоцу права.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана у</p>			
--	--	--	--	--	--

		02. 30.	случајевима из члана 19. овог закона. Накнада штете, по путнику, због потпуног или делимичног губитка или оштећења ручног пртљага не може бити већа од 1400 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.			
12.	Осигурање 1. Обавеза утврђена у члану 9. Директиве 95/18/ЕЗ у погледу одговорности за путнике тумачи се као обавеза железничког предузећа да буде адекватно осигурано или да успостави еквивалентне аранжмане за покриће његових одговорности сагласно овој уредби.	01. 81.9.	Услов који се односи на покриће за грађанску одговорност подносилац захтева привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за обављање делатности јавног превоза робе и/или путника испуњава ако је адекватно осигуран или поседује одговарајуће гаранције по тржишним условима за покриће, у складу са важећим законским прописима и потврђеним међународним уговорима, за своју	ПУ	Регулисано је Законом о обавезном осигурању у саобраћају (чл. 8. и 14.)	

	<p>2. Комисија ће поднети Европском парламенту и Савету извештај о дефинисању минималног износа осигурања за железничких предузећа до 3. децембра 2010. године. Уколико је то потребно, уз овај извештај биће достављени и прикладни предлози или препоруке у погледу овог питања.</p>		<p>одговорност у случају несрећа, посебно када се ради о путницима, пртљагу, роби, поштанским пошиљкама и трећим лицима.</p>	НП	<p>Ова одредба односи се на државе чланице и надлежност ЕК.</p>	
13.	<p>Авансна исплата</p> <p>1. Уколико путник погине или је повређен, железничко предузеће ће на начин наведен у члану 26. став 5. Анекса I без одлагања, а никако</p>	03. 20 (02 97a.3-5)	<p>У случају смрти путника или ако путник претрпи повреде током коришћења превозне услуге, железнички превозник је обавезан уговором о превозу да пружи услугу превоза, у току којег се догоди</p>	ПУ		

	<p>касније од петнаест дана након утврђивања идентитета физичког лица које има право на надокнаду, извршити авансну исплату у износу који је неопходан да се намире непосредне економске потребе пропорционално претрпљеној штети.</p> <p>2. Без утицаја на став 1, авансни износ не може бити мањи од 21.000 евра по путнику у случају смрти.</p> <p>3. Авансна исплата не представља признавање одговорности и може бити покривена каснијим износима исплаћеним на основу ове уредбе али је неповратна, осим у случајевима када је штета настала услед немара или кривицом путника или када особа која је примила авансну исплату није особа која има право</p>		<p>несрећа, дужан је да без одлагања, а најкасније у року од 15 дана од дана утврђивања идентитета физичког лица које има право на накнаду, изврши авансну исплату у износу који је неопходан да се намире тренутне финансијске потребе сразмерно претрпљеној штети.</p> <p>Авансни износ из става 3. овог члана не може бити мањи од 21.000 евра у динарској противвредности по путнику у случају смрти.</p> <p>Авансном исплатом не доводе се у питање правила о утврђивању одговорности железничког превозника. Авансна исплата може бити обухваћена каснијим износима исплаћеним на основу закона ли је неповратна, осим у случајевима када је штета настала услед немара или кривицом</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	на накнаду.		путника или када лице које је примило авансну исплату није лице које има право на накнаду.			
14.	Оспоравање одговорности Чак и када железничко предузеће оспори своју одговорност за физичку повреду путника, оно мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.	02. 22.3.	Чак и када превозник оспори своју одговорност за телесну повреду путника, он мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица.	ПУ		
15.	Одговорност за кашњење, пропуштене везе и отказивања Уз поштовање одредби овог поглавља, одговорност железничких предузећа у погледу кашњења, пропуштене везе и отказивања регулисана је одредбама Главе II Дела IV Анекса I.	02. 20.1.	Превозник је одговоран путнику за губитак или штету проузроковану отказивањем воза или изгубљеном везом узрокованом закашњењем воза, а што има за последицу немогућност наставка путовања возом истог дана. Штете обухватају разумне трошкове смештаја, као и разумне трошкове настале због потребе обавештавања лица која чекају	ПУ		

		02. 20.2.	<p>путнике.</p> <p>Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана кад је отказивање, кашњење или губитак везе настао због:</p> <p>1) околности које нису у вези са железничким саобраћајем, а које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи нити је могао спречити последице;</p> <p>2) кривице путника;</p> <p>3) понашања трећих лица које превозник, и поред предузимања адекватних мера, није могао избећи и чије последице није могао спречити. Други превозник који користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем.</p>			
16.	<p>Повраћај и преусмеравање</p> <p>Када је оправдано очекивати да ће</p>	02. 14б.	<p>Када је оправдано очекивати да ће кашњење у упутну станицу у складу са уговором о превозу</p>	ПУ		

	<p>кашњење у доласку на крајњу дестинацију у складу са уговором о превозу бити дуже од 60 минута, путник истог тренутка може да изабере једну од следећих могућности:</p> <p>1) повраћај пуне цене карте, под условима према којима је карта плаћена, за део или делове путовања који нису реализовани и за део или делове путовања који јесу реализовани уколико путовање не врши сврху у вези са оригиналним путним планом путника, као и за, када је то потребно, повратну услугу до места поласка у што</p>		<p>бити дуже од 60 минута, путник одмах може да изабере једну од следећих могућности:</p> <p>1) повраћај пуне цене карте, под условима према којима је карта плаћена, за део или делове путовања који нису реализовани и за део или делове путовања који јесу реализовани уколико путовање због насталог кашњења више није у складу са почетним планом путника, као и за, када је то потребно, повратну услугу до отпремне станице у што краћем року. На исплату повраћаја сходно се примењују</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>краћем року. Исплата повраћаја врши се под истим условима као исплата надокнаде из члана 17; или</p> <p>2) наставак или преусмеравање, под сличним условима превоза, до крајњег одредишта у што краћем року; или</p> <p>3) наставак или преусмеравање, под сличним условима превоза, до крајњег одредишта каснијег датума према путниковој жељи.</p>		<p>услови исплате накнаде из члана 14в;</p> <p>2) наставак путовања или преусмеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице у што краћем року;</p> <p>3) наставак путовања или преусмеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице неког другог дана према путниковој жељи.</p>			
17.	<p>Надокнада цене карте</p> <p>1. Без губљења права на превоз, путник може захтевати надокнаду</p>	02. 14в.	Без губљења права на превоз, путник може захтевати накнаду због кашњења од превозника уколико се	ПУ		

	<p>због кашњења од железничког предузећа уколико путника очекује кашњење између места одласка и доласка наведеног на карти за које није извршен повраћај цене карте у складу са чланом 16. Минимални износ надокнаде у случају кашњења износи:</p> <p>(a) 25% цене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута, (b) 50 % цене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.</p> <p>Путници који поседују путну пропусницу или сезонску карту и које задесе учестала кашњења или отказивања током периода важности карте могу захтевати адекватну надокнаду од железничког предузећа у складу са одредбама</p>		<p>суочава са кашњењем између отпремне и упутне станице наведене на карти и за које није извршен повраћај цене карте у складу са чланом 14б. Минимални износ накнаде у случају кашњења износи:</p> <p>(a) 25% цене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута, (b) 50 % цене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.</p> <p>Путници који поседују путну пропусницу или сезонску карту и које задесе учестала кашњења или отказивања током периода важности карте могу захтевати адекватну накнаду у складу са правилима превозника о накнади. У овим правилима наводе се критеријуми за утврђивање кашњења и</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>железничког предузећа о надокнади. У овим одредбама наводе се критеријуми за утврђивање кашњења и израчунавање износа који је потребно надокнадити.</p> <p>Надокнада у случају кашњења израчунава се у односу на цену коју је путник стварно платио за услугу која извршена са закашњењем.</p> <p>Када уговор о превозу подразумева повратно путовање, надокнада за кашњење у одлазном или долазном делу путовања израчунава се у односу на половину цене плаћене за карту. На исти начин цена за услугу која је извршена са закашњењем према било ком другом облику уговора о превозу који омогућава путовање на неколико узастопних праваца израчунава се</p>		<p>израчунавање износа накнаде.</p> <p>Правила из става 2. овог члана прописују се у општим условима превоза.</p> <p>Накнада у случају кашњења израчунава се у односу на цену коју је путник стварно платио за услугу која је извршена са закашњењем.</p> <p>Када се уговор о превозу односи на повратно путовање, накнада за кашњење у одласку или доласку израчунава се у односу на половину цене плаћене за карту. На исти начин цена за услугу која је извршена са закашњењем према било ком другом облику уговора о превозу који омогућава путовање на неколико узастопних праваца израчунава се пропорционално пуном износу цене.</p> <p>Израчунавање периода</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>пропорционално пуном износу цене.</p> <p>Израчунавање периода кашњења не узима у обзир кашњења за која железничко предузеће може да докаже да се догодило изван територије на којој се примењује Уговор о оснивању Европске заједнице.</p> <p>2. Надокнада цене карте исплаћује се у року од једног месеца након примања захтева за надокнаду. Надокнада се може исплатити у ваучерима односно другим услугама уколико су услови флексибилни (нарочито у погледу периода важности и дестинације). Надокнада се исплаћује у новцу на захтев путника.</p> <p>3. Надокнада цене карте не може се смањити као последица трошкова</p>		<p>кашњења не узима у обзир кашњења за која превозник може да докаже да се догодило изван територије Републике Србије.</p> <p>Накнада цене карте исплаћује се у року од 30 дана од дана пријема захтева за накнаду. Накнада се исплаћује у новцу, на захтев путника, а може се исплатити и у ваучерима односно другим услугама уколико су услови флексибилни (нарочито у погледу периода важности и дестинације).</p> <p>Накнада цене карте не може се смањити као последица трошкова финансијских трансакција као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цена маркица.</p> <p>Превозник може одредити минималан износ испод којег се</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>финансијских трансакција као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цена марки. Железничко предузеће може увести минималан износ испод којег се надокнада не исплаћује. Овај минималан износ не може бити виши од 4 евра.</p> <p>4. Путник нема права на надокнаду уколико је обавештен о кашњењу пре куповине карте, или уколико је период кашњења услед наставка друге услуге или преусмеравања краћи од 60 минута.</p>		<p>надокнада не исплаћује, који не може бити већи од 4 евра (у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке на дан одређивања минималног износа).</p> <p>Путник нема право на надокнаду, ако је обавештен о кашњењу пре куповине карте или ако је период кашњења као последица наставка друге услуге или преусмеравања краћи од 60 минута.</p>			
18.	<p>Пружање помоћи</p> <p>1. У случају кашњења у доласку или одласку, железничко предузеће или управник станице морају информисати путнике о ситуацији и процењеном времену одласка и доласка чим</p>	02. 14г.	<p>У случају кашњења у доласку или одласку, превозник или управљач станице морају информисати путнике о ситуацији и процењеном времену одласка и доласка чим ова информација буде расположива.</p>	ПУ		

	<p>ова информација буде расположива.</p> <p>2. У случају кашњења наведеног у ставу 1. дужем од 60 минута, путницима се бесплатно нуди и:</p> <p>(а) оброци и освежење у разумном односу на период чекања, уколико постоје у возу или на станици, или се разумно могу набавити;</p> <p>(б) хотелски или други смештај, као и превоз од железничке станице до места смештаја, у случају боравка од једне или више ноћи или ако је потребан додатни боравак, где и када за ово постоје физичке могућности;</p>		<p>У случају кашњења наведеног у ставу 1. дужем од 60 минута, путницима се бесплатно нуде и:</p> <p>(а) оброци и освежење у складу са временом чекања, ако су доступни у возу или у станици, или се разумно могу набавити;</p> <p>(б) хотелски или други смештај, као и превоз од железничке станице до места смештаја, у случају да је боравак од једне или више ноћи постао неопходан или ако је додатни боравак постао неопходан, где и када за ово постоје физичке могућности;</p> <p>(с) уколико је воз блокиран на прузи, превоз од</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>(с) уколико је воз блокиран на прузи, превоз од воза до железничке станице, до алтернативног места поласка или до крајњег одредишта услуге, где и када је то физички могуће.</p> <p>3. Уколико железничка услуга не може бити настављена, железничко предузеће мора у што краћем року организovati алтернативне услуге за превоз путника.</p> <p>4. Железничко предузеће, на захтев путника, мора навести на карти да је железничка услуга претрпела кашњење, узроковала пропуштање везе или да је отказана, у зависности од самог случаја.</p>		<p>воза до железничке станице, до алтернативне отпремне станице или до крајњег одредишта услуге, где и када је то физички могуће.</p> <p>Уколико железничка услуга не може бити настављена, превозник мора у што краћем року организovati алтернативне транспортне услуге за путнике.</p> <p>У реализацији обавеза из ст. 1, 2. и 3. овог члана, превозник који обавља превоз мора узети у обзир посебне потребе путника са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу и њихових пратилаца, ако таквих лица има међу путницима.</p> <p>Превозник, на</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>5. При примени ставова 1, 2. и 3, железничко предузеће које обавља превоз мора посветити нарочиту пажњу потребама особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу и њиховим пратиоцима.</p>		<p>захтев путника, мора навести на карти да је железничка услуга претрпела кашњење, узроковала пропуштање преседања или да је отказана, у зависности од самог случаја.“</p>			
19.	<p>Право на превоз</p> <p>1. Железничка предузећа и управници станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу, утврђују, или уводе, недискриминативна правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.</p> <p>2. Резервације и карте се продају особама са инвалидитетом и</p>	01. 99.	<p>Железнички превозници и управљачи станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу, утврђују, или уводе, недискриминативна правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу.</p> <p>Резервације и карте се продају особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу без</p>	ПУ		

	<p>особама са смањеном покретљивошћу без додатних трошкова. Железничко предузеће, продавац карата или организатор путовања не смеју одбити прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа поменутих у ставу 1.</p>		<p>додатних трошкова.</p> <p>Железнички превозник, продавац карата или организатор путовања не смеју одбити прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа поменутих у ставу 1. овог члана.</p>			
20.	<p>Информације особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу</p> <p>1. Према захтеву, железничко предузеће, продавац карата или организатор путовања пружа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу</p>	01. 100.	<p>По захтеву, железнички превозник, продавац карата или организатор путовања пружа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у</p>	ПУ		

	<p>информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима приступа из члана 19. став 1. и информишу особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивим просторијама у возу.</p> <p>2. Када железничко предузеће, продавац карата односно организатор путовања изврши одступање предвиђено у члану 19. став 2, по захтеву оно мора информисати написмено особу са инвалидитетом или особу са смањеном покретљивошћу о разлогима за одступање у року од пет радних дана од дана одбијања резервације или издавања карте или дефинисања услова за пратњом.</p>	<p>02. 8.3-4.</p>	<p>складу са правилима приступа из члана 99. став 1. и информишу особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу.</p> <p>Према захтеву, превозник, продавац карата или наручилац превоза пружа лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга, о условима приступа возним средствима и о расположивим просторима у возу.</p> <p>Када превозник, продавац карата, односно наручилац превоза изврши одступање од предвиђеног у ст. 1 и 2 овог члана, по писменом захтеву он мора информисати написмено лице са инвалидитетом или лице са смањеном</p>			
--	---	-----------------------	---	--	--	--

			покретљивошћу о разлозима за одступање у року од пет радних дана од дана подношења захтева.			
21.	<p>Приступачност</p> <p>1. Железничка предузећа и управници станица морају, кроз усаглашавање са ТСИ о особама са смањеном покретљивошћу, осигурати да станица, платформе, возна средства и друге просторије буду приступачни за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.</p> <p>2. У случају непостојања помоћног особља у возу или особља на станици, железничка предузећа и управници станица морају уложити све разумне напоре како би особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу</p>	03.99а)	<p>Железнички превозници и управљачи станица дужни су да, кроз усаглашавање са техничким спецификацијама интероперабилности које се односе на приступачност железничког система особама са инвалидитетом и особама смањене покретљивости, осигурају да станица, платформе, косе електромоторне рампе за особе са инвалидитетом и смањеном покретљивошћу, возна средства и друге просторије буду приступачне за те особе.</p> <p>У случају непостојања помоћног особља у возу или особља на</p>	ПУ		

	омогућили приступ превозу железницом.		станици, железнички превозници и управљачи станица морају уложити све разумне напоре како би особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу омогућили приступ превозу железницом.			
22.	<p>Пружање помоћи на железничкој станици</p> <p>1. При одласку, транзиту или доласку особе са инвалидитетом или особе са смањеном покретљивошћу на железничку станицу на којој је присутно особље, управник станице пружа бесплатну помоћ на начин који овим особама омогућава укрцавање при одласку, односно искрцавање при доласку за услугу за коју је особа купила карту, без утицаја на правила приступа</p>	03 100а.	<p>При одласку, транзиту или доласку особе са инвалидитетом или особе са смањеном покретљивошћу на железничку станицу на којој је присутно особље, управљач станице пружа бесплатну помоћ на начин који тим особама омогућава укрцавање при одласку, односно искрцавање при доласку ради коришћења услуге за коју је та особа купила карту, не доводећи у питање правила приступа из члана 99. став 1. овог закона.</p> <p>Управљач станице не</p>	ПУ		

	<p>поменута у члану 19. став 1.</p> <p>2. Државе чланице могу одступити од става 1. у случају када особе користе услугу превоза која је предмет уговора о јавној услузи закљученог у складу са законодавством Заједнице, под условом да је надлежни орган успоставио алтернативне могућности или аранжмане који гарантују једнак или виши ниво приступачности услугама превоза.</p> <p>3. На станицама на којима не постоји особље, железничка предузећа и управници станица морају изложити лако приступачне информације у складу са правилима приступачности из члана 19. став 1. о најближој станици са особљем и непосредно</p>		<p>мора да пружи помоћ особама са инвалидитетом или особама са смањеном покретљивошћу на начин из става 1. овог члана када те особе користе услуге превоза из уговора о обавези јавног превоза, под условом да је надлежни орган успоставио алтернативне могућности или механизме који гарантују једнак или виши ниво приступачности услуга превоза у односу на пружање помоћи на начин прописан ставом 1. овог члана.</p> <p>На станицама на којима не постоји особље, железнички превозници и управљачи станица морају да истакну лако доступне информације, у складу са правилима приступа из члана 99. став 1. овог закона, о најближој станици са особљем и непосредно расположивој помоћи</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	расположивој помоћи за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.		за особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу.			
23.	<p>Пружање помоћи у возу</p> <p>Без утицаја на правила приступачности из члана 19. став 1, железничка предузећа морају пружити бесплатну помоћ особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у возу и током укрцавања и искрцавања из воза.</p> <p>За потребе овог члана, помоћ у возу обухвата све разумне напоре да се особи са инвалидитетом и особи са смањеном покретљивошћу понуди помоћ како би се овој особи обезбедио приступ једнаким услугама у возу као и другим путницима, уколико</p>	03 100б.	<p>Превозник је дужан да у возу и током укрцавања и искрцавања из воза пружи бесплатну помоћ особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p> <p>Помоћ у возу из става 1. овог члана обухвата све разумне напоре да се особи са инвалидитетом и особи са смањеном покретљивошћу обезбеди приступ услугама у возу који имају и други путници, уколико степен инвалидитета или смањене покретљивости тој особи онемогућава самосталан и безбедан приступ тим услугама.</p>	ПУ		

	степен инвалидитета или смањене покретљивости овој особи онемогућава самосталан и сигуран приступ овим услугама.					
24.	<p>Услови под којима се пружа помоћ</p> <p>Железничка предузећа, управници станица, продавци карата и организатори путовања морају сарађивати са циљем пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у складу са члановима 22. и 23. према следећим тачкама:</p> <p>(а) помоћ се пружа под условом да је железничко предузеће, управник станице, продавац карата или организатор путовања које је продало</p>	03 100в.	<p>Железничка превозници, управљачи станица, продавци карата и организатори путовања морају сарађивати са циљем пружања помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у складу са следећим правилима:</p> <p>5) помоћ се пружа под условом да је железнички превозник, управљач станице, продавац карата или организатор путовања које је продало карту обавештено о потреби особе из става 1. овог члана за оваквом помоћи најмање 48 сата пре него што потребно</p>	ПУ		

	<p>карту обавештено о потреби особе за оваквом помоћи најмање 48 сата пре него што потребно пружити помоћ. Када карта предвиђа више путовања, довољно је једанпут доставити обавештење под условом да се пруже и адекватне информације о времену каснијих путовања;</p> <p>(b) железничка предузећа, управници станица, продавци карата и организатори путовања предузимају све неопходне мере за</p>		<p>пружити помоћ. Када карта предвиђа више путовања, довољно је једанпут доставити обавештење под условом да се пруже и адекватне информације о времену каснијих путовања;</p> <p>6) железнички превозници, управљачи станица, продавци карата и организатори путовања предузимају неопходне мере за примање обавештења из тачке 1) овог члана;</p> <p>7) уколико не приме обавештење у складу са тачком 1) овог става, железнички превозник и управљач станице морају учинити све разумне напоре за пружање помоћи на начин који ће особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>примање обавештења;</p> <p>(c) уколико не приме обавештење у складу са тачком а), железничко предузеће и управник станице морају учинити све разумне напоре за пружање помоћи на начин који ће особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу у омогућити путовање;</p> <p>(d) без утицаја на надлежности других субјеката у погледу области изван просторија железничке станице, управник</p>		<p>омогућити путовање;</p> <p>8) не доводећи у питање надлежности других субјеката изван просторија железничке станице, управљач станице и свако друго овлашћено лице мора одредити места, унутар и изван железничке станице, на којима особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу може да најави свој долазак на железничку станицу и, по потреби, затражи помоћ;</p> <p>9) помоћ се пружа под условом да се особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу пријави на одређеном месту у време које одреди железнички превозник или управљач станице које пружа помоћ. Ово време не може бити</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>станице и свако друго овлашћено лице мора одредити места, унутар и изван железничке станице, на којима особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу може да најави свој долазак на железничку станицу и, по потреби, затражи помоћ;</p> <p>(е) помоћ се пружа под условом да се особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу пријави на одређеном месту у време које одреди железничко предузеће или</p>		<p>дуже од 60 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве. Уколико се не одреди време до којег особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу треба да се пријави, ова особа се мора пријавити на за то одређеном месту најмање 30 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве.</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>управник станице које пружа помоћ. Ово време не може бити дуже од 60 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи да се пријаве. Уколико се не одреди време до којег особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу треба да се пријави, ова особа се мора пријавити на за то одређеном месту најмање 30 минута пре објављеног времена одласка или времена када се од свих путника тражи</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	да се пријаве.					
25.	<p>Надокнада у погледу опреме за кретање и друге специфичне опреме</p> <p>Уколико је железничко предузеће одговорно за потпуни или делимичан губитак, или оштећење, опреме за кретање или друге специфичне опреме коју користи особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу, не примењује се одредба о ограничењу финансијског износа надокнаде.</p>	02. 14д)	Уколико је превозник одговоран за потпуни или делимичан губитак, или оштећење, опреме за кретање или друге специфичне опреме коју користи особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу, не примењује се одредба о ограничењу финансијског износа надокнаде.	ПУ		
26.	<p>Лична безбедност путника</p> <p>У договору са јавним властима, железничка предузећа, управљачи инфраструктуре и управници станица предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их нивоу</p>	01. 91.	У договору са надлежним органима јавне власти, железнички превозници, управљач инфраструктуре и управљачи станица предузимају адекватне мере у оквиру својих надлежности и прилагођавају их нивоу обезбеђивања који	ПУ		

	<p>безбедности који дефинишу јавне власти да би обезбедили личну безбедности путника на железничким станицама и у возу као и управљање ризиком. Они сарађују и размењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбедности.</p>		<p>дефинишу јавне власти да би обезбедили личну безбедност путника на железничким станицама и у возу као и управљање ризиком.</p> <p>Они сарађују и размењују информације о најбољим праксама у погледу превенције активности, за које се очекује да могу угрозити ниво безбедности.</p>			
27.	<p>Жалбе</p> <p>1. Железничка предузећа морају успоставити механизам за деловање по основу жалби у вези са правима и обавезама обухваћених овом уредбом. Железничка предузећа морају учинити контакт информације и радни језик (радне језике) широко доступним путницима.</p>	01. 101.	<p>Железнички превозници морају успоставити механизам за деловање по основу притужби путника и одштетних захтева (рекламација) путника. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са</p>	ПУ		

	<p>2. Путници могу поднети жалбу сваком железничком предузећу које учествује у превозу. У року од једног месеца, прималац жалбе мора дати образложен одговор или, у оправданим случајевима, информисати путника до ког датума у периоду до три месеца од дана жалбе путник може очекивати одговор.</p> <p>3. Железничко предузеће објављује у годишњем извештају из члана 28. број и категорије примљених жалби, обрађених жалби, период достављања одговора и предузете активности за унапређење услуга.</p>		<p>подношењем притужби.</p> <p>Железнички превозник је дужан да у року од 30 дана достави образложен одговор или, у оправданим случајевима, да информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема притужбе путник може очекивати одговор.</p> <p>Притужба у смислу овог члана обухвата и одштетне захтеве путника (рекламације) у смислу закона којим се уређују уговори о превозу путника железницом.</p> <p>Железнички превозник објављује на својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених притужби путника</p>			
28.	<p>Стандарди квалитета услуга</p> <p>1. Железничка предузећа дефинишу стандарде квалитета</p>	03 93.	<p>Железнички превозници утврђују стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом</p>	ПУ		

	<p>услуга и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга. Стандарди квалитета услуга морају обухватити, као минимум, ставке наведене у Анексу III.</p>		<p>са циљем одржања квалитета услуга.</p> <p>Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) информације и карте; 2) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 3) укидање услуга; 4) чистоћу возних средстава; 5) анкету о задовољству корисника; 6) Поступање по притужбама и рекалмација путника и надокнада за непоштовање стандарда квалитета услуга; 7) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу. <p>Железнички превозници прате свој</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>2. Железничка предузећа прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга. Железничка предузећа сваке године објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга уз годишњи извештај. Извештаји о учинку у погледу квалитета услуга објављују се на Интернет презентацији железничког предузећа. Такође, ови</p>		<p>учинак у погледу стандарда квалитета услуга и сваке године на својој интернет страници објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга, најкасније до 30. јуна текуће године за претходну годину.</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	извештаји објављују се на Интернет презентацији ЕЖА.					
29.	<p>Информисање путника о њиховим правима</p> <p>1. При продаји карата за путовање железницом, железничка предузећа, управници станица и организатори путовања информишу путнике о њиховим правима и обавезама у складу са овом уредбом. Како би поступила у складу са овом обавезом информисања, железничка предузећа, управници станица и организатори путовања могу користити скраћени преглед одредби ове Уредбе који припреми Комисија на свим званичним језицима институција Европске уније и стави им на располагање.</p> <p>2. Железничка предузећа и управници</p>	01. 102.	При продаји карата за путовање железницом, осим у градском и приградском саобраћају, железнички превозници, управљачи станица и организатори путовања информишу путнике о њиховим правима из чл. 93-101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције.	ПУ	Одредба је прилагођена тако да буде применљива у РС.	Преглед одредби Уредбе коју доставља Комисија није у примени

	станица информишу путнике на адекватан начин, на станицама и у возу, о контакт информацијама једног или више тела које одреде државе чланице у складу са чланом 30.					
30.	<p>Спровођење уредбе</p> <p>1. Свака држава чланица одређује једно или више тела која су одговорна за спровођење ове уредбе. Ова тела предузимају неопходне мере како би осигурали поштовање права путника.</p> <p>Свако тело је независно у погледу организације, одлучивања о финансирању, правне структуре и одлучивања у односу на управљача инфраструктуре, тело за наплату надокане, тело за доделу капацитета инфраструктуре или</p>	<p>03. 102.</p> <p>01. 120.</p>	<p>Путници који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93. - 102. овог закона могу поднети притужбу Дирекцији.</p> <p>Дирекција обавља послове:</p> <p>1) у области регулисања тржишта железничких услуга;</p> <p>2) у области лиценцирања железничких превозника;</p> <p>3) у области права путника;</p> <p>4) у области безбедности у железничком саобраћају и интероперабилности железничког система;</p> <p>5) у области жичара;</p>	ПУ		

	<p>железничка предузећа.</p> <p>Државе чланице информишу Комисију о телу или телима која су одређена у складу са овим ставом као и њиховим надлежностима.</p> <p>2. Путници се могу жалити одговарајућем телу одређеном у складу са ставом 1, или било ком другом одговарајућем телу које одреди држава чланица, о наводном прекршају ове уредбе.</p>	03. 123.	<p>б) остваривања међународне сарадње у оквиру своје надлежности;</p> <p>7) обавља и друге послове у складу са овим законом и законима којима се уређују области безбедности у железничком саобраћају, интероперабилности железничког система и жичара за превоз лица.</p> <p>Дирекција прима и разматра притужбе путника и заинтересованих лица, која се односе на права утвђена чл. 93-102. овог закона и даје мишљења и препоруке у конкретним случајевима.</p> <p>У поступку по притужби из става 1. овог члана или по сопственој иницијативи, Дирекција може решењем утврдити мере за отклањање утврђене</p>			
--	---	-------------	---	--	--	--

			повреде у складу са овим законом и рок за спровођење утврђених мера. Железнички превозници и управљачи станица дужни су да омогуће приступ железничкој станици и возним средствима овлашћеним лицима Дирекције која имају службену легитимацију, а која обављају послове по притужбама путника који сматрају да им је ускраћено право утврђено чл. 93–102. овог закона, или по службеној дужности. Образац службене легитимације из става 3. овог члана прописује Дирекција.			
31.	Сарадња између тела надлежних за спровођење Уредбе Тела надлежна за спровођење Уредбе из			НП	Одредба није пренесена, јер се односи на примену Уредбе.	

	члана 30. врше размену информација о свом раду и принципима одлучивања и праксама у циљу координирања својих принципа одлучивања на нивоу Заједнице. Комисија овим телима пружа подршку у реализацији ове обавезе.					
32.	<p>Казне</p> <p>Државе чланице дефинишу правила о казнама за кршење одредби ове уредбе и предузимају све потребне мере како би осигурале да се казне примењују. Ове казне морају бити делотворне, сразмерне и превентивне. Државе чланице обавештавају Комисију о овим правилима и мерама до 3. јуна 2010. године и обавештавају без одлагања о свим каснијим изменама и допунама које имају утицаја на ова правила и мере.</p>	03. 141.4-16.	<p>Новчаном казном од 300.000 до 1.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице:</p> <p>4) ако не дефинише стандарде квалитета услуга превоза путника и не спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга (члан 93. став 1)</p> <p>4а) ако не прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и не објаве сваке године на својој интернет страници</p>	ПУ	<p>Први део одредбе је потпуно спроведен док други део који се тиче извештавања ЕК није преносив.</p>	

			<p>извештај о учинку о погледу квалитета услуга у складу са чланом 93. став 3. овог закона;</p> <p>5) ако не објави одговарајућим средствима одлуку о прекиду давања услуга (члан 94);</p> <p>6) ако нуди уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника а није на захтев путника пружила најмање информацију из члана 95. овог закона;</p> <p>7) ако не пружи путнику обавештење из члана 96. став 4. овог закона;</p> <p>8) ако не омогући путнику да унесе бицикл у воз, под условима из члана 97. овог закона;</p> <p>9) ако не учини сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица (члан 98);</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>10) ако особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу наплати резервацију или карту уз додатни трошак (члан 99. став 2);</p> <p>11) ако одбије прихватање резервације, или издавање карте, особи са инвалидитетом или особи са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова особа буде у пратњи друге особе, све док то није заиста неопходно у складу са правилима приступа из става 1. члана 99. овог закона (члан 99. став 3);</p> <p>12) ако не пружи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничких услуга и о условима приступа возним средствима у складу са правилима</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>приступа из члана 99. став 1. и не информишу особе са инвалидитетом и особе са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу (члан 100);</p> <p>13) ако не успостави механизам за деловање по основу притужби путника и одштетних захтева(рекламација) путника у вези са правима путника прописаних овим законом (члан 101. став 1);</p> <p>14) ако у року од 30 дана не достави путнику образложен одговор или, у оправданим случајевима, не информише путника до ког датума у периоду до три месеца од дана пријема притужбе путник може очекивати одговор (члан 101. став 2);</p> <p>15) ако не објави на</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>својој интернет страници годишњу информацију о броју и категорији примљених притужби у вези са правима путника прописаним овим законом (члан 101. став 3);</p> <p>16) ако при продаји карата не информиса путнике о њиховим правима из чл. 93. до 101. овог закона, као и о контакт информацијама Дирекције (члан 102);</p>			
33.	<p>Анекси</p> <p>Мере дефинисане ради измене и допуне несуштинских компоненти ове уредбе прилагођавањем њених анекса, осим Анекса I, усвајају се у складу са регулаторном процедуром са контролом из члана 35. став 2.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера.	
34.	<p>Одредбе о изменама и допунама</p> <p>1. Мере дефинисане</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	

	<p>ради измене и допуне несуштинских компоненти ове уредбе њеном допуном и које су неходне за примену чланова 2, 10. и 12. усвајају се у складу са регулаторном процедуром контролом из члана 35. став 2.</p> <p>2. Мере дефинисане ради измене и допуне несуштинских компоненти ове уредбе прилагођавањем новчаних износа из ове уредбе, осим оних наведених у Анексу I, као последица инфлације усвајају се у складу са регулаторном процедуром са контролом из члана 35. став 2.</p>					
35.	<p>Процедура према којој поступа Одбор</p> <p>1. Комисији пружа помоћ Одбор основан у складу са чланом 11а Директиве 91/440/ЕЕЗ.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера	

	2. Када се врши позивање на овај став, примењују се члан 5а. тачка 1) до тачке 4) и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, имајући у виду одредбе члана 8. ове одлуке.					
36.	Извештај Комисија подноси извештај Европском парламенту и Савету до 3. децембра 2012. године о примени и резултатима ове уредбе а посебно о стандардима квалитета услуга. Извештај се заснива на информацијама које је неопходно пружити у складу са овом уредбом и чланом 10б Директиве 91/440/ЕЕЗ. По потреби се уз извештај прилажу одговарајући предлози.			НП	Одредба процедурално г карактера	
37.	Ступање на снагу			НП	Одредба процедурално	

	<p>Ова уредба ступа на снагу 24 месеца од дана објављивања у <i>Службеном листу Европске уније</i>.</p> <p>Ова уредба је у потпуности обавезујућа и примењује се непосредно у свакој држави чланици.</p> <p>Сачињено у Стразбуру, 23. октобра 2007. године.</p>				г карактера	
аI	Исечак из Јединствених правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага железницом (CIV)	02. 22а).	На питања закључивања и реализације уговора о превозу путника, која овим законом нису посебно уређена сходно се примењују одговарајуће одредбе Дела II, III, IV, V, VI и VII Јединствених правила за уговор о међународном железничком превозу путника - Додатка А (CIV), Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од	ПУ		

			<p>9. маја 1980. године од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени лист СФРЈ - Међународни уговори”, број 8/84, „Службени лист СРЈ - Међународни уговори”, број 3/93, „Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС - Међународни уговори”, бр. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 и 9/19), са накнадним изменама и допунама”.</p>			
аII	<p>Минимум информација које пружају железничка предузећа односно продавци карата</p>	01. 95.1-2.	<p>Железнички превозници и продавци карата који нуде уговоре о превозу путника у име једног или више железничких превозника пружају путницима, према захтеву, најмање информацију о путовању, пре и у току путовања у регионалном, даљинском и</p>	ПУ		

		<p>међународном превозу, за које железнички превозник нуди уговор о превозу:</p> <p>1) Пре путовања:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Општи услови уговора - Ред вожње и услови најбржег путовања - Ред вожње и услови најјефтинијих цена карата - Притупачност, услови приступа и постојање просторија у возу намењених особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу - Приступачност и услови приступа за бицикл - Распоживост седишта у вагонима, првој и другој класи као и кушет-колима и спаваћим колима - Активности које могу довести до ометања или кашњења услуге - Распоживост услуга у возу 			
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Процедуре за подношење захтева за повраћај изгубљеног пртљага - Процедуре за подношење притужби 2) Током путовања: <ul style="list-style-type: none"> - Услуге у возу - Следећа станица - Кашњења - Главне везне услуге - Питања безбедности и сигурности. 			
aIII	Минимум стандарда квалитета услуга	01. 93.2.	<p>Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) информације и карте; 2) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 3) укидање услуга; 4) чистоћу возних средстава и станичних просторија (квалитет ваздуха у вагонима, хигијена санитарних просторија у вагонима, итд.); 5) анкету о задовољству корисника; 	ПУ		

			<p>б) поступање по рекламацијама, рефундирање и надокнада за непоштовање стандарда квалитета услуга;</p> <p>7) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

<p>1. Назив прописа Европске уније:</p> <p>Уредба (ЕЗ) бр. 1370/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о обавези јавног превоза путника у друмском и железничком саобраћају а којом се укидају Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 1191/69 и бр. 1107/70, ОЈ L 315, 3.12.2007.</p> <p>Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007. on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315, 3.12.2007.</p>	<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32007R1370</p> <p>32016R2338</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Влада</p> <p>Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p> <p>Март 2023.</p>
<p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>01. Уредба о правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 62/19)</p> <p>Regulation on Rules for Calculation of the Public Service Obligation Compensation in Railway Traffic („Official Gazette RS“, број 62/19)</p> <p>02. Закон о железници („Службени гласник РС“, број 41/18)</p> <p>Law On Railways („Official Gazette RS“, број 41/18)</p> <p>03. Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници</p> <p>Draft of the Law on amendments of the Law on Railways</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2022-178</p>

7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:						
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 непреносивост	Напомена о усклађености
1.	Сврха и подручје примене	02. 110-117	Превоз од општег интереса у железничком саобраћају	ПУ		
2.1.1- 2.1.3	Дефиниције: „јавни превоз путника” „надлежни орган” „надлежни локални орган”	02. 2.1.22 02. 111.1	<i>јавни превоз путника од општег интереса</i> обухвата услуге железничког превоза путника од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано; Влада, надлежни орган аутономне покрајине, односно надлежни орган јединице локалне	ПУ		

			самоуправе (у даљем тексту: надлежни орган), може, у циљу обезбеђивања превоза од општег интереса, утврдити железничком превознику обавезу јавног превоза.			
2.1.4	„Оператер услуге јавног превоза”	02. 2.1.41	<i>оператор јавног превоза путника</i> је железнички превозник који пружа услуге јавног превоза путника;	ПУ		
2.1.5- 2.1.9	„обавеза јавног превоза” „искључиво право” „надокнада за пружање јавне услуге” „непосредно додељивање” „уговор о јавним услугама”	02. 2.1.36 02. 113.2	<i>обавеза јавног превоза путника</i> је захтев који је дефинисан или утврђен од стране надлежног органа у циљу обезбеђивања услуга јавног превоза железницом од општег интереса, а који железнички превозник, ако би поступао руководећи се само комерцијалним интересима, не би прихватио или га не би прихватио у истој мери или под истим условима без надокнаде; <i>искључиво право</i> је право којим се железнички превозник овлашћује да пружа одређене услуге	ПУ		

		02. 2.1.34	<p>јавног превоза путника железницом на одређеној траси воза или мрежи или на одређеном подручју, уз искључивање свих других железничких превозника;</p> <p><i>надокнада за обавезу јавног превоза</i> обухвата корист, нарочито финансијску, коју надлежни орган непосредно или посредно пружа из средстава јавних фондова током периода спровођења обавезе јавног превоза или у вези са тим периодом;</p>			
		02. 2.1.35	<p><i>непосредно додељивање</i> је додељивање уговора о обавези јавног превоза одређеном железничком превознику без претходног тендерског поступка;</p> <p><i>уговор о обавези јавног превоза</i> је уговор о јавним услугама превоза путника</p>			
		02. 2.1.66	<p>који закључују оператор јавног превоза путника и надлежни орган у складу са овим законом;</p>			

2.1.10-	„унутрашњи оператер”			НП	Одредба није применљива на железнички сектор у РС	
2.1.11	„вредност”			НП	Одредба није применљива на железнички сектор у РС	
2.1.12	„опште правило”	02. 2.1.42	<i>опште правило</i> је мера која се без дискриминације примењује на све услуге јавног превоза путника исте врсте на одређеним релацијама за које је одговоран надлежни орган;	ПУ		

2.1.13	„интегрисане услуге јавног превоза путника”	02. 2.1.22	<i>јавни превоз путника од општег интереса</i> обухвата услуге железничког превоза путника од општег економског интереса које се пружају јавности на недискриминаторској основи и континуирано;	ПУ		
2.1.14.	‘public passenger transport services by rail’ means public passenger transport by rail, excluding passenger transport by other track-based modes, such as metros or tramways.	02. 2.1.47	<i>Превоз путника</i> је превоз путника железницом, који је доступан јавности, на основу уговора о превозу, искључујући превоз путника другим врстама шинског превоза као што су метро или трамваји;	ПУ		
2a	Specification of public service obligations		1)	НУ	Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета. Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	

3.1-3.2	Уговори о јавним услугама и општа правила	02. 112.1-112.3	<p>2) Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се управним уговором о обавези јавног превоза.</p> <p>3) Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити уређене општим правилима.</p> <p>4) Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама</p>	ПУ		
---------	---	--------------------	---	----	--	--

			установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза. Надлежни орган задржава право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.			
3.3	Могућност изузећа од примене Уредбе на општа правила о компензацији за јавни превоз за одређене категорије путника	02. 112.2	Изузетно од одредбе става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити уређене општим правилима. 5)	ПУ		
4.	Обавезни садржај уговора о јавним услугама и општих правила; трајање уговора о јавним услугама; поштовање одређених стандарда квалитета	02. 113	Уговор о обавези јавног превоза и општа правила садрже нарочито одредбе којима се: 1) јасно утврђују обавезе железничког превозника које се односе на обавезу јавног превоза, као и релације на које се та обавеза односи; 2) утврђују	ДУ	Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета. Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације	

		<p>параметри на основу којих се израчунава износ надокнаде за обавезу јавног превоза, као и природа и обим евентуално додељених искључивих права, на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза, односно тако да се онемогући да износ те надокнаде премаши износ потребан да се покрију нето финансијски резултати учињених трошкова и остварених прихода вршењем обавезе јавног превоза, узимајући у обзир део прихода који задржава железнички превозник и примерену добит;</p> <p>3) уређује подела трошкова везаних за обавезу јавног превоза. Ови трошкови посебно могу укључивати трошкове за особље, енергију, цене приступа и цене услуга из члана 15. овог закона, одржавање и поправку возних средстава и инсталације неопходне за обавезу јавног превоза, фиксне трошкове и</p>		<p>националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	
--	--	---	--	---	--

		<p>одговарајући повраћај капитала;</p> <p>4) уређује подела прихода од продаје карата, односно који приход железнички превозник може задржати, исплатити га надлежном органу, или се може поделити између њих;</p> <p>5) одређује трајање уговора о обавези јавног превоза;</p> <p>6) утврђују захтеви квалитета укључујући обезбеђивање приступачног прелаза за путнике са инвалидитетом, ако надлежни орган, у складу са законом, захтева од железничког превозника да поштује одређене захтеве квалитета;</p> <p>7) утврђује ниво квалитета услуге коју обезбеђује железнички превозник (континуитет, редовитост, поузданост, капацитети, приступачност за путнике са инвалидитетом, минимални стандарди квалитета извршења обавезе јавног превоза - информисање, расположивост и издавање</p>			
--	--	---	--	--	--

		02. 114.2-114.5	<p>возних карата и сл.);</p> <p>8) утврђују показатељи за оцену квалитета уговорене обавезе јавног превоза, са обрасцима табела које попуњава железнички превозник и доставља надлежном органу;</p> <p>9) утврђује обавеза железничког превозника да извештава надлежни орган о реализацији уговорних обавеза, укључујући начин и динамику извештавања, уз прописане обрасце извештаја које железнички превозник доставља надлежном органу;</p> <p>10) утврђују последице неизвршавања или неуредног извршавања уговорних обавеза;</p> <p>11) утврђује поступак измене уговора.</p> <p>У случају доделе уговора из става 1. тачка 1) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 10 година, а у случају доделе уговора из става 1. тачка 2)</p>			
--	--	--------------------	---	--	--	--

		<p>овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 15 година.</p> <p>Изузетно од става 2. овог члана, трајање уговора о обавези јавног превоза, имајући у виду услове амортизације средстава, по потреби се може продужити за највише половину трајања уговора из става 2. овог члана, ако железнички превозник обезбеђује средства која чине значајан део укупних средстава потребних за извршење обавезе јавног превоза обухваћених уговором о обавези јавног превоза и повезана су првенствено са услугама превоза путника које су обухваћене уговором о обавези јавног превоза.</p> <p>Ако је то оправдано амортизацијом капитала у вези са изузетним инвестицијама у железничку инфраструктуру и возна средства и ако је уговор додељен у конкурентском тендерском поступку, уговор о јавном превозу</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>03. 93.1-93.3</p>	<p>може трајати и дуже.</p> <p>Железнички превозници утврђују стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга.</p> <p>Минимум стандарда квалитета услуга нарочито обухвата:</p> <ul style="list-style-type: none"> 8) информације и карте; 9) тачност услуга, и опште принципе решавања поремећаја у пружању услуга; 10) укидање услуга; 11) чистоћу возних средстава; 12) анкету о задовољству 			
--	--	--------------------------	--	--	--	--

			<p>корисника;</p> <p>13) поступање по притужбама и рекламацијама путника, рефундирање и надокнада за непоштовање стандарда квалитета услуга;</p> <p>14) пружање помоћи особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.</p> <p>Железнички превозници прате свој учинак у погледу стандарда квалитета услуга и сваке године на својој интернет страници објављују извештај о учинку у погледу квалитета услуга, најкасније до 30. јуна текуће године за претходну годину.</p>			
5.1	Изузимање од примене одредаба ове уредбе код додељивања уговора о јавним услугама	03.112	<p>Права, обавезе и одговорности железничког превозника и надлежног органа у вези са обавезом јавног превоза уређују се управним уговором о обавези јавног превоза.</p> <p>Изузетно од одредбе</p>	ПУ		

		<p>става 1. овог члана, обавезе јавног превоза које за циљ имају одређивање максималних тарифа за све путнике или за одређене категорије путника такође могу бити уређене општим правилима.</p> <p>Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза. Надлежни орган задржава право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.</p> <p>Обрачун и пружање надокнаде за обавезу јавног превоза мора се вршити на начин којим се подстиче одржавање истог или унапређење нивоа ефикасног управљања од</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>стране железничког превозника, као пружаоца услуга јавног превоза, које може бити предмет објективне процене, као и обезбеђивање довољно високог стандарда пружања услуга превоза путника.</p> <p>Надокнаде за обавезе јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или са општим правилима, морају се обрачунавати у складу са правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза, које прописује Влада.</p>			
5.2.	<p>Unless prohibited by national law, any competent local authority, whether or not it is an individual authority or a group of authorities providing integrated public passenger transport services may decide to provide public passenger transport services itself or to award public service contracts directly to a legally distinct entity over which the</p>			НУ	<p>Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета.</p> <p>Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

	<p>competent local authority, or, in the case of a group of authorities at least one competent local authority, exercises control similar to that exercised over its own departments.</p> <p>In the case of public passenger transport services by rail, the group of authorities referred to in the first subparagraph may be composed only of local competent authorities whose geographical area of competence is not national. The public passenger transport service or the public service contract referred to in the first subparagraph may only cover the transport needs of urban agglomerations or rural areas, or both.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

5.2.1	Пружање услуге јавног превоза од стране интерног оператера.	02. 2.1.36	<p><i>обавеза јавног превоза путника</i> је захтев који је дефинисан или утврђен од стране надлежног органа у циљу обезбеђивања услуга јавног превоза железницом од општег интереса, а који железнички превозник, ако би поступао руководећи се само комерцијалним интересима, не би прихватио или га не би прихватио у истој мери или под истим условима без надокнаде;</p>	ПУ		
5.3	Додела уговора о јавном превозу путем јавног конкурса.	02. 115	<p>Јавни конкурс за доделу уговора о обавези јавног превоза спроводи надлежни орган из члана 111. овог закона уз поштовање начела транспарентности и недискриминације.</p> <p>Надлежни орган је обавезан да чува поверљивост свих техничких, економских, финансијских и других података из достављене понуде.</p> <p>Ако није другачије предвиђено законом или судском одлуком или конкурсном</p>	ПУ		

		<p>документацијом, ниједна страна у преговорима не може трећем лицу открити техничке, ценовне или друге елементе у вези са разговорима, комуникацијом или преговорима без сагласности друге стране.</p> <p>На тајност документације у поступцима доделе уговора о обавези јавног превоза примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.</p> <p>Надлежани органи су дужни да најкасније годину дана пре објављивања позива за подношење понуда или годину дана пре непосредне доделе, у „Службеном гласнику РС“ буду објављене најмање следеће информације:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) назив и адреса надлежног органа; 2) предвиђени начин додељивања; 3) услуге и подручја која могу бити обухваћена доделом. <p>Надлежни органи могу одлучити да ове</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>информације не објаве уколико се уговор о обавези јавног превоза односи на пружање услуга јавног превоза путника у обиму до 50.000 km.</p> <p>Ако после објављивања дође до измене информација, надлежни орган ће без одлагања објавити исправку. Таква исправка не доводи у питање утврђени дан директне доделе или позива за учешће на тендеру.</p> <p>Надлежни органи могу захтевати да изабрани оператер јавног превоза особљу које је претходно било ангажовано на пружању услуга додели сва права која би им била на располагању да је дошло до промене послодавца у смислу закона којим се уређује област рада. Ако надлежни органи од оператора јавног превоза захтевају да поштује одређене социјалне стандарде, ти стандарди ће бити садржани у конкурсној документацији и у уговорима о обавези</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>јавног превоза, као и списак особља на које се такви захтеви односе, уз транспарентан приказ свих детаља који се тичу њихових уговорних права и услова под којима се сматра да су запослени повезани са услугама.</p> <p>Ако надлежни органи захтевају од оператора јавног превоза да поштује одређене стандарде квалитета, ови стандарди се укључују у конкурсну документацију и у уговоре о обавези јавног превоза.</p> <p>Конкурсна документација и уговори о обавези јавног превоза на транспарентан начин утврђују да ли и у ком обиму постоји могућност закључења подуговора. У случају подуговорања, оператор којем је у складу са овим законом поверено вршење услуга јавног превоза путника дужан је да сам пружа већи део тих услуга. Уговор о обавези јавног превоза утврђује услове подуговарања у складу са законом којим се</p>			
--	--	--	--	--	--

			уређују јавне набавке. На поступак и начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса, у делу који није уређен овим законом, сходно се примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке.			
5.3а-5.3б				НУ	Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета. Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
5.4	Могућност непосредне доделе уговора о јавном превозу у зависности од вредности услуга, километраже или величине предузећа.			НП	Дискрециона одредба	

5.4a-5.4b				НУ	Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета. Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
5.5	Могућност предузимања ванредних мера у случају прекида пружања услуга или непосредног ризика од такве ситуације.			НП	Дискрециона одредба	
5.6	Непосредна додела говора о јавним услугама превоза железницом.	02. 116.3	У случају директне доделе уговора о обавези јавног превоза, надлежни орган ће објавити следеће информације у року од једне године од доделе: име уговарача, његову власничку структуру и, ако је потребно, име једног или више лица која врше контролу; трајање уговора о јавним услугама; опис услуга превоза које се	ПУ		

			<p>пружају; опис параметара финансијске надокнаде за обавезу јавног превоза; циљни квалитет, као што су тачност и поузданост и предвиђене награде и казнене мере; услове који се односе на неопходна средства.</p> <p>На захтев заинтересованих лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.</p>			
5.6а				НУ	<p>Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета.</p> <p>Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.</p>	

5.7	Начин провере одлука донетих у складу са одредбама ст. 2. и 6. ове уредбе	02. 121	<p>Дирекција одлучује по Захтевима које могу поднети подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту, који сматрају да су неправедно третирани, дискриминисани или на било који други начин оштећени, а нарочито против одлука које је донео управљач инфраструктуре или, тамо где је одговарајуће, железнички превозник или оператор услужног објекта, а који се тичу:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Изјаве о мрежи у нацрту и крајњем облику; 2) критеријума које оне садрже; 3) поступка доделе и резултата тог поступка; 4) система обрачуна и наплате цена; 5) висине и/или структуре цена приступа које је у 	ПУ		
-----	---	------------	---	----	--	--

			<p>обавези, или може бити у обавези да плати;</p> <p>6) Информације о услужном објекту;</p> <p>7) Примене одредаба члана 13. овог закона, а посебно приступа и наплате услуга.</p> <p>Захтев из става 1. овог члана Дирекцији могу поднети и железнички превозници које су ангажовали подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре који нису железнички превозници.</p> <p>Захтев из става 1. тач. 1), 2), 4), 5) и 6) овог члана Дирекцији могу поднети и потенцијални подносиоци захтева за доделу капацитета инфраструктуре, односно подносиоци захтева за приступ и пружање услуга у услужном објекту.</p> <p>Захтев који се односи на поступак доделе и резултат тог поступка може се поднети у току поступка доделе, а најкаснију у року</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>од 30 дана од дана његовог окончања.</p> <p>Захтев који се односи на обрачун висине и/или структуру обрачунате цене може поднети железнички превозник који је закључио уговор са управљачем инфраструктуре или оператором услужног објекта у року од три месеца од дана од дана достављања обрачуна.</p> <p>Одлучивање по Захтеву из става 1. овог члана представља одлучивање у управној ствари у складу са законом којим се уређује општи управни поступак.</p> <p>Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за заштиту конкуренције, Дирекција је овлашћена да прати стање конкуренције на тржишту железничких услуга а нарочито, контролише поступања управљача инфраструктуре, железничког превозника и оператора услужног објекта у смислу става 1. овог члана на сопствену иницијативу и са циљем</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>спречавања дискриминације према подносиоцима захтева за доделу капацитета инфраструктуре.</p> <p>Дирекција нарочито, проверава да ли Изјава о мрежи садржи дискриминаторне одредбе или ствара дискрециона овлашћења управљача инфраструктуре којима би се могли дискриминисати подносиоци захтева.</p> <p>Дирекција се стара о томе да цене које утврди управљач инфраструктуре буду у складу са овим законом и да су недискриминаторске.</p> <p>Преговори између подносиоца захтева и управљача инфраструктуре у погледу висине цена приступа железничкој инфраструктури се дозвољавају само ако се воде под надзором Дирекције. Дирекција интервенише ако оцени да се преговори не одвијају сагласно одредбама овог закона.</p> <p>Дирекција може давати необавезујућа</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>мишљења о нацртима планова пословања, уговора између надлежних органа и управљача инфраструктуре о условима и начину финансирања управљања железничком инфраструктуром из члана 21. овог закона и плановима за побољшање капацитета из члана 42. овог закона, како би указала посебно да ли су ови акти усклађени са ситуацијом на тржиштима железничких услуга.</p> <p>Дирекција редовно, а у сваком случају најмање на сваке две године, консултује представнике корисника услуга железничког превоза робе и путника, како би се узели у обзир њихови ставови о железничком тржишту.</p> <p>Дирекција разматра све притужбе у смислу овог члана и, по потреби, захтева релевантне информације и покреће консултације са свим релевантним странама, у року од 30 дана од пријема притужбе. Дирекција</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>одлучује о свим притужбама, предузима мере за исправку стања и обавештава релевантне стране о решењу донетом у року од највише шест недеља од пријема свих релевантних информација. Не доводећи у питање право тела за заштиту конкуренције, Дирекција, по потреби, одлучује на сопствену иницијативу о одговарајућим мерама за исправку дискриминације подносилаца захтева за доделу капацитета инфраструктуре, поремећаја тржишта и свих осталих нежељених дешавања на овим тржиштима, нарочито у смислу става 1. овог члана. Дирекција је овлашћена да спроводи ревизије или покреће екстерну ревизију над управљачем инфраструктуре, операторима услужних објеката и, по потреби, железничким превозницима, како би се утврдила усклађеност са одредбама за раздвајање рачуна утврђеним чланом</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>3. овог закона. У том смислу, Дирекција има право да захтева све релевантне информације. Нарочито, Дирекција је овлашћена да захтева од управљача инфраструктуре, оператора услужних објеката и свих привредних друштава или других субјеката који врше или интегришу различите врсте железничког транспорта или управљања инфраструктуром у складу са чланом 3. и 13. овог закона да доставе одговарајуће рачуноводствене информације.</p> <p>Не доводећи у питање овлашћења тела надлежног за питања државне помоћи, Дирекција може, уколико на основу примљених финансијских извештаја установи да постоји могућност повреде одредаба закона којим се уређује државна помоћ, да о томе обавести надлежне органе.</p> <p>Дирекција сарађује са телом надлежним за заштиту конкуренције, даје</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>стручна мишљења и обавља друге регулаторне послове утврђене овим законом.</p> <p>Дирекција објављује донета решења из ст. 1. и 11. овог члана на својој интернет страници.</p> <p>Дирекција припрема годишњи извештај о обављању послова у области регулисања тржишта железничких услуга у претходној години и доставља га Влади најкасније до краја септембра текуће године. Извештај се објављује на интернет страници Дирекције.</p> <p>Управљач инфраструктуре, железнички превозник и оператор услужног објекта дужни су да омогуће приступ пословним просторијама и пословној документацији овлашћеним лицима Дирекције која обављају послове из ст. 1, 7, 8. и 11. овог члана, која имају службену легитимацију.</p> <p>Образац службене легитимације из става 12. овог члана прописује Дирекција</p>			
--	--	---	--	--	--

5a				НУ	Предлог уредбе је хармонизован са Уредбом бр. 1370/2007 без измена из IV железничког пакета. Усклађивање са Директивом 2016/2338 ће се извршити у даљем процесу хармонизације националног законодавства са прописима ЕУ.	
6.1	Надокнада за јавне услуге	02. 112.3 02 112.4	Надокнаде за обавезе јавног превоза по закљученим уговорима о обавези јавног превоза или са општим правилима, морају се обрачунавати у складу са правилима о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза, које прописује Влада. Обрачун и пружање надокнаде за обавезу јавног превоза мора се вршити на	ПУ		

		01. 1.1	<p>начин да железнички превозник одржи постојећи ниво или унапреди ниво ефикасног управљања, као пружалац услуга јавног превоза, које може бити предмет објективне процене, као и да се обезбеди довољно висок стандард пружања услуга превоза путника.</p> <p>Овом уредбом прописују се правила о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза.</p>			
6.2	Информисање Европске комисије.			НП	Ова одредба је по својој природи таква да је могућност њене примене и транспозиције искључиво везана за статус субјекта обавезе, односно за чланство у ЕУ. Док не постане чланица ЕУ Република Србија, из објективних разлога који произлазе из природе ове	

					одредбе, неће моћи да имплементира нити примењује ову одредбу	
7.1.	Објављивање извештаја о утврђеним обавезама јавног превоза	02 116.1	Надлежни орган једном годишње објављује на својој интернет страници извештај о утврђеним обавезама јавног превоза, изабраним железничким превозницима и исплатама надокнада за обавезу јавног превоза и искључивим правима додељеним изабраним железничким превозницима на име те надокнаде.	ПУ		
7.2.	Објављивања позива за тендерски поступак у Службеном листу ЕУ	02 115.5- 115.7	Надлежани органи су дужни да најкасније годину дана пре објављивања позива за подношење понуда или годину дана пре непосредне доделе, у “Службеном гласнику РС“ буду објављене најмање следеће информације: 4) назив и адреса надлежног органа; 5) предвиђени начин додељивања;	ПУ		

			<p>б) услуге и подручја која могу бити обухваћена доделом.</p> <p>Надлежни органи могу одлучити да ове информације не објаве уколико се уговор о обавези јавног превоза односи на пружање услуга јавног превоза путника у обиму до 50.000 km.</p> <p>Ако после објављивања дође до измене информација, надлежни орган ће без одлагања објавити исправку. Таква исправка не доводи у питање утврђени дан директне доделе или позива за учешће на тендеру.</p>			
7.3.	Објављивање информација о директној додели уговора о јавним услугама превоза железницом.	02. 116.3	У случају директне доделе уговора о обавези јавног превоза, надлежни орган ће објавити следеће информације у року од једне године од доделе: име уговарача, његову власничку структуру и, ако је потребно, име једног или више лица која врше контролу; трајање уговора о јавним услугама; опис услуга превоза које се	ПУ		

			пружају; опис параметара финансијске надокнаде за обавезу јавног превоза; циљни квалитет, као што су тачност и поузданост и предвиђене награде и казнене мере; услове који се односе на неопходна средства.			
7.4.	Достављање разлога за непосредну доделу уговора о јавним услугама, на захтев заинтересоване стране	02. 116.4	На захтев заинтересованог лица, надлежни орган доставља информацију о разлозима на којима се заснива одлука о непосредној додели уговора о јавном превозу.	ПУ		
8.	Прелазни период			НП	Одредба процедуралног карактера.	
9.	Усклађеност са Уговором			НП	Одредба процедуралног карактера.	

10.	Стављање ван снаге			НП	Одредба процедуралног карактера.	
11.	Извештавање			НП	Одредба процедуралног карактера.	
12.	Ступање на снагу			НП	Одредба процедуралног карактера.	

A1.1	1 The compensation connected with public service contracts awarded directly in accordance with Article 5(2), (4), (5) or (6) or with a general rule must be calculated in accordance with the rules laid down in this Annex.	01. 1.1	Овом уредбом прописују се правила о обрачунавању надокнаде за обавезу јавног превоза.	ПУ		
A1.2	2 The compensation may not exceed an amount corresponding to the net financial effect equivalent to the total of the effects, positive or negative, of compliance with the public service obligation on the costs and revenue of the public service operator. The effects shall be assessed by comparing the situation where the public service obligation is met with the situation	02. 2.1-4.1	Надлежни орган пружа железничком превознику надокнаду за обавезу јавног превоза у износу нето финансијског резултата, позитивног или негативног, за настале трошкове и остварене приходе у складу са тарифним обавезама установљеним општим правилима на начин који онемогућује исплату превисоке надокнаде за обавезу јавног превоза. Надлежни орган задржава	ПУ		

	<p>which would have existed if the obligation had not been met. In order to calculate the net financial effect, the competent authority shall be guided by the following scheme: costs incurred in relation to a public service obligation or a bundle of public service obligations imposed by the competent authority/authorities, contained in a public service contract and/or in a general rule, minus any positive financial effects generated within the network operated under the public service obligation(s) in question, minus receipts from tariff or any other revenue generated while fulfilling the public service obligation(s) in question, plus a reasonable profit, equals net financial effect.</p>		<p>право да обавезе јавног превоза за које су одређене максималне тарифе укључи у уговоре о тим обавезама.</p> <p>Финансијски резултати из члана 2. ове уредбе оцењују се упоређивањем ситуације у којој се обавеза јавног превоза извршава, са ситуацијом која би наступила да се та обавеза не извршава.</p> <p>При израчунавању нето финансијског резултата из става 1. овог члана, узимају се у обзир мерљиви финансијски ефекти надокнаде на активности које нису део обавезе јавног превоза железничког превозника.</p> <p>Израчунавање износа нето финансијског резултата из члана 3. врши се по следећој формули:</p> $\text{НФР} = \text{Т} - \text{П} - \text{ПТ} + \text{ПД},$ <p>где је</p> <p>НФР - нето финансијски резултат</p> <p>Т - трошкови који настају у вези са пружањем</p>			
--	--	--	--	--	--	--

A1.3	<p>3. Compliance with the public service obligation may have an impact on possible transport activities of an operator beyond the public service obligation(s) in question. In order to avoid overcompensation or lack of compensation, quantifiable financial</p>	<p>02. 3.2</p>	<p>обавезе јавног превоза, који су садржани у уговору о обавези јавног превоза и/или општим правилима,</p> <p>ПП - приход остварен од превоза путника на основу обавезе јавног превоза на мрежи на којој се врши утврђена обавеза јавног превоза,</p> <p>ПТ – приход од тарифа и сви остали приходи који настају током извршавања утврђене обавезе јавног превоза</p> <p>ПД - примерена добит, која означава стопу повраћаја капитала која је уобичајена за железнички сектор, а којом се узима у обзир ризик или одсуство ризика којем се излаже пружалац услуга јавног превоза услед интервенције надлежног органа.</p> <p>При израчунавању нето финансијског резултата из</p>	ПУ		
------	--	--------------------	--	----	--	--

<p>A1.4</p> <p>A1.5</p>	<p>effects on the operator's networks concerned shall therefore be taken into account when calculating the net financial effect.</p> <p>Costs and revenue must be calculated in accordance with the accounting and tax rules in force.</p> <p>In order to increase transparency and avoid cross-subsidies, where a public service operator not only operates compensated services subject to public transport service obligations, but also engages in other activities, the accounts of the said public services must be separated so as to meet at least the following conditions:</p> <p>the operating accounts corresponding to each of these activities must be separate and the proportion of the</p>	<p>01.5.2</p> <p>03.117.3</p>	<p>става 1. овог члана, узимају се у обзир мерљиви финансијски ефекти надокнаде на активности које нису део обавезе јавног превоза железничког превозника.</p> <p>Трошкови и приходи из става 1. овог члана обрачунавају се у складу са важећим рачуноводственим и пореским прописима.</p> <p>За средства из става 1. овог члана железнички превозник дужан је да води посебну рачуноводствену евиденцију.</p> <p>Трошкови извршења обавезе јавног превоза морају бити уравнотежени са пословним приходом и исплатама од</p>	<p>ПУ</p> <p>ПУ</p>		
-------------------------	---	-------------------------------	--	---------------------	--	--

	<p>corresponding assets and the fixed costs must be allocated in accordance with the accounting and tax rules in force,</p> <p>all variable costs, an appropriate contribution to the fixed costs and a reasonable profit connected with any other activity of the public service operator may under no circumstances be charged to the public service in question,</p> <p>the costs of the public service must be balanced by operating revenue and payments from public authorities, without any possibility of transfer of revenue to another sector of the public service operator's activity.</p> <p>€ 'Reasonable profit' must be taken to mean a rate of return on capital that is normal for the sector in a given Member State and that takes account of the</p>	<p>03. 112.4</p>	<p>стране надлежних органа, без могућности преноса прихода у други сектор активности железничког превозника као пружаоца услуга јавног превоза.</p> <p>Ако железнички превозник, поред обавезе јавног превоза врши и друге активности, дужан је да за те активности води посебну рачуноводствену евиденцију.</p> <p>Варијабилни трошкови, одговарајућа издвајања за фиксне трошкове и примерена добит у вези са било којом другом активношћу пружаоца услуга јавног превоза не могу се финансирати из прихода остварених од активности које се обављају у оквиру обавезе јавног превоза.</p> <p>Обрачун и пружање надокнаде за обавезу јавног превоза мора се вршити на начин да железнички превозник одржи постојећи ниво или унапреди ниво ефикасног управљања, као</p>			
--	---	----------------------	---	--	--	--

	<p>risk, or absence of risk, incurred by the public service operator by virtue of public authority intervention.</p>		<p>пужалац услуга јавног превоза, које може бити предмет објективне процене, као и да обезбеди довољно висок стандард пружања услуга превоза путника.</p>			
A1.6	<p>The method of compensation must promote the maintenance or development of: .effective management by the public service operator, which can be the subject of an objective assessment, and .the provision of passenger transport services of a sufficiently high standard.</p>					
A1.7		02. 2.1.56	<p>Разумна добит је стопа повраћаја сопственог капитала која узима у обзир ризик, укључујући ризик на приход, или недостатак таквог ризика, који трпи оператор услужног објекта</p>	ПУ		

			<p>и у складу је са просечном стопом за дати сектор током протеклих година.</p> <p>/</p>			
--	--	--	--	--	--	--