

Z A K O N

O ŽELEZNICI

I. UVODNE ODREDBE

Predmet

Član 1.

Ovim zakonom uređuje se upravljanje železničkom infrastrukturom, obavljanje delatnosti železničkog prevoza, licenciranje železničkih prevoznika, pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama, načela i postupci za određivanje i obračun cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: cena pristupa) i cena usluga u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza, dodela kapaciteta javne železničke infrastrukture, industrijske železnice i industrijski koloseci, nadležnosti Direkcije za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), prava putnika i usluge javnog prevoza putnika železnicom od opšteg ekonomskog interesa.

Odredbe ovog zakona primenjuju se na unutrašnji i međunarodni železnički saobraćaj, ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi, u smislu ovog zakona, imaju sledeće značenje:

1) **alternativni prevozni put** je drugi prevozni put između istog polazišta i odredišta, ako postoji mogućnost zamene između dva prevozna puta u pružanju usluge prevoza robe ili putnika od strane železničkog prevoznika, što je bliže određeno u Izjavi o mreži;

2) **voz** je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;

3) **gradska železnica** je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama kojom se vrši javni prevoz na teritoriji jedinice lokalne samouprave, odnosno području naseljenih mesta u sastavu jedinice lokalne samouprave;

4) **gradski i prigradski prevoz** je prevoz čija je osnovna svrha zadovoljenje prevoznih potreba centra grada ili konurbacije, uključujući pograničnu konurbaciju, kao i prevoznih potreba između tog centra ili konurbacije i njihove okoline;

5) **jedinstvena karta** je karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prevozu za korišćenje uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedan ili više železničkih prevoznika;

6) **dodatne usluge** su usluge u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza iz člana 15. stav 4. ovog zakona;

7) **dodela kapaciteta** je dodela kapaciteta železničke infrastrukture u obliku trase voza koju vrši upravljač infrastrukture;<

8) **eksploatacija javne železničke infrastrukture** je dodela trase voza, upravljanje saobraćajem i naplata cena pristupa;

9) **železnička vozna sredstva** su vučna, vučena i železnička vozila za posebne namene;

10) **železnički prevoznik** je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;

11) **železničko područje** je zemljišni prostor na kome se nalaze železnička pruga, objekti, postrojenja i uređaji koji neposredno služe za vršenje železničkog saobraćaja, prostor ispod mostova i vijadukata, kao i prostor iznad trase tunela;

12) **zagušena infrastruktura** je deo javne železničke infrastrukture za koji se potražnja za kapacitetom infrastrukture ne može u potpunosti zadovoljiti tokom određenih perioda vremena, pa čak i posle usklađivanja različitih zahteva za kapacitetima infrastrukture;

13) **zaštitni pružni pojas** je zemljišni pojas sa obe strane pruge u širini od 100 m, računajući od ose krajnjih koloseka;

14) **izvodljiva alternativa** je pristup drugom uslužnom objektu koji je ekonomski prihvatljiv železničkom prevozniku i omogućuje mu pružanje predmetne usluge prevoza robe ili putnika;

15) **Izjava o mreži** je dokument kojim se detaljno utvrđuju opšta pravila, rokovi, postupci i kriterijumi koji se tiču načina obračuna cena i dodele kapaciteta, uključujući i druge relevantne informacije koje su neophodne da bi se mogao podneti zahtev za kapacitet infrastrukture;

16) **industrijska železnica** je železnica kojom upravlja privredni subjekat i koristi je za prevoz robe i/ili lica za sopstvene potrebe;

17) **industrijski kolosek** je železnički kolosek koji se priključuje na mrežu i služi za dopremanje i otpremanje robe, kao i za završne i druge radnje (utovar, istovar, manevrisanje i sl.) u železničkom prevozu robe;

18) **industrijski kolosek za sopstvene potrebe** je industrijski kolosek koji se koristi isključivo za potrebe njegovog vlasnika, odnosno korisnika;

19) **infrastrukturni pojas** je zemljišni pojas sa obe strane pruge u širini od 25 m, mereći od ose krajnjih koloseka koji funkcionalno služi za upotrebu, održavanje i tehnološki razvoj kapaciteta infrastrukture;

20) **javna železnička infrastruktura** obuhvata celokupnu železničku infrastrukturu koja čini mrežu kojom upravlja upravljač infrastrukture, isključujući pruge i sporedne koloseke (industrijske pruge i koloseke), koji su priključeni na mrežu;

21) **javni prevoz** je prevoz lica ili stvari koji je dostupan svakom pod jednakim uslovima i vrši se na osnovu zaključenog ugovora o prevozu putnika ili robe između železničkog prevoznika i korisnika njegovih usluga;

22) **javni prevoz putnika od opšteg interesa** obuhvata usluge železničkog prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano;

23) **kapacitet infrastrukture** je mogući broj trasa vozova za raspoređivanje na određenom delu javne železničke infrastrukture u određenom periodu;

24) **kolosek za gariranje** je sporedni kolosek posebno namenjen za privremeni smeštaj železničkih vozila između dva uvrštavanja u voz;

25) **Kompjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu (KSIRŽP)** je kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim

putničkim uslugama koje nude železnički prevoznici, kao što su: plan i red vožnje za prevoz putnika, raspoloživost sedišta za prevoz putnika, cene i posebni uslovi, pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću i načini na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte ili jedinstvene karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;

26) **konurbacija** je spajanje dvaju ili više naselja u jednu urbanu celinu;

27) **koordinacija** je postupak tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioc zahteva za kapacitetom infrastrukture pokušavaju da reše konfliktne zahteve;

28) **licenca** je isprava kojom organ nadležan za licenciranje potvrđuje sposobnost privrednog društva ili drugog pravnog lica koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika da pruža usluge železničkog prevoza kao železnički prevoznik, koje mogu biti ograničene na pružanje određene vrste usluga ili obavljanje železničkog prevoza za sopstvene potrebe;

29) **manipulativna pruga** je deo železničke infrastrukture koji služi za prevoz robe za potrebe privrednih subjekata, po potrebi i bez utvrđenog reda vožnje;

30) **međunarodni prevoz putnika** obuhvata uslugu prevoza putnika vozom koji prelazi najmanje jednu državnu granicu i kod koje je osnovna svrha usluge da prevozi putnike između stanica u različitim državama, pri čemu voz može biti sastavljen od različitih delova koji mogu imati različita polazišta i odredišta, ako sva putnička kola pređu najmanje jednu državnu granicu;

31) **međunarodni prevoz robe** obuhvata transportnu uslugu u okviru koje voz prelazi najmanje jednu državnu granicu. Voz može biti spojen i/ili razdvojen, a različiti delovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uslovom da svi vagoni pređu najmanje jednu državnu granicu;

32) **metro** je prostorno nezavisan šinski sistem visokog kapaciteta za prevoz putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju sa posebnim konstruktivnim i energetska-pogonskim karakteristikama;

33) **mreža** je mreža pruga, uključujući vezne i sporedne koloseke, sa elementima železničke infrastrukture, kojom upravlja upravljač infrastrukture, namenjena železničkom prevozu robe i/ili putnika, kao i prevozu za sopstvene potrebe, koji mogu vršiti železnički prevoznici prema načelu transparentnog i nediskriminatornog pristupa mreži;

34) **nadoknada za obavezu javnog prevoza** obuhvata korist, naročito finansijsku, koju nadležni organ neposredno ili posredno pruža iz sredstava javnih fondova tokom perioda sprovođenja obaveze javnog prevoza ili u vezi sa tim periodom;

35) **neposredno dodeljivanje** je dodeljivanje ugovora o obavezi javnog prevoza određenom železničkom prevozniku bez prethodnog tenderskog postupka;

36) **obaveza javnog prevoza putnika** je zahtev koji je definisan ili utvrđen od strane nadležnog organa u cilju obezbeđivanja usluga javnog prevoza železnicom od opšteg interesa, a koji železnički prevoznik, ako bi postupao rukovodeći se samo komercijalnim interesima, ne bi prihvatio ili ga ne bi prihvatio u istoj meri ili pod istim uslovima bez nadoknade;

37) **obnova železničke infrastrukture** obuhvata radove velikog obima zamene elementa na postojećoj infrastrukturi, kojima se ne menja njeno celokupno funkcionisanje;

38) **održavanje železničke infrastrukture** obuhvata radove koji se izvode u cilju očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;

39) **okvirni sporazum** je pravno obavezujući opšti sporazum kojim se utvrđuju prava i obaveze podnositelaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i upravljača infrastrukture u pogledu kapaciteta infrastrukture koji će se dodeljivati i cenama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda primene jednog važećeg reda vožnje;

40) **operator uslužnog objekta** je subjekt odgovoran za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili pružanje jedne ili više usluga železničkim prevoznicima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i upravljanje železničkom infrastrukturom koja čini deo infrastrukture uslužnog objekta;

41) **operator javnog prevoza putnika** je železnički prevoznik koji pruža usluge javnog prevoza putnika;

42) **opšte pravilo** je mera koja se bez diskriminacije primenjuje na sve usluge javnog prevoza putnika iste vrste na određenim relacijama za koje je odgovoran nadležni organ;

43) **osnovne usluge** su usluge u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza iz člana 15. st. 1. i 2. ovog zakona;

44) **plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture** obuhvata meru ili niz mera sa rokovima za njihovo sprovođenje sa ciljem ublažavanja ograničenja kapaciteta infrastrukture koja dovode to toga da se jedan deo infrastrukture proglašava zagušenom infrastrukturom;

45) **podnositelac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture** podrazumeva železničkog prevoznika ili međunarodnu grupaciju železničkih prevoznika ili druga lica i pravne subjekte, kao što su nadležni organi, pošiljaoci, špediteri i operatori u kombinovanom transportu, koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili komercijalni interes za pribavljanje kapaciteta infrastrukture;

46) **prateće usluge** su usluge u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza iz člana 15. stav 5. ovog zakona;

47) **prevoz putnika** je prevoz putnika železnicom, koji je dostupan javnosti, na osnovu ugovora o prevozu, isključujući prevoz putnika drugim vrstama šinskog prevoza kao što su metro ili tramvaji;

48) **prevoz robe** je prevoz robe železnicom, koji je dostupan javnosti, na osnovu ugovora o prevozu;

49) **prevoz za sopstvene potrebe** je prevoz železnicom koji vrši privredno društvo ili drugo pravno lice za sopstvene potrebe, odnosno za potrebe obavljanja njegove delatnosti, što obuhvata i delatnosti u vezi sa izgradnjom, ispitivanjem, održavanjem ili obnovom železničke infrastrukture ili u vezi sa pružanjem usluga iz člana 15. ovog zakona;

50) **pogranični sporazum** je svaki sporazum između dve ili više država čija je svrha da olakša pružanje prekograničnih železničkih usluga;

51) **prodavac karata** je svaki posrednik u prodaji železničkih usluga koji zaključuje ugovore o prevozu putnika i prodaje karte u ime železničkog prevoznika ili za sopstveni račun;

52) **pružni pojas** je zemljišni pojas sa obe strane pruge u širini od 8 m, u naseljenom mestu 6 m, mereći od ose krajnjih koloseka, zemljište ispod pruge i vazdušni prostor u visini od 14 m. Pružni pojas obuhvata i zemljišni prostor službenih mesta (stanica, ukrasnica, stajališta, rasputnica i slično) koji obuhvata sve tehničko - tehnološke objekte, instalacije i pristupno-požarni put do najbližeg javnog puta;

53) **putna propusnica** ili **sezonska karta** je karta za neograničen broj putovanja koja omogućuje ovlaštenom imaoocu putovanje železnicom na određenom pravcu ili mreži u toku određenog vremenskog perioda;

54) **putni prelaz** je mesto ukrštanja železničke pruge koja pripada javnoj železničkoj infrastrukturi, industrijskoj železnici ili industrijskom koloseku i puta u istom nivou, koji obuhvata i ukrštanje tih koloseka sa pešačkom ili biciklističkom stazom, u širini od 3 m mereno od ose koloseka, uključujući i prostor između koloseka kada se na putnom prelazu nalazi više koloseka;

55) **razvoj železničke infrastrukture** obuhvata planiranje mreže, finansijsko i investiciono planiranje, kao i izgradnju i modernizaciju infrastrukture;

56) **razumna dobit** je stopa povraćaja sopstvenog kapitala koja uzima u obzir rizik, uključujući rizik na prihod, ili nedostatak takvog rizika, koji trpi operator uslužnog objekta i u skladu je sa prosečnom stopom za dati sektor tokom proteklih godina;

57) **regionalni prevoz** je prevozna usluga čija je osnovna svrha da ispune potrebe za prevozom u regionu, uključujući prekogranično područje u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorom;

58) **red vožnje** je akt upravljača javne železničke infrastrukture kojim se utvrđuje plan saobraćaja vozova za prevoz putnika i robe, kao i za sopstvene potrebe na javnoj železničkoj infrastrukturi tokom perioda važenja tog reda vožnje;

59) **rezervacija** je ovlašćenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni personalizovani aranžman prevoza;

60) **roba** podrazumeva stvari koje se prevoze u železničkom teretnom saobraćaju;

61) **teretni koridor** predstavlja određene železničke pruge, uključujući železničke trajektne linije na teritoriji između država, koje povezuju dva ili više terminala, duž glavnog prevoznog pravca i, po potrebi, duž alternativnih prevoznih pravaca i deonica koje ih povezuju, uključujući železničku infrastrukturu i uslužne objekte i usluge koje se pružaju železničkim prevoznicima;

62) **tranzit** je prelazak preko teritorije Republike Srbije bez utovara ili istovara robe, odnosno bez ukrcavanja ili iskrcavanja putnika na teritoriji Republike Srbije;

63) **trasa voza** je kapacitet infrastrukture neophodan za saobraćanje voza između dva mesta u toku određenog perioda;

64) **turističko-muzejska železnica** je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama, kojom se vrši prevoz putnika u turističke svrhe, uključujući i prevoz železničkim voznim sredstvima muzejske vrednosti;

65) **ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturuom** je ugovor između nadležnog organa i upravljača infrastrukture iz člana 21. ovog zakona kojim se uređuju međusobna prava i obaveze između ugovornih strana;

66) **ugovor o obavezi javnog prevoza** je ugovor o javnim uslugama prevoza putnika koji zaključuju operator javnog prevoza putnika i nadležni organ u skladu sa ovim zakonom;

67) **ugovor o prevozu putnika** je ugovor o prevozu uz finansijsku naknadu ili besplatno zaključen između železničkih prevoznika ili prodavca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza;

68) **unapređenje železničke infrastrukture (modernizacija)** obuhvata radove velikog obima na infrastrukturi kojima se poboljšava njeno celokupno funkcionisanje;

69) **upravljач infrastrukture** je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;

70) **upravljач stanice** je organizacioni subjekt kome je poverena odgovornost za upravljanje železničkom stanicom i koji može biti upravljач infrastrukture;

71) **uslužni objekat** podrazumeva postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, posebno raspoređene, kao celina ili delimično, kako bi omogućili pružanje jedne ili više usluga iz člana 15. st. 2, 4. i 5. ovog zakona, što uključuje i koloseke koji povezuju mrežu sa uslužnim objektima.

Nezavisnost železničkih prevoznika i upravljачa infrastrukture

Član 3.

Obavljanje delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i delatnosti obavljanja prevoza putnika i prevoza robe u železničkom saobraćaju uređuje se na načelima razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.

U pogledu rukovođenja, upravljanja i kontrole nad administrativnim, ekonomskim i računovodstvenim pitanjima, železnički prevoznici u neposrednom ili posrednom državnom vlasništvu ili pod kontrolom države imaju nezavisan status.

Upravljач infrastrukture odgovoran je za sopstveno rukovođenje, upravljanje i kontrolu, u skladu sa ovim zakonom.

Bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju odvojeno, sa jedne strane, za delatnost železničkih prevoznika i, sa druge strane, za delatnost upravljanja železničkom infrastrukturom.

Odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju, sa jedne strane, za poslove koji se odnose na pružanje usluga železničkog teretnog prevoza i, sa druge, za delatnosti koje se odnose na pružanje usluga prevoza putnika.

Javna sredstva isplaćena za oblast delatnosti iz stava 4. ovog člana ne mogu se prenositi sa jedne na drugu delatnost.

Javna sredstva isplaćena za aktivnosti koje se odnose na obavezu javnog prevoza putnika, iskazuju se odvojeno na relevantnim računima i ne prenose se na delatnosti koje se odnose na pružanje drugih usluga prevoza niti bilo kojih drugih delatnosti.

Računi za različita područja delatnosti navedena u st. 4. i 5. ovog člana se vode na takav način da omogućuju praćenje zabrane prenosa javnih sredstava isplaćenih na ime jedne delatnosti na drugu i praćenje korišćenja prihoda od cena pristupa i usluga, kao i prihoda iz drugih komercijalnih delatnosti.

II. ŽELEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Elementi železničke infrastrukture

Član 4.

Železnička infrastruktura, u smislu ovog zakona, sastoji se od sledećih elemenata, koji čine prugu i sporedne koloseke na mreži, kao i industrijske koloseke priključene na mrežu:

- 1) pružni pojas;
- 2) kolosek i podloga koloseka, naročito nasip, usek, drenažni kanali i rovovi, zidani rovovi, propusti, obloženi zidovi, zasadi za zaštitu bočnih nagiba itd; platforme za putnike i robu, uključujući i one u putničkim stanicama i teretnim terminalima; ivična staza i pešačke staze; pregradni zidovi, žive ograde, ograde; protivpožarni pojasevi; aparati za zagrevanje skretnica; prelazi; zastori za zaštitu od snega itd;
- 3) građevinski objekti: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, pokriveni useci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, strukture za zaštitu od lavina, odrona itd;
- 4) putni prelazi, uključujući sredstva za osiguranje putnih prelaza;
- 5) gornji stroj, a naročito: šine, užlebljene šine i zaštitne šine; pragovi i podužne veze, kolosečni pričvrtni i spojni pribor, zastor uključujući tucanik i pesak; skretnice, prelazi itd; okretnice i prenosnice (osim onih rezervisanih isključivo za lokomotive);
- 6) prilazi za putnike i robu, uključujući drumski pristup i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze peške;
- 7) bezbednosne, signalne i telekomunikacione instalacije na otvorenim prugama, u stanicama i ranžirnim stanicama, uključujući postrojenja za stvaranje, transformisanje i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; zgrade za takve instalacije ili postrojenja; kolosečne kočnice;
- 8) instalacije za osvetljenja za potrebe saobraćaja i bezbednosti;
- 9) postrojenje za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova: dvofazni dalekovodi 110 kV, podstanice izuzev razvodnog postrojenja 110 kV u toj podstanici, napojni kablovi između podstanica i kontaktnih vodova, kontakna mreža i nosači, treća šina sa nosačima;
- 10) zgrade koje su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu prevoznih cena.

Železnička infrastruktura ne obuhvata industrijske železnice, industrijske koloseke za sopstvene potrebe, kao ni koloseke smeštene unutar železničkih radionica za popravku, depoa ili garaža za lokomotive, od graničnika u zoni radionice, depoa ili garaže.

Pravo pristupa železničkoj infrastrukturi imaju svi zainteresovani železnički prevoznici pod jednakim uslovima, na način propisan ovim zakonom.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže određuje elemente javne železničke infrastrukture.

Kategorizacija železničkih pruga

Član 5.

Železničke pruge na mreži se kategorišu na sledeći način:

- 1) magistralne pruge - od značaja za međunarodni i nacionalni saobraćaj;
- 2) regionalne pruge - od značaja za regionalni i lokalni saobraćaj;
- 3) lokalne pruge - od značaja za lokalni saobraćaj;
- 4) manipulativne pruge - od značaja za privredne subjekte;
- 5) pruge turističko - muzejske železnice.

Vlada, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) donosi akt o kategorizaciji železničkih pruga koje pripadaju javnoj železničkoj infrastrukturi.

Vlada uređuje uslove za izgradnju i rekonstrukciju turističko-muzejske železnice, kao i uslove organizovanja javnog prevoza u turističke svrhe na toj železnici.

1. Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom

Javna železnička infrastruktura

Član 6.

Javna železnička infrastruktura je dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koje mogu koristiti železnički prevoznici pod jednakim uslovima, u skladu sa ovim zakonom.

Javna železnička infrastruktura koristi se pod uslovima i na način utvrđenim ovim zakonom.

Na javnoj železničkoj infrastrukturi železnički saobraćaj odvija se pod uslovima utvrđenim propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom je delatnost od opšteg interesa.

Delatnost iz stava 4. ovog člana može obavljati javno preduzeće ili privredno društvo, čiji se pravni položaj uređuje zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća.

Upravljač infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva.

Član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva, ako se radi o povezanim društvima u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva, ne može istovremeno biti član organa upravljanja upravljača infrastrukture.

Ako su upravljač infrastrukture i subjekt na tržištu železničkih usluga povezana društva, član organa upravljanja upravljača infrastrukture i član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga ne mogu istovremeno biti i članovi organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva.

Upravljač infrastrukture mora da ima sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koji izdaje Direkcija.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture

Član 7.

Osnovne funkcije upravljača infrastrukture, koje su odlučujuće za ravnopravni i nediskriminatorski pristup infrastrukturi, su:

1) odlučivanje o dodeli trase voza, uključujući i procenu raspoloživosti kapaciteta infrastrukture i dodelu pojedinačnih trasa vozova, u skladu sa ovim zakonom;

2) utvrđivanje visina cena pristupa, uključujući i naplatu tih cena, u skladu sa ovim zakonom.

Ako upravljač infrastrukture, po svojoj pravnoj formi, organizaciji ili funkcijama odlučivanja nije nezavisan od bilo kog železničkog prevoznika, vršenje osnovnih

funkcija upravljača infrastrukture iz stava 1. ovog člana poverava se privrednom društvu koje osniva Vlada i koje mora biti nezavisno po svojoj pravnoj formi, organizaciji i odlučivanju od bilo kog železničkog prevoznika.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na osnovne funkcije upravljača infrastrukture u vezi sa obračunom i naplatom cena pristupa i dodelom kapaciteta železničke infrastrukture, shodno se primenjuju na privredno društvo u slučaju iz stava 2. ovog člana.

Aktivnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom

Član 8.

U upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, u smislu ovog zakona, obuhvata:

- 1) organizovanje, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem;
- 2) obezbeđenje pristupa i korišćenja železničke infrastrukture;
- 3) održavanje železničke infrastrukture;
- 4) zaštita železničke infrastrukture;
- 5) vršenje investitorske funkcije na izgradnji i rekonstrukciji, odnosno modernizaciji železničke infrastrukture;
- 6) druge aktivnosti utvrđene ovim zakonom i zakonima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

Prenos poslova upravljanja

Član 9.

Ako upravljač infrastrukture, posle sprovedene analize i procene potreba tržišta, oceni da nema dovoljno interesovanja za pristup i korišćenje određenog dela javne železničke infrastrukture, dužan je da, pre sprovođenja postupka iz člana 11. ovog zakona, o tome obavesti Vladu, zainteresovanu autonomnu pokrajinu, odnosno jedinicu lokalne samouprave.

Ako oceni da postoji interes da se nastavi upravljanje infrastrukturom na konkretnom delu javne železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana, autonomna pokrajina, odnosno jedinica lokalne samouprave, može odlučiti da preuzme finansiranje upravljanja tim delom javne železničke infrastrukture i zaključi sa upravljačem infrastrukture ugovor iz člana 21. ovog zakona.

Autonomna pokrajina, odnosno jedinica lokalne samouprave koja oceni da postoji interes da se nastavi upravljanje infrastrukturom na konkretnom delu javne železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana može odlučiti da samostalno osnuje upravljača infrastrukture.

U slučaju iz stava 3. ovog člana, na zahtev autonomne pokrajine, odnosno jedinica lokalne samouprave, upravljač infrastrukture donosi odluku o prenosu poslova upravljanja infrastrukturom na predmetnom delu železničke infrastrukture novoosnovanom upravljaču infrastrukture, uz saglasnost Vlade.

Prenos poslova upravljanja infrastrukturom iz stava 4. ovog člana se odnosi na regionalne, lokalne i manipulativne pruge.

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom iz stava 1. ovog člana vrši se u skladu sa odredbama ovog zakona.

Autonomna pokrajina, jedinica lokalne samouprave ili privredno društvo koje ima interes da učestvuje u finansiranju upravljanja javnom železničkom infrastrukturom na određenom delu mreže, može zaključiti poseban ugovor sa

upravljačem infrastrukture na period kraći od pet godina, kojim će se urediti predmet i način finansiranja i međusobna prava i obaveze ugovornih strana u vezi sa učešćem u finansiranju upravljanja na predmetnom delu javne železničke infrastrukture. Upravljač infrastrukture obaveštava Vladu o svim zaključenim ugovorima iz ovog stava i njihovoj realizaciji.

Dužnosti upravljača infrastrukture

Član 10.

Upravljač infrastrukture je dužan da obezbedi bezbedno i nesmetano organizovanje, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem, nesmetan pristup i korišćenje javne železničke infrastrukture i pristup uslužnim objektima koji su mu povereni na upravljanje i uslugama koje on pruža u tim objektima svim zainteresovanim podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, pod ravnopravnim, nediskriminatorским i transparentnim uslovima, kao i trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu železničke infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je, pri obavljanju delatnosti, dužan da se stara o zaštiti životne sredine i energetske efikasnosti u skladu sa zakonom i drugim propisima.

Upravljač infrastrukture odgovara za štetu koja nastane korisnicima prevoza, železničkim prevoznicima, privrednim društvima, drugim pravnim licima ili preduzetnicima zbog neizvršavanja svojih obaveza iz st. 1. i 2. ovog člana.

Obustavljanje korišćenja dela javne železničke infrastrukture i oduzimanje svojstva dobra u opštoj upotrebi

Član 11.

Korišćenje dela javne železničke infrastrukture za vršenje prevoza može biti obustavljeno ako za taj deo ne postoji javni interes ili interes železničkih prevoznika za pružanjem usluga železničkog prevoza, odnosno prevoza za sopstvene potrebe.

Upravljač infrastrukture je dužan da pre donošenja odluke o obustavljanju korišćenja dela javne železničke infrastrukture obavesti o svojoj nameri da obustavi korišćenje dela javne železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana nadležne državne organe, organe teritorijalne autonomije, organe lokalne samouprave, kao i organizacije kojima je povereno vršenje javnih ovlašćenja (u daljem tekstu: državni organi), podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, železničke prevoznike i druge zainteresovane strane, kao i da objavi u dnevnim listovima i drugim sredstvima javnog informisanja obaveštenje o toj nameri, radi pružanja mogućnosti zainteresovanim stranama da iznesu svoje stavove, najkasnije šest meseci pre dana predviđenog za obustavljanje korišćenja.

Odluku o obustavljanju korišćenja dela javne železničke infrastrukture iz stava 2. ovog člana donosi upravljač infrastrukture, po isteku roka iz stava 2. ovog člana, uz saglasnost Vlade.

Deo javne železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana, upravljač infrastrukture može da preuredi u manipulativnu prugu ili za druge namene i da propiše uslove i način korišćenja.

Ako se ukaže potreba za ponovnim uspostavljanjem saobraćaja na delu javne železničke infrastrukture iz stava 3. ovog člana upravljač infrastrukture donosi odluku, uz saglasnost Vlade.

Ako ne postoji interes za bilo koju vrstu prevoza na delu javne železničke pruge iz stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture donosi akt kojom se predlaže oduzimanje svojstva dobra u opštoj upotrebi tom delu železničke infrastrukture.

Odluku o oduzimanju svojstva dobra u opštoj upotrebi železničkoj infrastrukturi iz stava 6. ovog člana, donosi Narodna skupština, na predlog Vlade.

Sa delom javne železničke infrastrukture kojom je u skladu sa stavom 7. ovog člana, oduzeto svojstvo dobra u opštoj upotrebi, može se raspolagati u skladu sa zakonom.

2. Pristup železničkoj infrastrukturi i uslugama

Pristup železničkoj infrastrukturi

Član 12.

Železnički prevoznici imaju pravo pristupa železničkoj infrastrukturi pod ravnopravnim, nediskriminatorским i transparentnim uslovima u svrhu obavljanja prevoza robe i putnika, u skladu sa ovim zakonom.

Pristup uslugama

Član 13.

Upravljač infrastrukture obezbeđuje svim železničkim prevoznicima, na nediskriminatorски način, minimalni pristupni paket usluga utvrđen članom 14. ovog zakona.

Operatori uslužnih objekata na nediskriminatorски način pružaju svim železničkim prevoznicima pristup uslužnim objektima, uključujući i pristup kolosecima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojima se uređuje plovidba i luke na unutrašnjim vodama.

Kako bi se garantovala potpuna transparentnost i nediskriminatorски pristup uslužnim objektima iz člana 15. stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona i pružanju usluga u ovim objektima, ako je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom kontrolom železničkog prevoznika koji je aktivan na tržištu usluga železničkog prevoza za koje se koristi objekat, operator uslužnog objekta mora biti nezavisan od tog železničkog prevoznika u pogledu organizacije i odlučivanja, s tim da ova nezavisnost ne podrazumeva uspostavljanje odvojenog pravnog subjekta za uslužni objekat i može se ostvariti organizacijom odvojenih odeljenja u okviru jednog pravnog subjekta.

Za sve uslužne objekte iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta i privredni subjekat u čijem je sastavu vode odvojene račune, uključujući odvojene bilanse stanja i bilanse uspeha.

Ako funkcionisanje uslužnog objekta iz člana 15. stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona obezbeđuje upravljač infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom kontrolom upravljača infrastrukture, smatra se da je garantovana potpuna transparentnost i nediskriminatorски pristup tom uslužnom objektu ako je ostvarena nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture iz člana 7. ovog zakona.

Na zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta odgovara u razumnom roku koji utvrđuje Direkcija.

Zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 46) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji.

Zahtevi iz stava 6. ovog člana mogu se odbiti isključivo ako postoje izvodljive alternative koje železničkim prevoznicima omogućuju da obavljaju prevoz robe ili

putnika na istim ili alternativnim prevoznim putevima pod ekonomski prihvatljivim uslovima.

Operator uslužnog objekta nije obavezan da ulaže u resurse ili objekte kako bi ispunio sve zahteve železničkih prevoznika.

Ako se zahtevi železničkih prevoznika odnose na pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu kojim upravlja operator uslužnog objekta iz stava 3. ovog člana, operator uslužnog objekta je dužan da opravda u pisanom obliku odluku o odbijanju i navede izvodljive alternative u drugim objektima.

Operator uslužnog objekta iz člana 15. stav 2. ovog zakona će, u slučaju sukobljenih zahteva železničkih prevoznika, nastojati da ispuni sve zahteve u meri u kojoj je to moguće.

Ako nije dostupna izvodljiva alternativa, i nije moguće ispuniti sve zahteve za kapacitetom za relevantan uslužni objekat, podnosilac zahteva može podneti zahtev za pokretanje postupka (u daljem tekstu: Zahtev) Direkciji, u roku od 30 dana od dana saznanja za odbijanje njegovog zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.

Ako se uslužni objekat iz člana 15. stav 2. ovog zakona ne koristi najmanje dve uzastopne godine, a operatoru tog objekta su železnički prevoznici izrazili interes za pristup, vlasnik tog uslužnog objekta je obavezan da objavi da je eksploatacija objekta dostupna za lizing ili zakup kao železnički uslužni objekat, u celosti ili delimično, osim ako operator tog uslužnog objekta dokaže da je u toku postupak vraćanja u prethodno stanje zbog čega nije moguća njegova upotreba od strane bilo kog železničkog prevoznika.

Ako operator uslužnog objekta pruža bilo koju od usluga iz člana 15. stav 3. ovog zakona kao dodatnu uslugu, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na nediskriminatorski način.

Železnički prevoznici mogu da zahtevaju, kao pomoćne usluge, usluge navedene u članu 15. stav 4. ovog zakona od upravljača infrastrukture ili drugih operatora uslužnih objekata.

Operator uslužnog objekta nije u obavezi da izvrši tražene pomoćne usluge, ali ako odluči da ponudi bilo koju od ovih usluga, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na nediskriminatorski način.

Vlada, radi nesmetanog funkcionisanja tržišta železničkih usluga, svojim aktom bliže uređuje pojedini postupci i kriterijume koji se primenjuju za pristup uslugama koje se pružaju u uslužnim objektima navedenim u članu 15. st. 2, 4. i 5. ovog zakona.

Usluge koje se pružaju železničkim prevoznicima

Minimalni pristupni paket usluga

Član 14.

Upravljač infrastrukture pruža železničkim prevoznicima sa kojima je zaključio ugovor o korišćenju železničke infrastrukture minimalni pristupni paket usluga, koji obuhvata:

- 1) postupanje sa zahtevima za kapacitetom železničke infrastrukture;
- 2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet;
- 3) korišćenje železničke infrastrukture, uključujući skretnice i račvanje;
- 4) upravljanje saobraćanjem vozova, uključujući signalizaciju, regulisanje, prijem i otpremu vozova, komunikaciju, i pružanje informacija o kretanju voza;

5) korišćenje opreme za napajanje električnom energijom za vuču, ako postoji;

6) sve ostale informacije neophodne za realizaciju ili izvršenje prevoza za koji je kapacitet dodeljen.

Cena pristupa uključuje minimalni pristupni paket usluga.

Osnovne, dodatne i prateće usluge

Član 15.

Železničkim prevoznicima, na njihov zahtev, mora biti omogućen pristup, uslužnim objektima, uključujući pristupne koloseke, kao i korišćenje osnovnih usluga koje se pružaju u ovim objektima, pod uslovima koji su nediskriminatorski i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.

Uslužni objekti iz stava 1. ovog člana su:

1) stanične zgrade, odnosno deo staničnih zgrada, u putničkim stanicama, namenjen putnicima u železničkom saobraćaju, i drugi objekti u funkciji putničkog saobraćaja, uključujući displej za informacije o putovanju i odgovarajuće mesto za usluge izdavanja karata;

2) teretni terminali;

3) ranžirne stanice i koloseci za formiranje vozova, uključujući koloseke za manevrisanje;

4) koloseci za gariranje namenjeni vozilima železničkih prevoznika koja su u funkciji korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture;

5) objekti za održavanje, s izuzetkom objekata za održavanje namenjenih vozovima za velike brzine ili za druge vrste voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte vozila u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja;

6) ostali tehnički objekti, uključujući objekte za čišćenje i pranje;

7) objekti luka na unutrašnjim vodama povezani sa železničkim aktivnostima;

8) objekti za pružanje pomoći;

9) objekti za skladištenje i snabdevanje gorivom, za koje se cene iskazuju odvojeno.

Železničkim prevoznicima se, pored minimalnog pristupnog paketa usluga i osnovnih usluga, mogu pružati i dodatne i prateće usluge.

Dodatne usluge mogu da obuhvataju:

1) električnu energiju za vuču;

2) predgrevanje putničkih vozova;

3) prilagođene ugovore za:

(1) kontrolu prevoza opasne robe,

(2) pomoć u saobraćanju specijalnih vozova.

Prateće usluge mogu da obuhvataju:

1) pristup telekomunikacionim mrežama;

2) pružanje dodatnih informacija;

3) tehnički pregled voznih sredstava;

4) usluge izdavanja karata u putničkim stanicama;

5) usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim vozovima za velike brzine ili drugim vrstama vozni sredstava koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja.

Obezbeđivanje električne energije za vuču železničkim prevoznicima od strane upravljača infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta, ne smatra se energetsom delatnošću u smislu propisa kojima se uređuje energetika. Upravljač infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta koji poseduje element železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tačka 9) ovog zakona, je krajnji kupac električne energije u smislu propisa kojima se uređuje energetika.

Upravljač infrastrukture posebno iskazuje cene za osnovne, dodatne i prateće usluge koje on pruža uz minimalni pristupni paket usluga, u skladu sa zaključenim ugovorom o korišćenju infrastrukture.

Operatori uslužnih objekata u svojoj Informaciji iz člana 18. ovog zakona preciziraju minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima.

Železničkim prevoznicima kojima je omogućen pristup kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektom, odnosno kolosecima koji su u sklopu infrastrukture uslužnog objekta, operator uslužnog objekta pruža minimalni pristupni paket usluga, na koji se shodno primenjuje član 14. ovog zakona.

Operator uslužnog objekta i podnosilac zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, odnosno železnički prevoznik koga odredi podnosilac zahteva koji nije železnički prevoznik, ugovorom uređuju međusobna prava i obaveze u vezi sa dogovorenim uslugama iz ovog člana i pristupom kolosecima koji čine infrastrukturu tog uslužnog objekta.

III. OBRAČUN CENA PRISTUPA I DODELA KAPACITETA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE

1. Opšti principi

Efikasno korišćenje kapaciteta infrastrukture

Član 16.

Način obračuna cena pristupa i dodela kapaciteta javne železničke infrastrukture moraju biti u skladu sa načelima utvrđenim ovim zakonom i omogućiti upravljaču infrastrukture optimalno efikasno iskorišćenje raspoloživih kapaciteta infrastrukture.

2. Izjava o mreži

Član 17.

Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, izrađuje i objavljuje Izjavu o mreži. Upravljač infrastrukture je dužan da sadržinu radne verzije Izjave o mreži učini dostupnom zainteresovanim stranama najkasnije deset dana pre obavljanja konsultacije.

Izjava o mreži se objavljuje na srpskom jeziku i može se pribaviti posle plaćanja cene koja ne premašuje troškove njenog objavljivanja. Tekst Izjave o mreži se stavlja na raspolaganje besplatno u elektronskom obliku na internet stranici upravljača infrastrukture na srpskom i engleskom jeziku, kao i na internet stranici međunarodnog udruženja upravljača infrastrukture.

Izjava o mreži sadrži sledeće informacije:

1) deo kojim se utvrđuje priroda infrastrukture koja je na raspolaganju železničkim prevoznicima i uslove za pristup istoj. Informacije u ovom delu su na godišnjem nivou konzistentne sa registrom železničke infrastrukture koji se objavljuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema ili se pozivaju na ovaj registar;

2) deo o načelima obračuna cena i visini cena koji sadrži detaljne informacije o načinu obračuna cena, kao i informacije o cenama, kao i ostale relevantne informacije o pristupu koje se odnose na usluge iz člana 15. ovog zakona za koje postoji samo jedan raspoloživi pružalac usluga. Ovaj deo sadrži detalje metodologije, pravila i, po potrebi, skale koje se koriste za primenu čl. 23-27. ovog zakona, u pogledu troškova i cena. Ovaj deo sadrži informacije o promenama cena o kojima je već odlučeno ili koje se predviđaju za period od narednih pet godina, ako su raspoložive;

3) deo o načelima i kriterijumima za dodelu kapaciteta. Ovim se utvrđuju opšte karakteristike kapaciteta infrastrukture koje su na raspolaganju železničkim prevoznicima i sva ograničenja koja se odnose na njenu upotrebu, uključujući moguće zahteve za kapacitetom za održavanje. Takođe se preciziraju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodele kapaciteta. Ovaj deo sadrži specifične kriterijume koji se primenjuju tokom tog postupka, naročito:

- (1) postupke u skladu sa kojima podnosioci zahteva mogu da zahtevaju kapacitete od upravljača infrastrukture,
- (2) zahteve koji se tiču podnosioca zahteva,
- (3) raspored za podnošenje zahteva i postupak dodele i procedure po kojima se zahtevaju informacije o raspoređivanju i procedure za zakazivanje planiranih i nepredviđenih radova na održavanju i ograničenja kapaciteta,
- (4) načela kojima se rukovode postupci koordinacije i sistem rešavanja sporova obezbeđen kao deo ovog postupka,
- (5) postupke koji se prate i kriterijume koji se koriste kada je infrastruktura zagušena,
- (6) detalje o ograničenjima u pogledu korišćenja infrastrukture,
- (7) uslove pod kojima se, prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele, uzimaju u obzir prethodni nivoi iskorišćenja kapaciteta.

Navode se detalji mera preduzetih da se obezbedi adekvatan tretman usluga prevoza robe, međunarodnih usluga i zahteva u skladu sa *ad hoc* postupkom. Sadrži šablon obrasca za podnošenje zahteva za dodelu kapaciteta. Upravljač infrastrukture objavljuje i detaljne informacije o postupcima dodele međunarodnih trasa vozova;

4) deo sa informacijama u vezi sa podnošenjem zahteva za licencu i sertifikat o bezbednosti železnice koji se izdaju u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju ili upućivanje na veb sajt na kojem se takve informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;

5) deo sa informacijama o postupcima za rešavanje sporova i Zahteva koji se odnose na pitanja pristupa železničkoj infrastrukturi i uslugama i sistemu učinka navedenom u članu 26. stav 2. tačka 7) i članu 37. stav 7. ovog zakona;

6) deo sa informacijama o pristupu i obračunu cena usluga u uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima, uključujući i pristup kolosecima. Operatori uslužnih objekata koje ne kontroliše upravljač infrastrukture dostavljaju informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i cenama pružanja usluga, kao i informacije o

tehničkim uslovima pristupa radi uključivanje u Izjavu o mreži ili ukazuju na veb sajt na kojem se te informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;

7) model okvirnih sporazuma između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva u skladu sa članom 33. ovog zakona.

Opštim uslovima ugovora o korišćenju infrastrukture koji zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik kojem je dodeljen kapacitet infrastrukture smatra se deo Izjave o mreži koji sadrži podatke koji se odnose na:

1) uslove za pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama koje pruža upravljač infrastrukture;

2) načela i način određivanja i obračuna cena;

3) visinu cene pristupa, cene pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i cene usluga koje u njima pruža, za dodatne i prateće usluge koje pruža upravljač infrastrukture;

4) načela i kriterijume za dodelu infrastrukturnog kapaciteta.

Upravljač infrastrukture je dužan da vrši izmene i dopune Izjave o mreži ako dođe do bilo koje promene podataka koje ona sadrži.

Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre poslednjeg dana za podnošenje zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Zahtev koji se odnosi na sadržinu Izjave o mreži može se podneti Direkciji u roku od sedam meseci od dana njenog objavljivanja.

U odnosu na sadržinu izmena i dopuna Izjave o mreži, Zahtev se može podneti Direkciji u roku od 30 dana od dana objavljivanja.

Informacija o uslužnom objektu

Član 18.

Lučki operater u smislu zakona kojim se uređuje plovidba i luke na unutrašnjim vodama i koji pruža usluge u luci na unutrašnjim vodama, koja je povezana sa železničkom infrastrukturom i operator teretnog terminala izrađuju i objavljuju Informaciju o tom uslužnom objektu, koja sadrži detaljne informacije neophodne za pristup uslužnom objektu za čije je upravljanje odgovoran i uslugama u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza iz člana 15. ovog zakona koje se u tom uslužnom objektu pružaju.

Ako su operator uslužnog objekta i davalac usluga u tom objektu različita pravna lica, dužni su da donesu i objave zajedničku Informaciju za taj uslužni objekat.

Operatori uslužnih objekata koji nisu obuhvaćeni stavom 1. ovog člana obavezni su ili da izrade i objave Informaciju o uslužnom objektu iz stava 1. ovog člana ili da dostave sve relevantne informacije upravljaču infrastrukture radi objavljivanja u Izjavi o mreži.

Ministar propisuje bliže elemente Informacije o uslužnom objektu iz st. 1. i 2. ovog člana.

Ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture

Član 19.

Železnički prevoznik kome je dodeljen kapacitet infrastrukture ili železnički prevoznik koji ima zaključen ugovor sa podnosiocem zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nije železnički prevoznik, zaključuje ugovor sa upravljačem infrastrukture o uređivanju međusobnih prava i obaveza u vezi sa korišćenjem

dodeljenog kapaciteta infrastrukture i ugovorenim uslugama koje pruža upravljač infrastrukture.

Ugovorom o korišćenju javne železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika, a koja se posebno odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, primenu propisa koji uređuju transport opasne robe, kao i na plaćanje cena pristupa i cena usluga.

Ugovori iz stava 1. ovog člana zaključuju se pod uslovima koji su nediskriminatorni i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.

Ugovori iz stava 1. ovog člana zaključuju se najkasnije dva meseca pre početka važenja novog reda vožnje, odnosno odmah po dodeli ad hoc trase.

Ako posle zaključivanja ugovora iz stava 1. ovog člana, a za vreme važenja tog ugovora, železnički prevoznik preko ovlašćenog lica podnese na dokazani način ad hoc zahtev za dodelu trase, smatra se da je zaključen aneks tog ugovora momentom dodele tražene trase od strane upravljača infrastrukture.

Ministar bliže uređuje obavezne elemente ugovora o korišćenju železničke infrastrukture.

3. Cene pristupa i usluga

Uspostavljanje, određivanje i obračun cena

Član 20.

Metodologiju za određivanje cena pristupa iz člana 14. ovog zakona i cena usluga iz člana 15. ovog zakona utvrđuje Vlada, poštujući nezavisnost upravljanja utvrđenu članom 7. ovog zakona.

Vlada može aktom iz stava 1. ovog člana da uređuje vremenski ograničene sisteme kompenzacije za korišćenje železničke infrastrukture, za dokazivo neplaćene troškove konkurentskih vidova transporta koji se tiču zaštite životne sredine, nezgoda i infrastrukture, u meri u kojoj ti troškovi premašuju ekvivalentne troškove železnice.

Upravljač infrastrukture utvrđuje specifična pravila za obračun cena pristupa i cena usluga koja su usklađena sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana. Metodologija za određivanje cena i specifična pravila za obračun cena pristupa i pružanja usluga sadržani su u Izjavi o mreži ili se ukazuje na internet stranicu na kojoj se one objavljuju.

Upravljač infrastrukture utvrđuje i naplaćuje cene pristupa iz člana 14. ovog zakona i cene za pružanje svojih usluga iz člana 15. ovog zakona u skladu sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana i pravilima za obračun cena iz stava 3. ovog člana.

Visinu cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i, kada je moguće, visinu cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje se pružaju u tim uslužnim objektima, upravljač infrastrukture utvrđuje na neodređeno vreme i dostavlja Direkciji na mišljenje. Direkcija daje mišljenje na visine cena iz ovog stava u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja.

Vlada daje saglasnost na visinu cene pristupa i cene pristupa delu javne železničke infrastrukture koji povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.

Izmena cena iz stava 5. ovog člana vrši se u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu uz saglasnost Vlade, a po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije .

U slučaju izmene cena koje su objavljene u Izjavi o mreži, upravljač infrastrukture je dužan da objavi izmenu Izjave o mreži u pogledu cena najkasnije šest meseci pre početka primene izmena Izjave o mreži.

Upravljač infrastrukture je dužan da obračun i naplatu cena vrši prema istim načelima za celu mrežu, izuzev u slučajevima iz člana 24. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture obavezan je da prilikom utvrđivanja cena primeni takav obračun cena kojim se različitim železničkim prevoznicima, a koji obavljaju iste vrste prevoza, obezbeđuju jednake i nediskriminatorne cene u skladu sa pravilima utvrđenim u Izjavi o mreži.<0}

Upravljač infrastrukture poštuje komercijalnu poverljivost informacija koje mu dostavljaju podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom

Član 21.

Međusobna prava i obaveze upravljača infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave uređuju se upravnim ugovorom o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom za period koji nije kraći od pet godina, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju upravni ugovori.

Upravljač infrastrukture zaključuje ugovor iz stava 1. ovog člana sa autonomnom pokrajinom ili jedinicom lokalne samouprave uz saglasnost Vlade.

Za poslove u vezi sa staranjem o bezbednosti u železničkom saobraćaju, održavanja i poboljšanja kvaliteta usluga upravljača infrastrukture, posebno će se predvideti podsticaji za smanjenje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom, za pristup infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima i za usluge koje pruža upravljač infrastrukture, ugovorom iz stava 1. ovog člana ili regulatornim merama ili kombinacijom podsticaja, kao i za smanjenje visine cena, putem regulatornih mera.

Uslovi ugovora iz stava 1. ovog člana i struktura dogovorenih plaćanja za obezbeđivanje finansiranja upravljača infrastrukture se dogovaraju unapred za čitav ugovorni period, a po usvajanju zakona kojim se utvrđuje budžet Republike Srbije, odnosno odluke kojom se utvrđuje budžet autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave zaključuje se aneks tog ugovora, kojim se opredeljuje obim sredstava na godišnjem nivou za finansiranje upravljanja javnom železničkom infrastrukturom za svaku budžetsku godinu.

Ugovorne strane iz stava 1. ovog člana dužne su da pre potpisivanja predmetnog ugovora obaveste sve poznate podnosiocce zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, i na njihov zahtev, potencijalne podnosiocce zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, da imaju mogućnost da izraze svoje stavove o sadržini predmetnog ugovora.

Ugovor iz stava 1. ovog člana objavljuje se u roku od 30 dana od dana zaključivanja na internet stranicama ugovornih strana. Upravljač infrastrukture je dužan da uskladi Program poslovanja i godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja iz člana 48. stav 3. ovog zakona sa ugovorom iz stava 1. ovog člana.

Ugovorom iz stava 1. ovog člana će se osigurati, uzimajući u obzir normalne poslovne uslove, u periodu od pet godina, da stanje na poslovnim računima upravljača infrastrukture bude rezultat ravnoteže prihoda od cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi, cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje pruža upravljač infrastrukture i prihoda od drugih komercijalnih poslova i sredstava obezbeđenih od

strane države s jedne strane i rashoda za javnu železničku infrastrukturu s druge strane.

Upravljač infrastrukture uspostavlja i održava registar svojih sredstava i sredstava za čije upravljanje je odgovoran, koji će se koristiti za ocenu potrebnog finansiranja za njihovu popravku ili zamenu. Registar će uključivati i detalje o rashodima usled obnove i unapređenja infrastrukture.

Upravljač infrastrukture određuje način opredeljivanja troškova za različite usluge koje nudi železničkim prevoznicima.

Osnovna načela i elementi ugovora o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom

Član 22.

Ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom sadrži najmanje sledeće elemente:

1) oblast primene sporazuma u pogledu infrastrukture i uslužnih objekata, strukturiranih u skladu sa čl. 14. i 15. ovog zakona. Ugovor obuhvata sve aspekte upravljanja infrastrukturom, uključujući održavanje i obnovu infrastrukture koja je već u upotrebi. Po potrebi, može da se obuhvati i izgradnja nove infrastrukture;

2) strukturu plaćanja ili sredstava opredeljenih za usluge upravljača infrastrukture navedene u čl. 14. i 15. ovog zakona, na održavanje i obnavljanje i rešavanje postojećih zaostalih stavki za održavanje i obnovu. Po potrebi, može da se obuhvati struktura plaćanja ili sredstava dodeljenih za novu infrastrukturu;

3) ciljeve efikasnosti usmerene na korisnike, u vidu pokazatelja i kriterijuma kvaliteta koji pokrivaju elemente kao što su:

- (1) efikasnost rada vozova, između ostalog u pogledu brzine na pruzi i pouzdanosti, i zadovoljstva korisnika,
- (2) kapaciteti mreže,
- (3) upravljanje osnovnim sredstvima,
- (4) obim aktivnosti,
- (5) nivo bezbednosti,
- (6) zaštita životne sredine;

4) nivo mogućih kašnjenja u održavanju i sredstva čija će se upotreba postepeno prekinuti i prema tome pokrenuti različite finansijske tokove;

5) podsticaje iz člana 21. stav 3. ovog zakona;

6) minimalne obaveze izveštavanja upravljača infrastrukture u smislu sadržaja i učestalosti izveštavanja, uključujući informacije koje se objavljuju godišnje;

7) trajanje ugovora, koje se sinhronizuje i u skladu je sa trajanjem plana poslovanja, koncesije ili dozvole upravljača infrastrukture, gde je primenljivo, i metodologijom za određivanje cena koju donosi Vlada;

8) pravila postupanja u slučajevima velikih poremećaja u radu i vanrednih situacija, uključujući planove za postupanje u nepredviđenim situacijama i prevremeni raskid ugovornog sporazuma, kao i pravovremeno obaveštavanje korisnika;

9) korektivne mere koje se preduzimaju ako bilo koja od strana krši svoje ugovorne obaveze ili, pod izuzetnim okolnostima, koje utiču na raspoloživost javnih

sredstava. Ovo uključuje uslove i postupke za ponovno pregovaranje i prevremeni raskid.

Načela obračuna i naplate cena

Član 23.

Za pristup i korišćenje železničke infrastrukture i uslužnih objekata, odnosno za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona plaća se cena upravljaju infrastrukturu, odnosno operatoru uslužnog objekta.

Sredstva ostvarena naplatom cena iz stava 1. ovog člana prihod su upravljaju infrastrukturu, odnosno operatora uslužnog objekta i koriste se za finansiranje njihovog poslovanja.

Upravljaju infrastrukturu i operator uslužnog objekta dužni su da dostave Direkciji sve neophodne informacije o utvrđenim cenama kako bi se omogućilo vršenje nadležnosti Direkcije.

Upravljaju infrastrukturu i operator uslužnog objekta obavezni su da, na zahtev, dokažu železničkom prevozniku da su cene pristupa, cene pristupa uslužnom objektu i cene usluga koje su mu fakturisane u skladu sa ovim zakonom, sa Izjavom o mreži i sa Informacijom o uslužnom objektu.

Cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima, određuju se na osnovu troškova direktno nastalih kao rezultat saobraćanja vozova.

Vlada bliže uređuje način i modalitete izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza.

Cene pristupa mogu da uključe cenu koja odražava nedostatak kapaciteta odredivog dela infrastrukture tokom perioda zagušenja.

Cene iz st. 5. i 7. ovog člana mogu se utvrditi prema proseku zasnovanom na obimu saobraćanja vozova u određenom vremenu, s tim da, tako utvrđena cena pristupa i cena pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima mora biti srazmerna troškovima usluga pruženih železničkom prevozniku.

Cena koja se naplaćuje za pristup kolosecima unutar uslužnih objekata iz člana 15. stav 2. ovog zakona i pružanje usluga u tim objektima ne mogu premašiti troškove pružanja usluga plus razumnu dobit.

Ako usluge iz člana 15. ovog zakona, kao dodatne i prateće usluge nudi samo jedan snabdevač, cene koje se naplaćuju za te usluge ne mogu premašiti troškove pružanja takve usluge, uvećane za razumnu dobit.

Cena koju upravljaju infrastrukturu naplaćuje za uslugu iz člana 15. stav 4. tačka 1. ovog zakona ne može premašiti troškove pružanja te usluge.

Kada napajanje električnom energijom za vuču, kao dodatnu uslugu, vrši upravljaju infrastrukturu, naknada za utrošenu električnu energiju za vuču ne može premašiti troškove pružanja te dodatne usluge.

Moguća je naplata cena za kapacitete korišćene za održavanje infrastrukture. Takve cene ne premašuju neto gubitak prihoda upravljaju infrastrukturu koji je posledica održavanja.

Operator uslužnog objekta za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona dužan je da dostavi upravljaju infrastrukturu informacije o cenama koje se objavljuju u Izjavi o mreži ili ukazuje na internet stranicu na kojoj su te informacije dostupne besplatno u elektronskom obliku, u skladu sa članom 17. ovog zakona.

Izuzeci od načela obračuna i naplate

Član 24.

Upravljač infrastrukture može da obračuna i naplati dodatak, u cilju potpunog pokrića svojih troškova, pod uslovom da tržište železničkih usluga to može da podnese i na osnovu načela efikasnosti, transparentnosti i nediskriminacije, garantujući pri tom optimalnu konkurentnost segmenata železničkog tržišta. Ovakav sistem naplate uzima u obzir postignuto povećanje produktivnosti železničkih prevoznika.

Radi uvođenja dodataka iz stava 1. ovog člana u sistem naplate, upravljač infrastrukture prilikom definisanja spiska tržišnih segmenata razmatra i poredi najmanje sledeće:

- 1) usluge prevoza putnika naspram usluga prevoza robe;
- 2) vozove koji prevoze opasnu robu naspram ostalih teretnih vozova;
- 3) usluge u unutrašnjem saobraćaju naspram usluga u međunarodnom saobraćaju;
- 4) kombinovani transport naspram direktnih vozova;
- 5) usluge u gradskom ili regionalnom putničkom saobraćaju naspram usluga u međugradskom putničkom saobraćaju;
- 6) saobraćaj blok vozova naspram vozova sa pojedinačnim vagonima;
- 7) usluge redovnog prevoza naspram povremenih usluga prevoza.

Za određene buduće investicione projekte, kao i za određene investicione projekte koji su u toku ili su završeni u prethodnih 30 godina, upravljač infrastrukture može da utvrdi ili nastavi da utvrđuje veće visine cena na osnovu dugoročnih troškova takvih projekata, ako se njima povećava efikasnost i/ili isplativost i ako se inače ti investicioni projekti ne bi mogli ili se nisu mogli preduzeti. Ovakav sistem naplate može da obuhvati i dogovore između upravljača infrastrukture, s jedne strane, i podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ili železničkih prevoznika, s druge strane o podeli rizika koji se odnosi na nove investicije.

Cena pristupa koja bude utvrđena kao deo koridora u skladu sa zaključenim međunarodnim sporazumom, može se drugačije odrediti, na način koji utvrđuje Vlada.

Ako upravljač infrastrukture namerava da modifikuje suštinske elemente sistema obračuna i naplate na način propisan ovim članom, dužan je da to objavi najkasnije tri meseca pre roka za objavljivanje Izjave o mreži iz člana 17. ovog zakona.

Popusti

Član 25.

Ne dovodeći u pitanje načelo direktnih troškova iz člana 23. ovog zakona, upravljač infrastrukture može da uvede popuste železničkim prevoznicima za cene minimalnog pristupnog paketa usluga, pristupa železničkoj infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima i drugih usluga iz člana 15. ovog zakona, samo na način utvrđen ovim članom.

Upravljač infrastrukture može odobriti popust u iznosu koji odgovara stvarnoj uštedi upravljača infrastrukture u administrativnim troškovima. Prilikom utvrđivanja nivoa popusta, ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje su već sadržane u utvrđenoj ceni.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može odobriti vremenski ograničeni popust, koji mora biti dostupan svim korisnicima železničke infrastrukture kako bi se podstakao razvoj novih usluga železničkog prevoza ili kojim se podstiče korišćenje nedovoljno iskorišćene železničke infrastrukture.

Popusti iz stava 1. ovog člana mogu da se odnose samo na cene koje se naplaćuju za deo železničke infrastrukture koji odredi upravljač infrastrukture.

Slični sistemi popusta se primenjuju za slične usluge. Sistemi popusta se primenjuju na nediskriminatorski način za svakog železničkog prevoznika.

Sistem učinka

Član 26.

Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.

Sistem učinka iz stava 1. ovog člana zasniva se na sledećim osnovnim načelima, koja se primenjuju na čitavoj mreži upravljača infrastrukture:

1) kako bi se ostvario ugovoren nivo učinka i ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravljač infrastrukture se, u toku postupka izrade Izjave o mreži, sa podnosiocima zahteva dogovara o glavnim parametrima sistema učinka, naročito o trajanju kašnjenja, maksimalnim iznosima plaćanja u okviru sistema učinka koje se odnose i na pojedinačne vožnje vozova i za sve vožnje vozova železničkog prevoznika tokom datog vremenskog perioda;

2) upravljač infrastrukture dostavlja železničkim prevoznicima važeći red vožnje, na osnovu kojeg se računaju kašnjenja, najkasnije pet dana pre kretanja voza. Upravljač infrastrukture može da primeni kraći period obaveštavanja u slučaju nepredviđenih okolnosti, više sile ili kasnih izmena važećeg reda vožnje.

3) sva kašnjenja se raspoređuju u jednu od sledećih klasa i pod-klasa kašnjenja:

(1) upravljanje eksploatacijom/planiranjem koje se može pripisati upravljaču infrastrukture:

- izrada reda vožnje,
- formiranje voza,
- greške u procedurama eksploatacije,
- nepravilna primena pravila prioriteta,
- osoblje,
- ostali uzroci,

(2) postrojenja infrastrukture za koje je odgovoran upravljač infrastrukture:

- signalno-sigurnosni uređaji i instalacije,
- signalno-sigurnosni uređaji i instalacije na putnim prelazima u nivou,
- telekomunikacione instalacije,
- oprema za snabdevanje električnom energijom,
- kolosek,
- građevinski objekti,

- osoblje,
 - ostali uzroci,
- (3) uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture:
- planirani građevinski radovi,
 - nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova,
 - ograničenje brzine zbog defekta koloseka,
 - ostali uzroci;
- (4) uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture:
- kašnjenje koje je prouzrokovao prethodni upravljač infrastrukture,
 - kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljač infrastrukture;
- (5) komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:
- prekoračenje vremena stajanja,
 - zahtev železničkog prevoznika,
 - utovarne operacije,
 - nepravilnosti pri utovaru,
 - komercijalna priprema voza,
 - osoblje,
 - ostali uzroci;
- (6) železnička vozna sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:
- plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta,
 - formiranje voza koje vrši železnički prevoznik,
 - problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika),
 - problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta),
 - problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama,
 - osoblje,
 - ostali uzroci;
- (7) uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima:
- koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik,
 - koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik;
- (8) spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku:
- štrajk,
 - administrativne formalnosti,
 - spoljni uticaj,
 - uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci,
 - kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži,
 - ostali uzroci;

(9) sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravljač infrastrukture, ni železnički prevoznik:

- opasne nezgode, nesreće i opasnosti,
- zauzetost koloseka zbog kašnjenja istog voza,
- zauzetost koloseka zbog kašnjenja drugog voza,
- obrt,
- veza vozova,
- potrebno je dalje istraživanje;

4) ako je moguće, kašnjenja se pripisuju jednom subjektu, uz razmatranje odgovornosti za uzrokovanje poremećaja, kao i mogućnosti ponovne normalizacije saobraćajnih uslova;

5) pri proračunu plaćanja uzima se u obzir prosečno kašnjenje vozova sa sličnim zahtevima za tačnost;

6) što je ranije moguće upravljač infrastrukture obaveštava železničkog prevoznika o proračunu plaćanja u sklopu sistema učinka. Ovaj proračun obuhvata sva kašnjenja vozova u periodu od najviše 30 dana;

7) ne dovodeći u pitanje postojeće postupke po Zahtevima i odredbe člana 121. ovog zakona, u slučaju sporova koji se odnose na sistem učinka, određuje se način rešavanja sporova koji omogućuje rešavanje takvih sporova bez odlaganja. Utvrđeni način rešavanja sporova mora biti nepristrasan u odnosu na uključene strane. Kod primene ovog načina rešavanja sporova odluka se donosi u roku od deset radnih dana.

Jednom godišnje upravljač infrastrukture objavljuje prosečan godišnji nivo učinka koji su ostvarili železnički prevoznici na osnovu glavnih parametara dogovorenih za sistem učinka.

Cene za rezervisanje kapaciteta infrastrukture

Član 27.

Radi podsticanja efikasnog korišćenja kapaciteta infrastrukture upravljač infrastrukture može da naplaćuje podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno angažovanom železničkom prevozniku ako podnosilac zahteva nije železnički prevoznik, odgovarajuće cene za kapacitete infrastrukture koji su dodeljeni ali nisu korišćeni.

Upravljač infrastrukture dužan je da naplati cenu iz stava 1. ovog člana podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture kojem je dodeljena trasa voza, odnosno angažovanom železničkom prevozniku, koji redovno propušta da koristi dodeljene trase ili deo njih. Upravljač infrastrukture u Izjavi o mreži objavljuje kriterijume za utvrđivanje ovakvog propuštanja korišćenja.

Direkcija kontroliše kriterijume iz stava 2. ovog člana.

Upravljač infrastrukture u svakom trenutku mora biti u mogućnosti da informiše svaku zainteresovanu stranu o kapacitetima infrastrukture koji su već dodeljeni železničkim prevoznicima.

4. Dodela kapaciteta infrastrukture

Pravo na kapacitet

Član 28.

Kapacitet infrastrukture dodeljuje upravljač infrastrukture.

Dodeljeni kapacitet infrastrukture ne može se preneti na treće lice.

Trgovina kapacitetima infrastrukture je zabranjena i vodi isključivanju iz dalje dodele kapaciteta.

Korišćenje kapaciteta od strane železničkog prevoznika koje je angažovao podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta koji nije železnički prevoznik ne smatra se prenošenjem iz stava 2. ovog člana.

Pravo korišćenja određenog kapaciteta infrastrukture u obliku trase voza može se odobriti podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture u maksimalnom trajanju od perioda važenja jednog reda vožnje.

Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu zaključiti okvirni sporazum iz člana 33. ovog zakona za korišćenje kapaciteta železničke infrastrukture na duži rok nego što je to period važenja jednog reda vožnje.

Postupak dodele kapaciteta

Član 29.

Postupak dodele kapaciteta sprovodi upravljač infrastrukture, pod uslovom nezavisnosti iz člana 3. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture se stara o tome da se postupak iz stava 1. ovog člana sprovodi na pravičan i nediskriminatoran način, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač infrastrukture je dužan da čuva poverljivost komercijalno osetljivih informacija koje mu se dostavljaju.

Saradnja u dodeli kapaciteta infrastrukture na više od jedne mreže

Član 30.

Upravljač infrastrukture, u cilju efikasne dodele kapaciteta infrastrukture u funkciji obavljanja međunarodnog prevoza, ostvaruje saradnju sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture prilikom organizovanja trasa vozova koji prelaze više od jedne mreže.

Upravljač infrastrukture može u saradnji sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture, ako se proceni postojanje potrebe, da predloži i organizuje međunarodne trase vozova kako bi se olakšalo saobraćanje teretnih vozova koji su predmet ad-hoc zahteva iz člana 39. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture informiše Direkciju o razvoju zajedničkih načela i praksi kao rezultat saradnje iz st. 1. i 2. ovog člana.

Upravljač infrastrukture obavezan je da obezbedi da njegovo učešće u saradnji iz st. 1. i 2. ovog člana, metode rada i svi relevantni kriterijumi koji se koriste za ocenu raspoloživosti i dodelu kapaciteta infrastrukture budu javno dostupni.

Teretni koridori

Član 31.

U cilju optimalnog korišćenja železničke infrastrukture Vlada će preduzeti mere radi učešća u uspostavljanju međunarodnih železničkih koridora za konkurentni prevoz robe, na kojima bi teretni vozovi mogli obavljati prevoz pod povoljnijim uslovima i bez većih zadržavanja prelaziti iz jedne nacionalne mreže u drugu, kako bi se omogućilo poboljšanje u pogledu uslova korišćenja železničke infrastrukture.

Vlada će bliže urediti način ostvarivanja saradnje u pogledu uspostavljanja i organizacije međunarodnih teretnih koridora za konkurentni prevoz robe i utvrđivanja

pravila za odabir, organizaciju, upravljanje i indikativno planiranje ulaganja u teretne koridore.

Podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture

Član 32.

Zahteve za kapacitete infrastrukture mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 45) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji.

Radi korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici imenuju železničkog prevoznika za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona sa upravljačem infrastrukture. Time se ne dovodi u pitanje pravo podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture da zaključuju okvirne sporazume iz člana 33. ovog zakona sa upravljačima infrastrukture.

Upravljač infrastrukture može utvrditi uslove koje mora da ispunjava podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kako bi obezbedio da budu osigurana njegova legitimna očekivanja koja se odnose na buduće prihode i korišćenje kapaciteta infrastrukture, koji moraju biti navedeni u Izjavi o mreži.

Uslovi iz stava 3. ovog člana moraju biti odgovarajući, transparentni, nediskriminatorski i precizno navedeni u Izjavi o mreži.

Uslovi iz stava 3. ovog člana mogu se odnositi samo na:

1) davanje finansijskog obezbeđenja, koje ne može preći primereni iznos proporcionalan očekivanom obimu poslova podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i

2) sposobnost da sačini zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture na način određen u Izjavi o mreži.

Finansijsko obezbeđenje u smislu stava 5. tačka 1) ovog člana znači:

1) avansno plaćanje ili

2) podnošenje garancije za osiguranje plaćanja duga upravljaču infrastrukture koju izdaje banka ili druga finansijska institucija.

Podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture može izabrati za koje će se finansijsko obezbeđenje iz stava 6. ovog člana opredeliti. Ako podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture izvrši avansno plaćanje, upravljač infrastrukture ne može istovremeno tražiti druga finansijska obezbeđenja za iste planirane aktivnosti.

Upravljač infrastrukture može od podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture tražiti finansijsko obezbeđenje ako njegova kreditna sposobnost ukazuje na to da bi mogao imati probleme s redovnim plaćanjem cene pristupa. Upravljač infrastrukture je obavezan da u odgovarajućem delu Izjave o mreži navede kriterijume koji se odnose na kreditnu sposobnost. Upravljač infrastrukture zasniva svoje zahteve za finansijsko obezbeđenje na izveštaju o kreditnoj sposobnosti koji nije stariji od dve godine koji izdaje ovlašćeni subjekt za procenu kreditne sposobnosti.

Upravljač infrastrukture ne može tražiti finansijsko obezbeđenje:

1) od železničkog prevoznika koga je odredio podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nije železnički prevoznik, ako je podnosilac zahteva već dao finansijsko obezbeđenje za pokriće budućih plaćanja za iste planirane aktivnosti i

2) ako će cenu pristupa direktno plaćati upravljачu infrastrukture nadležni organ u skladu sa zaključenim ugovorom o obavezi javnog prevoza.

Iznos finansijskog obezbeđenja za jednog podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ne može premašiti procenjeni iznos cena pristupa za dva meseca korišćenja traženog kapaciteta železničke infrastrukture.

Upravljач infrastrukture ne može tražiti da finansijsko obezbeđenje postane važeće ili bude plaćeno više od deset dana pre prvog dana meseca u kojem železnički prevoznik započne sa železničkim prevozom u vezi sa cenama pristupa koje su pokrivene tim finansijskim obezbeđenjem. Ako se kapacitet infrastrukture dodeli posle tog trenutka, upravljач infrastrukture može tražiti finansijsko obezbeđenje u kratkom roku.

Upravljач infrastrukture ne može odbiti zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno dodelu određene trase voza, iz razloga što podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture nije sačinio svoj zahtev u skladu sa Izjavom o mreži, osim ako podnosilac zahteva ne odgovori na dva uzastopna zahteva upravljачa infrastrukture za dostavljanje nedostajućih informacija ili ponovo odgovara na način koji ne ispunjava uslove utvrđene Izjavom o mreži koji se odnose na postupak dodele trasa voza.

U slučaju iz stava 12. ovog člana, upravljач infrastrukture mora imati zadovoljavajuće dokaze da je preduzeo sve razumne mere kako bi podržao ispravno i blagovremeno podnošenje zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koje može dostaviti Direkciji na njen zahtev.

Okvirni sporazumi

Član 33.

Upravljач infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da zaključe okvirni sporazum.

Okvirnim sporazumom iz stava 1. ovog člana preciziraju se karakteristike ponuđenog kapaciteta infrastrukture potrebnog podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture tokom vremenskog perioda koji prelazi jedan period važenja reda vožnje

Okvirnim sporazumom se ne precizira detaljno trasa voza, već se nastoji da se zadovolje legitimne komercijalne potrebe podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Okvirnim sporazumima ne može se isključivati mogućnost da odgovarajuću infrastrukturu koriste drugi podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno železnički prevoznici.

Okvirni sporazumi moraju omogućavati da se njegovi uslovi izmene ili ograniče kako bi se omogućila bolja upotreba železničke infrastrukture.

Okvirni sporazumi mogu da sadrže kazne za slučaj izmena ili raskidanja sporazuma.

Okvirni sporazumi se, u načelu, zaključuju na period od pet godina, i mogu se obnoviti na periode jednake njihovom prvobitnom trajanju. Upravljач infrastrukture može da pristane na kraće ili duže periode u posebnim slučajevima. Svaki period duži od pet godina mora biti opravdan postojanjem komercijalnih ugovora, specijalizovanih investicija ili rizika.

Za usluge koje koriste specijalizovanu infrastrukturu iz člana 40. ovog zakona koja zahteva značajne i dugoročne investicije, koje podnosilac zahteva propisno opravda, okvirni sporazum može da se zaključi na period od 15 godina. Periodi duži

od 15 godina dozvoljeni su isključivo u izuzetnim slučajevima, naročito kada je reč o dugoročnim investicijama velikog obima, i naročito ako su takve investicije obuhvaćene ugovorenim obavezama, uključujući višegodišnji plan amortizacije.

U izuzetnim slučajevima iz stava 8. ovog člana, okvirnim sporazumom mogu se utvrditi detaljne karakteristike kapaciteta koji se pruža podnosiocu zahteva tokom trajanja okvirnog sporazuma. Te karakteristike mogu da uključuju frekvenciju, obim i kvalitet trasa voza.

Upravljač infrastrukture može da smanji rezervisani kapacitet koji je, tokom perioda od najmanje 30 dana, korišćen manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom iz člana 43. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture je dužan da svakoj zainteresovanoj strani, na njen zahtev, učini dostupnom osnovne informacije o svakom zaključenom okvirnom sporazumu, poštujući pri tom komercijalnu poverljivost informacija.

Upravljač infrastrukture dostavlja Direkciji svaki zaključen okvirni sporazum u roku od deset dana od dana potpisivanja.

Vlada propisuje postupke, sadržinu i kriterijume koji se odnose na okvirne sporazume za dodelu kapaciteta železničke infrastrukture, kao i obaveze upravljača infrastrukture u pogledu informisanja u vezi sa okvirnim kapacitetima.

Raspored za postupak dodele

Član 34.

Red vožnje utvrđuje upravljač infrastrukture jednom za kalendarsku godinu i po pravilu stupa na snagu u ponoć, druge subote u decembru tekuće godine. Ako se vrše izmene ili dopune reda vožnje posle zime, naročito kako bi se uzele u obzir, po potrebi, izmene ili dopune redova vožnje za međunarodne putničke vozove, to se vrši u ponoć druge subote u junu, i u drugim intervalima između tih datuma ako je potrebno.

Upravljač infrastrukture u okviru uspostavljene međunarodne saradnje sa drugim upravljačima infrastrukture može dogovoriti drugo vreme početka važenja ili izmena i dopuna reda vožnje, o čemu je dužan da blagovremeno obavesti javnost i Direkciju.

Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljaču infrastrukture najkasnije 12 meseci pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljač infrastrukture razmatra i zahteve primljene posle tog roka.

Najkasnije 11 meseci pre nego što red vožnje stupa na snagu, upravljač infrastrukture vodi računa o tome da su privremene međunarodne trase vozova uspostavljene u saradnji sa drugim relevantnim upravljačima infrastrukture.

Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca posle isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana. Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi posle roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.

Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podnosilac zahteva kome je trasa dodeljena. Upravljač infrastrukture će ažurirati nacrt reda vožnje najkasnije 30 dana pre stupanja na snagu reda vožnje kako bi bile uključene sve trase vozova koje su dodeljene posle roka iz stava 3. ovog člana.

Vlada propisuje raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena .

Upravljač infrastrukture se u okviru uspostavljene saradnje dogovara sa drugim relevantnim zainteresovanim upravljačima infrastrukture o tome koje sve međunarodne trase vozova treba uključiti u red vožnje, pre početka konsultacija o nacrtu reda vožnje. Prilagođavanje postignutih dogovora vrši se samo ako je neophodno.

Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju vrši se u skladu sa redom vožnje unapred utvrđenim od upravljača infrastrukture u skladu sa ovim zakonom.

Red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika objavljuje upravljač infrastrukture u sredstvima javnog informisanja, ističe na vidnim mestima u staničnim zgradama i objavljuje i na drugi uobičajen način najkasnije 20 dana pre stupanja na snagu.

Železnički prevoznik dužan je da se pridržava objavljenog reda vožnje, kao i da obezbedi redovno i uredno odvijanje prevoza za vreme važenja reda vožnje, osim u slučajevima većih poremećaja saobraćaja koji su nastali zbog elementarnih nepogoda, većih udesa i težih oštećenja železničke infrastrukture.

Direkcija propisuje sastavne delove reda vožnje, oblik i njihovu sadržinu.

Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture

Član 35.

Podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da podnesu zahtev upravljaču infrastrukture za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona, kojim im se dodeljuje kapacitet infrastrukture uz plaćanje cene u skladu sa ovim zakonom.

Zahtevi koji se odnose na unos trasa voza u red vožnje u postupku izrade reda vožnje moraju se podneti u roku utvrđenom članom 34. stav 3. ovog zakona. Zahtevi koji se odnose na izmenu važećeg reda vožnje podnose se u rokovima koje utvrđuje Vlada aktom iz člana 34. stav 7. ovog zakona.

Podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji je sa upravljačem infrastrukture zaključio okvirni sporazum podnosi zahtev iz stava 1. ovog člana u skladu sa tim sporazumom.

Postupak raspoređivanja

Član 36.

Upravljač infrastrukture zadovoljava, koliko je moguće, sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture, uključujući zahteve za trasama vozova koje prelaze više od jedne mreže i, koliko je moguće, uzima u obzir sva ograničenja za podnosiocima zahteva, uključujući ekonomske efekte na njihovo poslovanje.

Upravljač infrastrukture može dati prioritet posebnim uslugama u okviru postupka raspoređivanja, isključivo u skladu sa čl. 38. i 40. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture je dužan da konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje i da im omogući da u roku od najmanje 30 dana dostave svoje stavove upravljaču infrastrukture.

Zainteresovane strane iz stava 3. ovog člana uključuju sve podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kao i druga lica koja žele da im se omogući da daju svoje komentare u vezi sa tim kako važeći red vožnje može da utiče

na njihovu sposobnost da nabave železničke usluge tokom tog perioda važenja reda vožnje.

Upravljač infrastrukture preduzima odgovarajuće mere za rešavanje svih iznetih problema.

Postupak koordinacije

Član 37.

Kada se u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona pojave sukobljeni različiti zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture i ako sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture nije moguće zadovoljiti na drugi način, upravljač infrastrukture će preduzeti mere da putem koordinacije zahteva obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva.

Ako nastane situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da, u razumnim granicama, predloži kapacitete infrastrukture koji se razlikuju od zahtevanih.

Upravljač infrastrukture preduzima mere da, putem konsultacija sa odgovarajućim podnosiocima zahteva, reši sve nastale konflikte.

U cilju sprovođenja konsultacije iz stava 3. ovog člana upravljač infrastrukture će, u razumnim granicama, učiniti dostupnim, besplatno, u pisanom ili elektronskom obliku, sledeće informacije:

- 1) trase vozova koje zahtevaju svi ostali podnosioci zahteva na istim prevoznim putevima;
- 2) trase vozova koje su preliminarno dodeljene svim drugim podnosiocima zahteva na istim prugama;
- 3) alternativne trase vozova predložene na relevantnim prevoznim putevima u skladu sa stavom 2. ovog člana;
- 4) sve detalje kriterijuma koji se koriste u postupku dodele kapaciteta.

Informacije iz stava 4. ovog člana se pružaju poštujući komercijalnu poverljivost informacija i bez navođenja identiteta ostalih podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, osim uz pisanu saglasnost.

Načela sprovođenja postupka koordinacije određuju se u Izjavi o mreži. Ova načela treba da odražavaju teškoće u dogovaranju međunarodnih trasa vozova i efekte koje modifikacija može imati na ostale upravljače infrastrukture.

Nezavisno od postupaka po Zahtevima iz člana 121. ovog zakona podnetim Direkciji, upravljač infrastrukture određuje u Izjavi o mreži način rešavanja sporova u vezi sa sukobljenim zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je dužan da odluči po zahtevu za dodelu kapaciteta infrastrukture u roku od deset radnih dana od dana okončanja postupka rešavanja sporova iz stava 7. ovog člana.

Ako upravljač infrastrukture odbije zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture ili ponudi kapacitet infrastrukture pod drugačijim uslovima u odnosu na podneti zahtev, podnosilac tog zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture može pokrenuti postupak pred Direkcijom u skladu sa članom 121. ovog zakona.

Zagušena infrastruktura

Član 38.

Ako, posle postupka koordinacije i konsultacija iz člana 35. ovog zakona, nije moguće adekvatno udovoljiti zahtevima za kapacitetom infrastrukture, upravljač

infrastrukture bez odlaganja proglašava taj deo infrastrukture zagušenim. To će se takođe učiniti i za infrastrukturu za koju se može očekivati da će u bliskoj budućnosti trpeti od nedovoljnog kapaciteta.

Ako se infrastruktura proglasi zagušenom, upravljač infrastrukture sprovodi analizu kapaciteta u skladu sa članom 41. ovog zakona, osim ako se plan za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona već nije počeo sprovoditi.

Ako cene iz člana 23. ovog zakona nisu naplaćene ili nisu postigle zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture može, pored toga, upotrebiti kriterijume prioriteta za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Kriterijume prioriteta utvrđuje upravljač infrastrukture, uzimajući u obzir značaj određenih prevoznih usluga za društvo, u odnosu na bilo koju drugu uslugu, kojima se usled toga daje prednost.

U slučaju iz stava 3. ovog člana Vlada može odobriti upravljaču infrastrukture nadoknadu koja odgovara gubitku prihoda usled potrebe da se određeni kapacitet infrastrukture dodeli za obavljanje određenih usluga.

Prilikom utvrđivanja kriterijuma prioriteta, upravljač infrastrukture dužan je da zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture u funkciji pružanja usluga javnog prevoza putnika da prioritet, kao i da vodi računa o promovisanju razvoja nacionalnog i međunarodnog železničkog prevoza robe, pod nediskriminatorским uslovima.

Postupci i kriterijumi koji će se primenjivati u slučaju zagušenja infrastrukture objavljuju se u Izjavi o mreži.

***Ad hoc* zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture**

Član 39.

Ad hoc zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture su zahtevi za pojedinačne trase vozova koji se podnose u toku važenja utvrđenog reda vožnje.

Upravljač infrastrukture je dužan da odgovori na *ad hoc* zahteve iz stava 1. ovog člana u najkraćem mogućem roku, a najduže u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva.

Upravljač infrastrukture dužan je da učini dostupnim informacije o raspoloživom slobodnom kapacitetu infrastrukture svim podnosiocima, kao i potencijalnim podnosiocima, zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji bi mogli izraziti želju da koriste taj kapacitet.

Upravljač infrastrukture, gde je potrebno, procenjuje potrebu za rezervnim kapacitetima koji će ostati raspoloživi u okviru poslednjeg izrađenog reda vožnje kako bi imao mogućnost da brzo odgovori na predvidljive *ad hoc* zahteve za kapacitetom. Upravljač infrastrukture će postupiti na ovaj način i u slučaju zagušenja infrastrukture.

Specijalizovana infrastruktura

Član 40.

Kapacitet infrastrukture se smatra raspoloživim za korišćenje u svrhu svih vrsta usluga prevoza koje odgovaraju karakteristikama neophodnim za obavljanje saobraćaja na trasi voza.

Izuzetno, ako postoje odgovarajući alternativni prevozni putevi, upravljač infrastrukture može, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, da odredi

posebnu infrastrukturu za specifične vrste saobraćaja (u daljem tekstu: specijalizovana infrastruktura).

Ako se odredi specijalizovana infrastruktura iz stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može prilikom dodele kapaciteta infrastrukture, dati prioritet toj vrsti saobraćaja.

Davanje prioriteta iz stava 3. ovog člana ne može biti u suprotnosti sa pravilima o zaštiti konkurencije.

Određivanje specijalizovane infrastrukture ne isključuje njeno korišćenje za ostale vrste saobraćaja kada postoje raspoloživi kapaciteti.

Upravljač Upravljač infrastrukture objavljuje u Izjavi o mreži podatke o određenoj specijalizovanoj infrastrukturi.

Analiza kapaciteta

Član 41.

Upravljač infrastrukture dužan je da u slučaju zagušenja infrastrukture iz člana 38. ovog zakona sprovede analize kapaciteta infrastrukture sa ciljem da se odrede ograničenja kapaciteta infrastrukture koja sprečavaju da se adekvatno izađe u susret zahtevima za dodelu kapaciteta i predloži metode koje će omogućiti da se zadovolje dodatni zahtevi. Analizom kapaciteta utvrđuju se razlozi zagušenja i koje mere se mogu preduzeti u kratkoročnom i srednjoročnom periodu da se smanji zagušenje.

Analizom kapaciteta razmatra se infrastruktura, postupci rada, karakter različitih usluga koje se realizuju, kao i efekti svih tih faktora na kapacitet infrastrukture. Mere koje treba razmotriti obuhvataju posebno preusmeravanje usluga, menjanje vremenskih termina usluga, promene brzine i poboljšanja infrastrukture.

Upravljač infrastrukture dužan je da završi analizu kapaciteta u roku od šest meseci od dana utvrđivanja da je infrastruktura zagušena.

Plan za poboljšanje kapaciteta

Član 42.

U roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta iz člana 41. ovog zakona, upravljač infrastrukture donosi plan za poboljšanje kapaciteta.

Plan za poboljšanje kapaciteta se izrađuje posle konsultacija sa korisnicima relevantne zagušene infrastrukture.

Planom za poboljšanje kapaciteta se utvrđuju:

- 1) razlozi zagušenja;
- 2) mogući budući razvoj saobraćaja;
- 3) ograničenja za razvoj infrastrukture;
- 4) mogućnosti i troškovi za poboljšanje kapaciteta, uključujući moguće promene cena pristupa.

Po osnovu analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mera, planom iz stava 1. ovog člana određuju se i aktivnosti koje će se preduzeti radi poboljšanja kapaciteta infrastrukture, uključujući i dinamiku za sprovođenje mera.

Plan iz stava 1. ovog člana donosi se uz saglasnost Ministra.

Upravljač infrastrukture će obustaviti naplaćivanje cena pristupa za relevantnu infrastrukturu u skladu sa članom 23. ovog zakona u slučajevima kada:

- 1) ne donese plan za poboljšanje kapaciteta ili
- 2) ne ostvari napredak u sprovođenju aktivnost određenih planom za poboljšanje kapaciteta.

Izuzetno od stava 6. ovog člana, upravljač infrastrukture može, uz odobrenje Direkcije, da nastavi da naplaćuje ove cene ako:

- 1) nije moguće realizovati plan za poboljšanje kapaciteta iz razloga koji su van njegove kontrole ili
- 2) raspoložive mogućnosti nisu ekonomski ili finansijski izvodljive.

Korišćenje trasa vozova

Član 43.

Upravljač infrastrukture će u Izjavi o mreži precizirati uslove pod kojima će uzeti u obzir prethodne nivoe iskorišćenja trasa vozova prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele.

Naročito kada se radi o zagušenoj infrastrukturi, upravljač infrastrukture zahteva predaju trase voza koja je, tokom perioda od najmanje 30 dana, bila korišćena manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom koja se utvrđuje u Izjavi o mreži, osim ako se to desilo usled ne-ekonomskih razloga koji su izvan kontrole podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Ako korisnik trase voza svojim aktivnostima i železničkim voznim sredstvima ograniči ili ugrozi kapacitet železničke infrastrukture, dužan je da postupi po zahtevu upravljača infrastrukture i u razumno kratkom roku otkloni poremećaj izazvan železničkim vozilima koja ograničavaju ili ugrožavaju kapacitet infrastrukture, a u suprotnom upravljač infrastrukture će, o trošku korisnika trase voza preduzeti potrebne radnje.

Kapacitet infrastrukture za radove na održavanju

Član 44.

Upravljač infrastrukture rezerviše kapacitete infrastrukture koji su neophodni radi izvođenja radova na održavanju infrastrukture u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona.

Upravljač infrastrukture na odgovarajući način uzima u obzir efekte koje rezervisanje kapaciteta infrastrukture za planirane radove na održavanju koloseka ima na podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je dužan da bez odlaganja obavesti zainteresovane strane o kapacitetu infrastrukture koji nije na raspolaganju zbog neplaniranih radova na održavanju.

Direkcija može zatražiti od upravljača infrastrukture da joj dostavi podatke iz stava 3. ovog člana, ako to smatra potrebnim.

Posebne mere koje se preduzimaju u slučaju poremećaja

Član 45.

U slučaju poremećaja u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom, upravljač infrastrukture preduzima sve neophodne mere da se uspostavi redovno stanje. U tu svrhu, on sastavlja plan za postupanje u nepredviđenim situacijama, sa spiskom tela koja treba da obavesti u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljnih poremećaja u saobraćanju vozova.

O nastalim poremećajima u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom i planiranom vremenu za uspostavljanje redovnog stanja

upravljач infrastrukture, bez odlaganja, obaveštava korisnike tog dela železničke infrastrukture.

U hitnim slučajevima i ako je to neophodno, usled oštećenja koje dovodi do toga da je infrastruktura privremeno neupotrebljiva, dodeljene trase vozova mogu se povući bez upozorenja, i to na onoliko vremena koliko je potrebno za popravku sistema.

Upravljач infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne situacije.

U vanrednim situacijama se postupa u skladu sa zakonom kojim se uređuju vanredne situacije.

5. Pogranični sporazumi

Član 46.

U cilju nesmetanog obavljanja međunarodnog železničkog prevoza mogu se zaključiti pogranični sporazumi sa susednim državama.

Odredbe pograničnih sporazuma ne mogu diskriminisati železničke prevoznike, niti ograničavati slobodu železničkih prevoznika da pružaju prekogranične usluge.

Poštujući načela iz pograničnog sporazuma, upravljач infrastrukture može sa upravljачem infrastrukture iz susedne države zaključiti sporazum kojim se uređuje međusobna saradnja.

6. Izgradnja i rekonstrukcija železničke infrastrukture

Izgradnja železničke infrastrukture

Član 47.

Izgradnja železničke infrastrukture vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata i zakonima kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

Pod izgradnjom železničke infrastrukture, u smislu ovog zakona, smatra se izgradnja nove železničke pruge, kao i izgradnja telekomunikacionih, signalno-sigurnosnih, elektro-energetskih, elektrovučnih i drugih postrojenja i uređaja, zgrada i objekata na novoj i postojećim prugama.

Nacionalni program javne železničke infrastrukture

Član 48.

Vlada donosi Nacionalni program železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Nacionalni program), koji obuhvata:

- 1) postojeće karakteristike i stanje železničke infrastrukture Republike Srbije;
- 2) razvojne komponente u izgradnji novih kapaciteta infrastrukture od posebnog značaja za Republiku Srbiju;
- 3) planove izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture sa definisanjem strukture, dinamike realizacije i prioriteta, visine i izvora finansijskih sredstava potrebnih za izvršenje aktivnosti iz Nacionalnog programa.

Nacionalni program donosi se za period od pet godina.

Na osnovu Nacionalnog programa upravljач infrastrukture izrađuje godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja sa projekcijom za naredne četiri godine.

Upravljač infrastrukture objavljuje na svojoj internet stranici predlog programa iz stava 3. ovog člana, konsultuje podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i druge zainteresovane strane u postupku donošenja programa i daje im rok od najmanje 15 dana za dostavljanje sugestija i predloga u vezi sa programom.

Program iz stava 3. ovog člana se projektuje tako da obezbedi optimalno i efikasno korišćenje, obezbeđivanje i razvoj železničke infrastrukture, pritom obezbeđujući finansijsku ravnotežu i obezbeđivanje sredstava za ostvarivanje tih ciljeva.

Upravljač infrastrukture dva puta godišnje podnosi Ministarstvu izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja.

Ministarstvo podnosi Vladi jedanput godišnje izveštaj o realizaciji Nacionalnog programa na osnovu izveštaja iz stava 6. ovog člana.

Ministar propisuje sadržinu i formu izveštaja iz stava 6. ovog člana.

Član 49.

Upravljač infrastrukture je dužan, da pre otpočinjanja radova, a najmanje 120 dana ranije, objavi početak radova na izgradnji, rekonstrukciji i obnovi javne železničke infrastrukture u dnevnim listovima ili na drugi uobičajeni način, da bi privredno društvo, drugo pravno lice, odnosno preduzetnik koji se stara o objektima ugrađenim na železničkom području (cevovodi, vodovodi, električne, telefonske i vazdušne linije, podzemni kablovi i druge slične instalacije i uređaji), kao i u slučaju kada namerava da te objekte izgradi, mogao da uskladi radove na tim objektima sa radovima na izgradnji, rekonstrukciji i obnovi železničke infrastrukture.

Upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice i preduzetnik iz stava 1. ovog člana, uređuju ugovorom međusobna prava i obaveze u vezi sa izvođenjem radova na izgradnji, rekonstrukciji i obnovi železničke infrastrukture i radove na objektima ugrađenim ili koji će se ugraditi na železničkom području.

Obaveza je privrednog društva, drugog pravnog lica, odnosno preduzetnika koji se stara o objektima ugrađenim na železničkom području (cevovodima, vodovodima, električnim, telefonskim i vazdušnim linijama, podzemnim kablovima i drugim sličnim instalacijama i uređajima) da o svom trošku i u zahtevanom roku od strane upravljača infrastrukture, iste izmesti pre početka radova na rekonstrukciji i obnovi železničke infrastrukture ili ih prilagodi potrebama izvođenja radova, a ako to ne učini upravljač infrastrukture je ovlašćen da navedene radnje preduzme o trošku tog lica.

Obaveza je lica iz stava 3. ovog člana da pre početka radova na izgradnji javne železničke infrastrukture, u roku koji odredi upravljač infrastrukture, objekte iz stava 3. ovog člana izmesti ili ih prilagodi potrebama izvođenja radova, a troškove izmeštavanja navedenih objekata, podrazumevajući i troškove gradnje, odnosno postavljanja tih objekata na drugoj lokaciji, snosi upravljač infrastrukture.

Upravljač infrastrukture vodi evidenciju o ugrađenim objektima iz stava 1. ovog člana, po prugama, mestu ugradnje i upravljačima tih objekata.

Član 50.

Ako železničku infrastrukturu treba rekonstruisati ili obnoviti zbog izgradnje drugog objekta (javni put, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom i sl.), deo železničke infrastrukture koji se rekonstruiše ili obnavlja mora biti izgrađen sa elementima koji odgovaraju kategoriji te železničke infrastrukture, bez obzira na stvarno stanje u kome se nalazila u momentu rekonstrukcije.

Troškove rekonstrukcije ili obnove železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana snosi investitor objekta zbog čije izgradnje se vrši rekonstrukcija železničke infrastrukture, ako se drugačije ne sporazumeju investitor i upravljač infrastrukture.

Rekonstrukcija železničke infrastrukture

Član 51.

Rekonstrukcijom železničke infrastrukture smatraju se i radovi na postojećoj železničkoj infrastrukturi ili elementima železničke infrastrukture koji mogu biti od uticaja na stabilnost železničke infrastrukture, objekata na železničkoj infrastrukturi, koji odstupaju od uslova pod kojima je odobrena izgradnja i radovi promene osnovne karakteristike trase železničke pruge u pojasu njenog osnovnog pravca, kao i poboljšavanje parametara elemenata železničke infrastrukture. Rekonstrukcija železničke infrastrukture vrši se na osnovu odobrenja za rekonstrukciju koje izdaje ministarstvo nadležno za poslove građevinarstva.

Rekonstrukcija železničke infrastrukture vrši se u skladu sa zakonom, tehničkim propisima i standardima.

Upravljač infrastrukture upisuje u javne knjige, katastar nepokretnosti i katastar vodova, sve promene na zemljištu i objektima javne železničke infrastrukture.

Obnova železničke infrastrukture kojom se ne menja funkcija i položaj u prostoru postojećeg objekta

Član 52.

Obnova železničke infrastrukture kojom se ne menja funkcija i položaj u prostoru postojeće železničke infrastrukture (linijskog infrastrukturnog objekta) u odnosu na prostorni i/ili urbanistički plan po kome je isti izgrađen, podrazumeva radove na elementima železničke infrastrukture kojima se unapređuje pouzdanost, efikasnost i bezbednost železničkog saobraćaja bez promene funkcije i položaja u prostoru postojećeg objekta.

Radovi obnove izvode se na postojećem železničkom zemljištu i unutar regulacionih linija javnih železničkih pruga.

Radovi na obnovi železničke infrastrukture, naročito su:

1) obnova donjeg stroja pruge zamenom oslabljenih delova donjeg stroja (trupa), proširenjem planuma, bankina za kanalice železničkih kablova i ostalih elemenata donjeg stroja (trupa) pruge;

2) obnova gornjeg stroja pruge zamenom šina, pragova, tucanika i skretnica na pružnim i staničnim kolosecima;

3) obnova putničkih perona, platformi za putnike i robu, pristupnih staza, stepeništa i nadstrešnica i sl;

4) obnova stabilnih postrojenja električne vuče zamenom dotrajalih i tehnički nefunkcionalnih elemenata;

5) obnova energetskih postrojenja, postrojenja za rekuperaciju, postrojenja za merenje potrošnje električne energije;

6) obnova signalno-sigurnosnih postrojenja zamenom dotrajalih i tehnički nefunkcionalnih elemenata, isključivanje i demontaža delova;

7) obnova telekomunikacionih postrojenja i kablova zamenom dotrajalih i tehnički nefunkcionalnih elemenata, postrojenja i kablova;

8) obnova tunela, zamena delova tunelskih obloga, hidroizolacija i odvodnjavanje tunela i slobodnog profila tunela;

9) obnova i zamena delova potpornih i obložnih zidova, kao i galerija;

10) obnova koloseka na mostu, instalacija na mostu i slobodnog profila za železnička vozila na koloseku mosta;

11) rekonstrukcija putnog prelaza u pružnom pojasu pruge,

12) obnova zgrada svih namena, hala i radionica, njihovo prilagođavanje osnovnoj nameni i obnova fasade prema standardima energetske efikasnosti.

Obnova železničke infrastrukture kojom se ne menja funkcija i položaj u prostoru postojeće železničke infrastrukture vrši se na osnovu odobrenja za izvođenje radova koje izdaje ministarstvo nadležno za poslove građevinarstva.

Javni interes

Član 53.

Ako je radi izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizacije javne železničke infrastrukture potrebno izvršiti eksproprijaciju, administrativni prenos ili nepotpunu eksproprijaciju, Vlada na predlog upravljača javne železničke infrastrukture, utvrđuje javni interes.

Eksproprijacija

Član 54.

Nepokretnosti koje su potrebne za izgradnju i rekonstrukciju, odnosno modernizaciju javne železničke infrastrukture eksproprišu se u korist Republike Srbije.

Kada je za potrebe izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizacije javne železničke infrastrukture sprovedena potpuna eksproprijacija, nepokretnost na kojoj će se izgraditi ili rekonstruisati, odnosno modernizovati javna železnička infrastruktura, postaje eksproprijacijom vlasništvo Republike Srbije.

Kada je za potrebe izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizacije javne železničke infrastrukture sprovedena nepotpuna eksproprijacija, korisnik eksproprijacije je upravljač javne železničke infrastrukture. Korisnik nepotpune eksproprijacije za izgradnju neželezničkog objekta u pružnom pojasu je lice koje je na osnovu posebnog zakona ili odluke nadležnog organa, donesene na osnovu posebnog zakona, zaduženo za njegovo upravljanje i održavanje i koje je sklopilo ugovor o službenosti prolaza za predmetni neželeznički objekat kroz pružni pojas sa upravljačem javne železničke infrastrukture. Upravljač infrastrukture u ime Republike Srbije, kao vlasnika, zaključuje ugovore kojima se uspostavlja službenost u korist nepokretnosti koje su u svojini Republike Srbije.

Način i uslove sprovođenja eksproprijacije za potrebe izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizaciju javne železničke infrastrukture, bliže propisuje ministar nadležan za poslove građevinarstva.

Radi izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizaciju javne železničke infrastrukture, korisnik eksproprijacije, odnosno administrativnog prenosa nepokretnosti i nepotpune eksproprijacije nepokretnosti, može biti upravljač javne železničke infrastrukture, u skladu sa ovim zakonom.

Pravno lice iz stava 3. ovog člana određuje se i za korisnika eksproprijacije, administrativnog prenosa i nepotpune eksproprijacije nepokretnosti radi izgradnje i izmeštanja pratećih objekata (kao što su telekomunikacioni predajnici i kablovi, elektroenergetski vodovi, regulacija vodotokova, putna infrastruktura, vodovodi,

gasovodi i slično) čija je izgradnja ili izmeštanje u vezi sa izgradnjom i rekonstrukcijom javne železničke infrastrukture.

Pravno lice koje je u skladu sa ovim zakonom određeno za korisnika eksproprijacije, za izgradnju i rekonstrukciju, odnosno modernizaciju javne železničke infrastrukture, ima sva prava i obaveze koje ima korisnik eksproprijacije, u skladu sa propisima kojima se uređuje eksproprijacija.

Javni interes za eksproprijaciju, administrativni prenos ili nepotpunu eksproprijaciju nepokretnosti, utvrđen ovim zakonom, za izgradnju i rekonstrukciju javne železničke infrastrukture, traje do dobijanja upotrebne dozvole za tu javnu železničku infrastrukturu.

7. Održavanje javne železničke infrastrukture

Član 55.

Javna železnička infrastruktura mora da se održava u stanju koje obezbeđuje bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj, kao i kvalitetan i uredan prevoz, a u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i tehničkim propisima i standardima.

Održavanje javne železničke infrastrukture obuhvata redovno održavanje i vanredno održavanje.

Tehnološku celinu za održavanje čine svi elementi javne železničke infrastrukture. Održavanjem se interveniše na pojedinim elementima koji se time dovode u stanje kojim se ne umanjuje tehnološka funkcija pruge i sprečava se stvaranje uskih uskih grla na pruži.

Upravljač infrastrukture posebnim aktom odobrava uvođenje svake lagane vožnje ili trajno ograničenje brzine u odnosu na projektovane parametre pruge, sa obrazloženjem razloga smanjenja brzine saobraćaja i smanjenja kapaciteta pruge, uz propisivanje tehničkih mera za njihovo saniranje, kao i planirani rok za ukidanje lagane vožnje, koji dostavlja republičkom inspektoratu za železnički saobraćaj.

Član 56.

Radovi na redovnom održavanju su naročito: održavanje i zamena elemenata gornjeg stroja železničke pruge (skretnica, koloseka i kolosečnih veza), istim ili drugim tipom kojima se parametri železničke pruge održavaju na projektovanom nivou; radovi na donjem stroju železničke pruge (odvodnjavanje i uređenje kosina); uklanjanje drveća, šikare i šiblja iz pružnog pojasa, zamena i obnova istim ili drugim materijalima propusta i mostova do 10 m dužine, ako se ne menja njihov otvor; zamena i dopuna elemenata signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja i postrojenja; zamena i dopuna elemenata stabilnih postrojenja elektro vuče, kao i ostalih postrojenja za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova; adaptacija i popravka zgrada železničkih službenih mesta i ostalih objekata na železničkim službenim mestima koji su u funkciji železničkog saobraćaja kojima se ne menja njihova konstrukcija i spoljni izgled; čišćenja snega i leda sa koloseka, postrojenja i površina na staničnim peronima, stajalištima i dr.

Član 57.

Radovi na vanrednom održavanju su radovi glavne opravke koji se izvode radi otklanjanja posledica vanrednih događaja (nesreća, poplava, zemljotresa i sl.) na elementima postojeće železničke infrastrukture sa ciljem ponovnog uspostavljanja bezbednog saobraćaja i postizanja projektovanih parametara.

Član 58.

Ako javnu železničku infrastrukturu treba sanirati ili adaptirati zbog izgradnje drugog objekta (javni put, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom i sl), deo javne železničke infrastrukture koji se sanira ili adaptira mora biti izgrađen sa elementima koji odgovaraju kategoriji te železničke infrastrukture, bez obzira na stvarno stanje u kome se nalazila u momentu sanacije ili adaptacije.

Troškove saniranja ili adaptiranja železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana snosi investitor objekta zbog čije izgradnje se vrši saniranje ili adaptiranje železničke infrastrukture, ako se drugačije ne sporazumeju investitor i upravljač infrastrukture.

Član 59.

Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za javnu železničku infrastrukturu i javni put vrši upravljač železničke infrastrukture u skladu sa saobraćajno-tehničkim propisima i standardima. O kolovoznoj konstrukciji puta stara se upravljač putne infrastrukture, dok se o koloseku brine upravljač infrastrukture.

Troškove održavanja zajedničkih stubova i konstrukcije na mostu iz stava 1. ovog člana, snose u jednakim iznosima upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture.

Upravljač putne infrastrukture zaštitnom ogradom odvaja putnu od javne železničke infrastrukture kako na mostu tako i na deonicama puteva na kojima postoje mesta sa rastojanjem manjim od 4,5 m mereno od ose koloseka.

Upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture dužni su da zaključe ugovor kojim će precizno biti definisana međusobna prava i obaveze o održavanju:

1) zajedničkih stubova, zajedničkih konstrukcija i održavanju i rukovanju uređajima za upravljanje saobraćajem - snose u jednakim iznosima upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture;

2) kolovozne konstrukcije puta na mostu, kao i rastojanja između glavne šine i konstrukcije kolovoza - snosi upravljač putne infrastrukture.

Ugovor iz stava 4. ovog člana zaključuje se na neodređeno vreme, uz obavezu upravljača železničke infrastrukture da o promeni tehničkih podataka godišnje obavesti upravljača putne infrastrukture.

Član 60.

Ako na železničkoj infrastrukturi dođe do prekida saobraćaja zbog elementarnih nepogoda i drugih nesreća, a upravljač infrastrukture nije u stanju sam da ukloni nastale poremećaje i uspostavi železnički saobraćaj u što je moguće kraćem roku, jedinica lokalne samouprave na čijoj je teritoriji došlo do prekida železničkog saobraćaja pruža pomoć i u saradnji sa upravljačem infrastrukture određuje mere za otklanjanje poremećaja i uspostavljanje železničkog saobraćaja u najkraćem mogućem roku.

U slučaju da se za otklanjanje elementarnih nepogoda i drugih nesreća iz stava 1. ovog člana, koriste usluge fizičkih i pravnih lica, tehnička sredstva i materijal, odgovarajuća naknada pada na teret upravljača infrastrukture, uz mogućnost refundiranja troškova od osnivača.

8. Putni prelazi, rekonstrukcija i održavanje putnih prelaza

Član 61.

Razmak između dva ukrštanja železničke infrastrukture i puta ne može da bude manji od 2.000 m, osim u izuzetnim slučajevima koje propisuje Ministar.

Član 62.

Na putnom prelazu, železničkom infrastrukturom i železničkim saobraćajem upravlja upravljač železničke infrastrukture (upravljač infrastrukture, operator uslužnog objekta, vlasnik, odnosno ovlašćeni upravljač industrijskog koloseka koji čini deo železničke infrastrukture), a putnom, uličnom i pešačkom infrastrukturom i saobraćajem upravlja upravljač putne infrastrukture, tako što je svaki upravljač dužan da stvori uslove za bezbedan prelazak mesta ukrštanja na infrastrukturi kojom upravlja.

U toku izvođenja radova na putnim prelazima, izmenom železničkog saobraćaja upravlja upravljač železničke infrastrukture, a izmenom drumskog saobraćaja upravlja upravljač putne infrastrukture.

Ukrštanje železničke infrastrukture sa javnim putevima van prostora za koji su doneti urbanistički planovi u načelu izvodi se njihovim svođenjem na najneophodniji broj, usmeravanjem dva ili više javnih puteva na zajedničko mesto ukrštanja.

Ukrštanje železničke infrastrukture sa nekategorisanim putevima izvodi se usmeravanjem tih puteva na najbliži javni put koji se ukršta sa odnosnom železničkom infrastrukturom. Ako to nije moguće treba međusobno povezati nekategorisane puteve i izvesti njihovo ukrštanje sa železničkom infrastrukturom na zajedničkom mestu.

Upravljač železničke infrastrukture određuje mesto ukrštanja u skladu sa uslovima za uređenje prostora i uslovima za bezbednost saobraćaja, u sporazumu sa upravljačem nekategorisanih puteva.

Član 63.

Ako do ukrštanja železničke infrastrukture i puta dođe po zahtevu jedinice lokalne samouprave, privrednog društva ili drugog pravnog lica ili preduzetnika, troškove izgradnje nadvožnjaka, podvožnjaka, odnosno putnog prelaza, troškove postavljanja uređaja i naprava i druge troškove osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, snosi upravljač putne infrastrukture, odnosno podnosilac zahteva.

Upravljač železničke infrastrukture, koji obustavlja prevoz, dužan je dostaviti upravljaču puta zahtev za uklanjanje saobraćajnih znakova na putu kojim se upozoravaju učesnici u drumskom saobraćaju na putni prelaz, a železničke elemente putnog prelaza i uređaje za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu da privremeno ukloni, dok traje vreme obustave prevoza.

Član 64.

O otvaranju novih i ukidanju postojećih putnih prelaza na javnoj železničkoj infrastrukturi odlučuje Ministar, na zahtev upravljača putne infrastrukture ili zainteresovanog privrednog društva ili drugog pravnog lica ili preduzetnika, uz prethodno pribavljeno mišljenje upravljača železničke infrastrukture.

Zahtev iz stava 1. ovog člana treba da sadrži detaljno obrazloženje sa saobraćajno-tehničkom analizom potrebe, načina, mesta i mera za osiguranje bezbednog saobraćaja, za svako otvaranje novog i ukidanje postojećeg putnog prelaza i mišljenje upravljača infrastrukture.

Obrazloženi zahtev iz stava 1. ovog člana može podneti i upravljač železničke infrastrukture uz prethodno pribavljeno mišljenje upravljača putne infrastrukture.

Upravljač putne infrastrukture dužan je da učini dostupnim sve raspoložive podatke potrebne za izradu obrazloženja iz stava 2. ovog člana.

Odluka iz stava 1. ovog člana objavljuje se u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

Član 65.

Ako se putni prelaz zamenjuje nadvožnjakom, odnosno podvožnjakom ili se ukida zbog usmeravanja puta, troškove izmena izvršenih zbog toga na železničkoj infrastrukturi i putu, ako se drugačije ne sporazumeju, snose:

1) upravljač železničke infrastrukture - ako je ta promena uslovljena pretežno potrebama železničkog saobraćaja;

2) upravljač putne infrastrukture - ako je ta promena uslovljena pretežno potrebama drumskog saobraćaja, a na putu koji koristi pretežno određeno preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik troškove izmena na železničkoj infrastrukturi i putu snosi u celosti to preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik.

U slučaju svih drugih promena u vezi sa ukrštanjem, uključujući prilagođavanje i poboljšanje sigurnosnih i drugih uređaja, troškove izmena na železničkoj infrastrukturi i putu iz stava 1. ovog člana snose zajednički upravljač železničke infrastrukture, upravljač putne infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik srazmerno potrebama železničkog i drumskog saobraćaja koje su uslovile te promene, ako se drugačije ne sporazumeju.

Član 66.

Ako izgradnjom putne infrastrukture dođe do njenog ukrštanja sa železničkom infrastrukturom u nivou, troškove izgradnje dela puta u zoni putnog prelaza snosi upravljač putne infrastrukture.

Ako izgradnjom železničke infrastrukture dođe do njenog ukrštanja sa putnom infrastrukturom u nivou, troškove izgradnje dela puta u zoni putnog prelaza snosi upravljač železničke infrastrukture.

Član 67.

Upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture dužni su da zaključe ugovor kojim bliže uređuju međusobne odnose u pogledu putnih prelaza i u tim okvirima utvrđuju vrstu i obim radova na održavanju kolovoza i vreme izvođenja tih radova, visinu troškova za osiguranje bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, način plaćanja troškova i uređuju druga pitanja iz tih odnosa.

Ugovor iz stava 1. ovog člana zaključuje se na period od najviše deset godina uz mogućnost obnavljanja, a Aneks ugovora iz stava 1. ovog člana mora biti potpisan najkasnije do 31. decembra tekuće godine za narednu godinu.

Ako upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture ne zaključe ugovor iz stava 1. ovog člana u roku iz stava 2. ovog člana, upravljač železničke infrastrukture može, u cilju održavanja putnog prelaza u stanju kojim se osigurava bezbedno odvijanje saobraćaja, utvrditi da je neophodno izvođenje određenih radova na održavanju kolovoza na putnom prelazu i sprovesti izvođenje tih radova o trošku upravljača putne infrastrukture.

Upravljač putne infrastrukture dužan je da plati upravljaču železničke infrastrukture troškove iz stava 4. ovog člana u roku od 30 dana od dana prijema obaveštenja o visini troškova.

Član 68.

Upravljač železničke infrastrukture, kao i upravljač puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu mere za bezbedan i nesmetan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno i nesmetano odvijanje saobraćaja, u skladu sa zakonima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i bezbednost saobraćaja na putevima.

Troškove održavanja putnog prelaza i troškove osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu snose:

1) upravljač železničke infrastrukture za troškove održavanja koloseka i ostalih delova železničke infrastrukture na putnom prelazu, signalnih uređaja i znakova koji upozoravaju železničke radnike u vozu na putni prelaz, železničkih telefonskih veza sa putnim prelazima;

2) upravljač putne infrastrukture za troškove održavanja kolovoza na putnom prelazu i saobraćajnih znakova na putevima koji upozoravaju učesnike u drumskom saobraćaju na putni prelaz;

3) upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture zajedno, na ravne delove, za troškove održavanja uređaja za davanje znakova kojima se učesnicima u drumskom saobraćaju najavljuje približavanje voza putnom prelazu i uređaja za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu, kao i za troškove rukovanja uređajima za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu i druge neposredne troškove za osiguranje bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu.

Upravljač železničke infrastrukture snosi u celini troškove za upravljanje uređajima na putnom prelazu u staničnom području, odnosno od ulaznog signala sa jedne strane do ulaznog signala sa druge strane službenog mesta.

Ako nekategorisani put koristi pretežno određeno preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik, troškove održavanja kolovoza i osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu iz stava 2. tač. 2) i 3) ovog člana snosi u celini to preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik.

U slučaju spora iz stava 4. ovog člana pretežnog korisnika određuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave, a ako ima više korisnika sa približno jednakim udelom, oni snose jednak deo troškova.

Kod kategorisanih puteva upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture postupaju u skladu sa odredbama stava 2. tač. 2) i 3) ovog člana.

Član 69.

O održavanju dela putnog prelaza, kao i o osiguranju bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, stara se upravljač železničke infrastrukture s tim da se kolovoz na putnom prelazu mora održavati tako da se preko njega može vršiti bezbedan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale delove puta sa obe strane putnog pravca, uključujući zonu potrebne preglednosti van širine putnog prelaza, održava upravljač putne infrastrukture na način koji omogućava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj.

Zonu preglednosti u širini putnog prelaza održava upravljač železničke infrastrukture.

Član 70.

Odredbe čl. 61 - 69. ovog zakona shodno se primenjuju i na putne prelaze na industrijskoj železnici i industrijskim kolosecima za sopstvene potrebe, kao i na kolosecima smeštenih unutar železničkih radionica za popravku, depoa ili garaža za lokomotive, a posebno u pogledu prava i obaveza privrednog društva ili drugog

pravnog lica koji upravlja industrijskom železnicom, kao i vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka za sopstvene potrebe.

9. Zaštita železničke infrastrukture

Član 71.

U infrastrukturnom pojasu, osim u zoni pružnog pojasa, izuzetno se mogu graditi objekti koji nisu u funkciji železničkog saobraćaja i tramvajski i trolejbuski kontaktni vodovi i postrojenja, a na osnovu ispunjenih uslova i saglasnosti koju podnosiocu zahteva izdaje upravljač infrastrukture, kao povereno javno ovlašćenje, u formi rešenja, i ako je izgradnja tih objekata predviđena urbanističkim planom jedinice lokalne samouprave koja propisuje njihovu zaštitu. Propisane mere zaštite tih objekata sprovodi investitor objekta o svom trošku.

U pružnom i infrastrukturnom pojasu mogu se postavljati nadzemni i podzemni elektronergetski vodovi, telegrafске i telefonske vazdušne linije i vodovi, kanalizacije i cevovodi i drugi vodovi i slični objekti i postrojenja na osnovu ispunjenih uslova i izdate saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja.

Upravljač infrastrukture zaključuje ugovor o pravu službenosti prolaza na neodređeno vreme, a visina naknade se utvrđuje posebnim zakonom.

Ugovor o pravu službenosti prolaza zaključuje se između upravljača infrastrukture i upravljača komunalne infrastrukture u slučajevima izgradnje, rekonstrukcije, adaptacije i sanacije komunalne infrastrukture.

Ugovor o pravu službenosti prolaza zaključuje se između upravljača infrastrukture i upravljača industrijske železnice i industrijskog koloseka u slučajevima izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture industrijske železnice i industrijskog koloseka.

U železničkom području u zoni građevinskih objekata kao što su železnički mostovi, vijadukti i tuneli na udaljenosti ne manjoj od 8 m od spoljne ivice nosača mosta, spoljne ivice portala tunela mogu se izuzetno graditi i objekti koji nisu u funkciji železničkog saobraćaja, a ispod donje ivice konstrukcije mosta i vijadukta moguća je izgradnja objekata ne bliže od 3 m, mereno od ivice konstrukcije, a na osnovu ispunjenih uslova i saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja.

U zaštitnom pružnom pojasu, na udaljenosti 50 m od ose krajnjeg koloseka, ili drugoj udaljenosti u skladu sa posebnim propisom, ne mogu se graditi objekti kao što su rudnici, kamenolomi u kojima se koriste eksplozivna sredstva, industrija hemijskih i eksplozivnih proizvoda, postrojenja i drugi slični objekti.

Protiv rešenja o odbijanju zahteva za izdavanje saglasnosti iz st. 1, 2 i 6. ovog člana investitor objekta može da podnese žalbu Ministarstvu.

Ministar bliže propisuje uslove i način za pribavljanje saglasnosti upravljača infrastrukture, sadržinu tehničke dokumentacije i aktivnosti koje investitor komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, gasovod, kablovi i sl.) treba da izvrši tokom pribavljanja saglasnosti upravljača infrastrukture, izgradnje i eksploatacije kroz pružni pojas.

Radnje ugrožavanja železničkog saobraćaja

Član 72.

U pružnom pojasu zabranjeno je vršenje radnji kojima se ugrožava železnički saobraćaj, a naročito:

1) svako oštećivanje, uništavanje, uklanjanje ili oduzimanje elemenata ili delova elemenata železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tač. 2) - 9) ovog

zakona, bez obzira na količinu i vrednost oštećenih, uništenih uklonjenih ili oduzetih elemenata infrastrukture;

- 2) nanošenje štete železničkim voznim sredstvima;
- 3) neovlašćeno otvaranje vrata i otvora na teretnim kolima i tovarnim jedinicama u toku prevoza;
- 4) uklanjanje sredstava koja obezbeđuju tovarne jedinice koje se prevoze železnicom od samopokretanja;
- 5) bacanje ili stavljanje bilo kakvog predmeta na železničku prugu;
- 6) bacanje bilo kakvog predmeta na železnička vozna sredstva ili vozila koja se prevoze vozom.

U dogovoru sa nadležnim državnim organima, upravljač infrastrukture preduzima adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti u cilju obezbeđivanja i zaštite železničke infrastrukture i obezbeđivanja odvijanja železničkog saobraćaja.

Član 73.

U infrastrukturnom pojasu zabranjeno je svako odlaganje otpada, smeća kao i izlivanje otpadnih voda.

U infrastrukturnom pojasu ne može se saditi visoko drveće koje svojom visinom može ugroziti železničku infrastrukturu, odnosno bezbednost železničkog saobraćaja, postavljati znakovi, izvori jake svetlosti ili bilo koji predmeti i sprave koje bojom, oblikom ili svetlošću smanjuju vidljivost železničkih signala ili koje mogu dovesti u zabunu radnike u vezi značenja signalnih znakova ili na drugi način ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture ovlašćen je da od vlasnika, odnosno držaoca zahteva hitno otklanjanje nepravilnosti iz st. 1. i 2. ovog člana i o tome odmah obaveštava Ministarstvo, odnosno republičkog inspektora za železnički saobraćaj radi preduzimanja zakonom propisanih mera.

Član 74.

Privredna društva, pravna lica i preduzetnici koji vrše pošumljavanje goleti i uređenje bujica u zaštitnom pružnom pojasu i upravljač infrastrukture sporazumno utvrđuju učešće u troškovima pošumljavanja goleti i uređenja bujica i vododerina, imajući u vidu značaj i obim ovih radova za zaštitu železničke infrastrukture.

Član 75.

Na mestima gde železnica prolazi kroz šumu ili pored šume, odnosno zemljišta zasađenog poljoprivrednim kulturama koje su lako zapaljive, upravljač infrastrukture je dužan da preduzme propisane mere za zaštitu od požara na železničkom području pruga, a železnički prevoznik mere zaštite od požara od železničkih vozila.

Korisnici, odnosno sopstvenici šuma i zemljišta iz stava 1. ovog člana, dužni su da u pojasu širine 10 m u šumama uredno uklanjaju drveće, rastinje i lišće, a u pojasu širine 5 m na drugom zemljištu blagovremeno uklanjaju sazrele poljoprivredne kulture i po potrebi preduzimaju druge mere zaštite od požara.

Širina pojasa iz stava 2. ovog člana računa se od spoljne ivice pružnog pojasa.

10. Gradska železnica

Član 76.

Gradska železnica, odnosno laki šinski sistemi, metro i sl. uređuju se aktima jedinica lokalnih samouprava na kojima saobraćaju.

11. Industrijska železnica i industrijski kolosek

Član 77.

Određbe ovog zakona kojima se uređuje izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita železničke infrastrukture shodno se primenjuju i na industrijsku železnicu i industrijske koloseke za sopstvene potrebe.

Industrijska železnica može biti priključena na železničku infrastrukturu upravljača infrastrukture.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik može imati industrijski kolosek priključen na železničku infrastrukturu upravljača infrastrukture, kao i industrijske koloseke, postrojenja, uređaje i objekte na tim kolosecima, železnička vozna sredstva i druga sredstva izgrađena po posebnim tehničkim normativima i standardima.

Priključenje industrijskih železnica iz stava 2. ovog člana i industrijskih koloseka iz stava 3. ovog člana, održavanje odvojnih skretnica i postupak usaglašavanja predmeta radova uređuju ugovorom upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji je vlasnik, odnosno korisnik industrijske železnice, odnosno industrijskog koloseka.

Održavanje odvojnih skretnica vrši upravljač infrastrukture, a troškove održavanja snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijske železnice, odnosno industrijskog koloseka.

Upravljač infrastrukture utvrđuje visinu troškova za održavanje odvojnih skretnica u skladu sa ugovorom iz stava 4. ovog člana.

Kod izgradnje novog, rekonstrukcije i dogradnje postojećeg industrijskog koloseka, vlasnik industrijskog koloseka i upravljač infrastrukture ugovorom o konstituisanju prava službenosti prolaza definišu uslove za izvođenje radova.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijskog koloseka, dužan je da donese akt kojim se utvrđuje način za organizovanje i regulisanje manevarskog rada, održavanje i zaštitu industrijskog koloseka, lice odgovorno za sprovođenje akta, održavanje železničkih voznih sredstava i drugih sredstava koja se koriste na industrijskom koloseku, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije.

Vlasnik, odnosno korisnik industrijske železnice dužan je da donese akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza na industrijskoj železnici i kojim određuje lice odgovorno za sprovođenje akta, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije.

Izmene i dopune akta iz st. 8. i 9. ovog člana donose se po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije, a moraju se dostaviti Direkciji na saglasnost najkasnije 15 dana od dana nastanka promenjenih okolnosti u odnosu na važeći akt.

Direkcija propisuje sadržinu akta iz st. 8. i 9. ovog člana.

12. Koncesija i javno-privatno partnerstvo

Član 78.

Koncesija i javno-privatno partnerstvo mogu se davati za izgradnju, rekonstrukciju i upravljanje železničkom infrastrukturom, u skladu sa propisima kojima se uređuju upravni ugovori, javno-privatno partnerstvo i koncesija.

IV. PREVOZ U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Opšti uslovi za obavljanje prevoza na javnoj železničkoj infrastrukturi

Član 79.

Javni prevoz putnika i robe na javnoj železničkoj infrastrukturi obavlja železnički prevoznik koji ima licencu i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije, odnosno nadležnog organa druge države na osnovu potvrđenog međunarodnog ugovora, i ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture.

Železnički prevoznik za sopstvene potrebe može obavljati prevoz na javnoj železničkoj infrastrukturi ako ima licencu za prevoz za sopstvene potrebe i ispunjava propisane uslove za bezbednost saobraćaja predviđene zakonom koji se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Upravljač infrastrukture može saobraćati na javnoj železničkoj infrastrukturi za potrebe obavljanja njegove delatnosti ako ima odobrenje koje izdaje Direkcija i ispunjava uslove propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, a koji se odnose na prevoz za sopstvene potrebe.

Odobrenje iz stava 3. ovog člana Direkcija izdaje na zahtev upravljača infrastrukture koji pruži dokaz da ispunjava uslove koji se odnose na stručnost i pokriće za građansku odgovornost.

Na uslove iz stava 3. ovog člana shodno se primenjuju odredbe člana 81. ovog zakona koje se odnose na privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe.

Na izdavanje, suspenziju i oduzimanje odobrenja iz stava 3. ovog člana shodno se primenjuju odredbe čl. 82 - 85. ovog zakona.

Poslovanje železničkih prevoznika u skladu sa komercijalnim načelima

Član 80.

Železnički prevoznici koji pružaju usluge prevoza robe i putnika posluju prema tržišnim principima i upravljaju aktivnostima koje su pod odgovornošću njihovih upravnih organa, u interesu pružanja efikasnih i odgovarajućih usluga po najnižim troškovima za kvalitet usluge koji se traži.

Železničkim prevoznicima iz stava 1. ovog člana se upravlja u skladu sa načelima koja važe za komercijalna preduzeća, bez obzira na njihovu vlasničku strukturu, uključujući i izvršavanje obaveze javnog prevoza koju je ustanovio nadležni organ u skladu sa ovim zakonom.

Železnički prevoznici iz stava 1. ovog člana donose planove poslovanja, uključujući programe investiranja i finansiranja. Navedeni planovi se pripremaju tako da se ostvari finansijska ravnoteža preduzeća i tehnički, komercijalni, finansijski i drugi ciljevi upravljanja, uz navođenje načina za ostvarivanje tih ciljeva.

2. Licenciranje železničkih prevoznika

Član 81.

Licenca se izdaje podnosiocu zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu čija je registrovana pretežna delatnost pružanje usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar

ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom.

Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako:

1) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu pravosnažno osuđivani za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne presteupe;

2) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu osuđivani za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu, kao i carinskim propisima, ako podnosilac zahteva traži da obavlja prekogranični prevoz robe, koji podleže carinskim procedurama;

3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.

Radi utvrđivanja ispunjenosti uslova u pogledu finansijske sposobnosti, podnosilac zahteva iz stava 4. ovog člana dostavlja Direkciji uz zahtev informacije i dokaze o:

1) raspoloživim sredstvima, uključujući iznos sredstava na bankovnom računu, rezervisana sredstva za prekoračenja i zajmove;

2) novčanim sredstvima i osnovnim sredstvima koji su dostupni kao jemstvo;

3) obrtnim sredstvima;

4) relevantnim troškovima, uključujući troškove nabavke vozila, zemljišta, objekata, instalacija i voznog parka;

5) troškovima aktive podnosioca zahteva;

6) plaćanju poreza i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje (u daljem tekstu: doprinosa).

Uslov iz stava 4. ovog člana ne smatra se ispunjenim ako podnosilac zahteva neredovno uplaćuje dospelu poreze i doprinose.

Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako redovno uplaćuje dospelu poreze i doprinose.

Uslov koji se odnosi na stručnost podnosilac zahteva ispunjava ako ima ili će u trenutku kada bude započeo sa radom imati uspostavljenu unutrašnju organizaciju i rukovodstvo koje poseduje odgovarajuće znanje i iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci.

Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.

Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju udesa, posebno kada se radi o trećim licima.

Prilikom ocene o ispunjenosti uslova iz st. 9. i 10. ovog člana mogu se uzeti u obzir specifični detalji i stepen rizika različitih vrsta prevoza, naročito prevoze za svrhe kulture ili baštine.

Ne može se zahtevati da pokriće iz st. 9. i 10. ovog člana proizvede dejstvo pre nego što podnosilac zahteva započne obavljanje prevoza.

Podnosilac zahteva iz stava 1. ovog člana dužan je da u zahtevu naznači planirani dan otpočinjanja vršenja prevoza robe i/ili putnika, odnosno prevoza za sopstvene potrebe, koji mora biti u periodu do šest meseci od dana podnošenja zahteva. Podnosilac zahteva koji će obavljati prevoz samo sa vučom dužan je da to izričito navede u zahtevu.

Direkcija izdaje licencu:

- 1) za prevoz robe i/ili putnika;
- 2) za prevoz za sopstvene potrebe.

Licencu izdaje Direkcija u formi rešenja i na obrascu licence.

Za svaku izdatu licencu Direkcija sačinjava dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci.

Obrazac licence iz stava 15. ovog člana i sadržinu i formu dokumenta iz stava 16. ovog člana propisuje Direkcija.

Direkcija bliže uređuje način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence, posebno iznos minimalnog pokrića iz st. 9. i 10. ovog člana i minimalne iznose i iznose relevantne za utvrđivanje ispunjavanja uslova iz stava 4. ovog člana.

Član 82.

Licencu je Direkcija dužna da izda ako su ispunjeni uslovi iz člana 81. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.

Licenca se izdaje na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je.

Izdavanje licence nije uslovljeno posedovanjem sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje izdaje Direkcija u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

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

O izdatim licencama Direkcija vodi evidenciju.

Član 83.

Direkcija proverava svakih 12 meseci da li železnički prevoznik, ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona.

Ako postoji ozbiljna sumnja da železnički prevoznik ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona, Direkcija može u svako doba da proveri da li železnički prevoznik i dalje ispunjava uslove za izdavanje licence.

Ako se prilikom provere iz st. 1. i 2. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 81. stav 1. ovog zakona nije ispunjen, Direkcija će rešenjem suspendovati ili oduzeti licencu.

U slučaju kada je licenca suspendovana ili oduzeta zbog neispunjavanja uslova koji se odnosi na finansijsku sposobnost iz člana 81. stav 4. ovog zakona, Direkcija može izdati privremenu licencu, do reorganizacije železničkog prevoznika pod uslovom da bezbednost nije ugrožena. Privremena licenca se izdaje na period koji ne može biti duži od šest meseci od dana izdavanja.

Ako železnički prevoznik ne obavlja prevoz u periodu od šest meseci neprekidno ili kada ne otpočne sa obavljanjem prevoza u periodu od šest meseci od dana izdavanja licence, Direkcija može rešenjem oduzeti licencu ili je suspendovati dok se ne steknu uslovi da se nastavi obavljanje prevoza za koji je izdata licenca.

Podnosilac zahteva za izdavanje licence može tražiti da se odredi duži rok za otpočinjanje obavljanja prevoza, uzimajući u obzir posebnu prirodu usluga koje će pružati.

Imalac licence je dužan da obavesti Direkciju o izvršenim statusnim promenama, promeni pravne forme ili reorganizaciji u roku od 30 dana od dana nastale promene. Direkcija može rešenjem odlučiti da je to lice dužno da ponovo podnese zahtev za dobijanje licence.

Lice iz stava 7. ovog člana može nastaviti sa obavljanjem prevoza, osim ako Direkcija ne oceni da je bezbednost u železničkom saobraćaju ugrožena, u kom slučaju mu Direkcija rešenjem oduzima licencu.

Ako je usled statusnih promena, promene pravne forme ili reorganizacije železnički prevoznik brisan iz registra privrednih subjekata, ili je na drugi način prestao da postoji, licenca prestaje da važi po sili zakona.

U slučaju kada imalac licence namerava da značajno izmeni ili proširi delatnost, dužan je da dostavi Direkciji zahtev za proveru ispunjenosti uslova iz člana 81. ovog zakona.

Direkcija rešenjem oduzima licencu železničkom prevozniku protiv koga je pokrenut stečajni ili postupak likvidacije, osim ako železnički prevoznik u razumnom vremenskom periodu dostavi dokaze o zadovoljavajućem finansijskom restrukturiranju.

Direkcija rešenjem suspenduje licencu ako je istekao period pokrića za građansku odgovornost.

Uz rešenje doneto na osnovu ovog člana Direkcija će sačiniti novi dokument sa ažuriranim informacijama o izdatoj licenci.

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

Imalac licence dužan je da Direkciji, na njen zahtev, dostavi podatke o ispunjenosti uslova za izdavanje licence, kao i da bez odlaganja obavesti Direkciju o svim promenama koje nastanu u vezi sa tim uslovima.

Sadržinu licence, način provere ispunjenosti propisanih uslova i obaveze prevoznika u pogledu dostavljanja dokumentacije za potrebe periodične provere finansijskog poslovanja i ispunjenosti drugih uslova, bliže uređuje Direkcija.

Član 84.

Za izdavanje licence plaća se taksa i prihod je budžeta Republike Srbije.

Visina takse iz stava 1. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Član 85.

Železnički prevoznik, kome je suspendovana ili oduzeta licenca, ne može obavljati prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju, kao ni prevoz za sopstvene potrebe, osim u slučaju iz člana 83. stav 8. ovog zakona.

3. Pružanje usluga prevoza putnika

Član 86.

Javni prevoz putnika koji se obavlja po objavljenom redu vožnje, može biti:

- 1) gradski prevoz - na teritoriji jedinice lokalne samouprave;
- 2) prigradski prevoz - na širem području jedinice lokalne samouprave ako ga čine ustaljeni dnevni tokovi putnika;
- 3) regionalni prevoz - na području jednog regiona, odnosno teritoriji autonomne pokrajine;
- 4) daljinski prevoz - između dve jedinice lokalne samouprave na dužim rastojanjima;
- 5) međunarodni prevoz - između dve ili više država.

Član 87.

Ulazak i izlazak putnika vrši se na železničkim stanicama i drugim službenim mestima koji su uneti u red vožnje voza, a ulazak i izlazak lica u prevozu za sopstvene potrebe vrši se na mestima koja su za to određena.

Član 88.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz moraju se, za sve vreme prevoza, nalaziti dokumenta propisana zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja javni prevoz robe, mora se za sve vreme prevoza, nalaziti i tovarni list ili ispis elektronskog tovarnog lista, odnosno drugi dokument koji sadrži sve podatke kao i tovarni list.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz za sopstvene potrebe, mora se za sve vreme prevoza, nalaziti i:

- 1) spisak radnika i drugih lica overen od strane imaoca železničkih voznih sredstava ili drugi dokaz o pravu tih radnika i lica na prevoz;
- 2) dokument iz koga se može utvrditi vlasnik i vrsta robe koje se prevoze.

Član 89.

U obavljanju prevoza za sopstvene potrebe železnički prevoznik za sopstvene potrebe može da vrši železnički prevoz koji je u funkciji obavljanja delatnosti za koju je registrovan.

Član 90.

U vanrednim situacijama Vlada može odrediti mere kojima se obezbeđuje funkcionisanje železničkog saobraćaja u nastalim okolnostima i kojih je dužan da se pridržava železnički prevoznik i upravljač infrastrukture.

V. PRAVA PUTNIKA**Lična bezbednost putnika****Član 91.**

U dogovoru sa nadležnim državnim organima železnički prevoznici, upravljač infrastrukture i upravljači stanica preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih propisanom nivou obezbeđivanja da bi obezbedili ličnu bezbednost putnika na železničkim stanicama i u vozu kao i upravljanje rizikom.

Oni sarađuju i razmenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo bezbednosti.

Nedopuštenost odricanja i propisivanja ograničenja**Član 92.**

Obaveze prema putnicima propisane ovim zakonom ne mogu se ograničiti niti je moguće odreći ih se, naročito odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prevozu.

Železnički prevoznici putnicima mogu ponuditi povoljnije uslove prevoza u odnosu na prava utvrđena ovim zakonom.

Standardi kvaliteta usluga**Član 93.**

Železnički prevoznici utvrđuju standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.

Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:

- 1) informacije i karte;
- 2) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;
- 3) ukidanje usluga;
- 4) čistoću vozniha sredstava (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.);
- 5) anketu o zadovoljstvu korisnika;
- 6) postupanje po pritužbama;
- 7) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Železnički prevoznici prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i svake godine na svojoj internet stranici objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga.

Obaveza pružanja informacija o prekidu usluge**Član 94.**

Železnički prevoznici ili, kada je primenljivo, nadležni organi odgovorni za ugovor o obavezi javnog prevoza moraju objaviti odgovarajućim sredstvima, a pre same primene, odluke o prekidu usluga.

Informacije o putovanju

Član 95.

Železnički prevoznici i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika pružaju putnicima, prema zahtevu, najmanje informaciju o putovanju, pre i u toku putovanja u regionalnom, daljinskom i međunarodnom prevozu, za koje železnički prevoznik nudi ugovor o prevozu:

- 1) pre putovanja:
 - (1) opšti uslovi ugovora,
 - (2) red vožnje i uslovi najbržeg putovanja,
 - (3) red vožnje i uslovi najjeftinijih cena karata,
 - (4) pristupačnost, uslovi pristupa i postojanje prostorija u vozu namenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću,
 - (5) pristupačnost i uslovi pristupa za bicikl,
 - (6) raspoloživost sedišta u vagonima, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima,
 - (7) aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge,
 - (8) raspoloživost usluga u vozu,
 - (9) procedure za podnošenje zahteva za povraćaj izgubljenog prtljaga,
 - (10) procedure za podnošenje pritužbi;
- 2) tokom putovanja:
 - (1) usluge u vozu,
 - (2) sledeća stanica,
 - (3) kašnjenja,
 - (4) glavne vezne usluge,
 - (5) pitanja bezbednosti i sigurnosti.

Prodavci karata koji nude ugovore o prevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće.

Informacije iz stava 1. ovog člana pružaju se u najprikladnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.

Radi pružanja informacija i izdavanja karata železnički prevoznik i prodavac karata moraju koristiti KSIRŽP, uspostavljen u skladu sa tehničkim specifikacijama koje se utvrđuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.

Kašnjenje u smislu ovog člana je vremenska razlika između vremena predviđenog dolaska putnika u skladu sa objavljenim redom vožnje i vremena njihovog stvarnog ili očekivanog dolaska.

Raspoloživost karata

Član 96.

Železnički prevoznici izdaju, gde je moguće, karte, jedinstvene karte i rezervacije putnicima na najmanje od navedenih načina prodaje:

- 1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;

2) telefonom, preko interneta ili neke druge široko dostupne informacione tehnologije;

3) u vozu.

Bez uticaja na st. 3. i 4. ovog člana, železnički prevoznici izdaju karte za pružanje usluga u skladu sa ugovorom o obavezi javnog prevoza na najmanje jedan od navedenih načina prodaje:

1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;

2) u vozu.

Železnički prevoznici moraju ponuditi mogućnost kupovine karata za njihove usluge u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga bezbednosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveznog posedovanja rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.

Kada na stanici polaska ne postoji blagajna za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:

1) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu;

2) najbližoj železničkoj stanici ili mestu na kojem postoji blagajna za prodaju karata odnosno prodajni automat.

Prevoz bicikala vozom

Član 97.

Železnički prevoznici omogućavaju putnicima da u voz za prevoz putnika unesu bicikl, kada je prikladno, za određenu novčanu naknadu, ako se njima jednostavno rukuje, ako ovo ne utiče nepovoljno na konkretnu železničku uslugu, i ako to dozvoljavaju železnička vozna sredstva.

Osporavanje odgovornosti

Član 98.

Železnički prevoznik i u situaciji kada ospori svoju odgovornost za fizičku povredu putnika, dužan je da učini razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.

Pravo na prevoz

Član 99.

Železnički prevoznici i upravljači stanica, uz aktivno učešće reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću utvrđuju ili uvode nediskriminativna pravila pristupa u svrhu prevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.

Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova.

Železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja ne mogu odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije neophodno u skladu sa pravilima pristupa iz stava 1. ovog člana.

Informacije osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću

Član 100.

Po zahtevu, železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja pružaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu.

Reklamacije

Član 101.

Železnički prevoznici moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom. Železnički prevoznici su dužni da na svojoj internet stranici i na drugi odgovarajući način učine putnicima široko dostupne kontakt informacije i radni jezik u vezi sa podnošenjem reklamacija.

Železnički prevoznik je dužan da u roku od 30 dana dostavi obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, da informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema reklamacije putnik može očekivati odgovor.

Železnički prevoznik objavljuje na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom.

Informisanje putnika o njihovim pravima

Član 102.

Pri prodaji karata za putovanje železnicom, osim u gradskom i prigradskom saobraćaju, železnički prevoznici, upravljači stanica i organizatori putovanja informišu putnike o njihovim pravima iz čl. 93 - 101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije.

Pravo na podnošenje pritužbe

Član 103.

Putnici koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno čl. 93 - 102. ovog zakona mogu podneti pritužbu Direkciji.

VI. KOMBINOVANI TRANSPORT

Član 104.

Kombinovani transport, u smislu ovog zakona, obuhvata prevoz tovarne jedinice (kontener ili izmenjivi transportni sud) ili drumskog vozila kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, a početni i završni deo prevoznog puta drumskim transportom na što je moguće kraćim rastojanjima.

Član 105.

Kombinovani transport može biti:

- 1) kombinovani transport sa pratnjom koji se odnosi na transport drumskog vozila železnicom sa pratnjom vozača;
- 2) kombinovani transport bez pratnje koji se odnosi na transport drumskog vozila ili tovarne jedinice železnicom bez pratnje vozača.

Član 106.

Tovarne jedinice ili drumska vozila natovareni na železnička vozna sredstva, koja prekoračuju propisane dimenzije mogu se prevoziti pod uslovima koje utvrđuje upravljač infrastrukture.

Član 107.

Da bi se kombinovani transport odvijao potrebno je da tovarne jedinice, drumska vozila i železnička vozna sredstva koja učestvuju u kombinovanom transportu ispunjavaju tehničke i tehnološke uslove i standarde propisane za tu vrstu transporta.

Tovarne jedinice koje se transportuju na železničkim voznim sredstvima moraju biti na određeni način označena.

Železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice moraju biti specijalizovana za kombinovani transport i na određeni način označena.

Železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport mora ispunjavati posebne tehničko-tehnološke uslove i na određeni način biti označena.

Ministar propisuje vrste, način označavanja i bliže tehničke uslove koje moraju da ispune tovarne jedinice, železnička vozna sredstva i železnička infrastruktura u obavljanju kombinovanog transporta.

Član 108.

Vlada bliže uređuje odvijanje kombinovanog transporta do i od terminala za kombinovani transport koji se nalazi na železničkoj mreži i određuje dokumente koje drumski prevoznik treba da poseduje u obavljanju tog vida transporta.

Član 109.

U cilju unapređenja kombinovanog transporta, Vlada bliže uređuje državnu pomoć i stimulatívne mere, u skladu sa propisima koji uređuju ovu oblast.

VII. PREVOZ OD OPŠTEG INTERESA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU**Član 110.**

Prevoz od opšteg interesa u železničkom saobraćaju je gradski, prigradski, regionalni i daljinski prevoz putnika.

Član 111.

Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave (u daljem tekstu: nadležni organ), može, u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa, utvrditi železničkom prevozniku obavezu javnog prevoza.

Kriterijumi za utvrđivanje obaveze javnog prevoza su:

- 1) postojanje opšteg interesa;
- 2) dostupnost drugih vrsta prevoza;
- 3) troškovi zamene prevoza u železničkom saobraćaju drugim vidom prevoza;
- 4) kvalitativne i kvantitativne mogućnosti železničkog prevoznika.

Član 112.

Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se upravnim ugovorom o obavezi javnog prevoza, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju upravni ugovori.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti uređene opštim pravilima.

Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.

Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza koje propisuje Vlada.

Član 113.

Ugovor o obavezi javnog prevoza i opšta pravila sadrže naročito odredbe kojima se:

1) jasno utvrđuju obaveze železničkog prevoznika koje se odnose na obavezu javnog prevoza, kao i relacije na koja se ta obaveza odnosi;

2) utvrđuju parametri na osnovu kojih se izračunava iznos nadoknade za obavezu javnog prevoza, kao i priroda i obim eventualno dodeljenih isključivih prava, na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza, odnosno tako da se onemogućí da iznos te nadoknade premaši iznos potreban da se pokriju neto finansijski rezultati učinjenih troškova i ostvarenih prihoda vršenjem obaveze javnog prevoza, uzimajući u obzir deo prihoda koji zadržava železnički prevoznik i primerenu dobit;

3) uređuje podela troškova vezanih za obavezu javnog prevoza. Ovi troškovi posebno mogu uključivati troškove za osoblje, energiju, cene pristupa i cene usluga iz člana 15. ovog zakona, održavanje i popravku voznih sredstava i instalacije neophodne za obavezu javnog prevoza, fiksne troškove i odgovarajući povraćaj kapitala;

4) uređuje podela prihoda od prodaje karata, odnosno koji prihod železnički prevoznik može zadržati, isplatiti ga nadležnom organu, ili se može podeliti između njih;

5) određuje trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza;

6) utvrđuju zahtevi kvaliteta uključujući obezbeđivanje pristupačnog prelaza za putnike sa invaliditetom, ako nadležni organ, u skladu sa zakonom, zahteva od železničkog prevoznika da poštuje određene zahteve kvaliteta;

7) utvrđuje nivo kvaliteta usluge koju obezbeđuje železnički prevoznik (kontinuitet, redovitost, pouzdanost, kapaciteti, pristupačnost za putnike sa invaliditetom, minimalni standardi kvaliteta izvršenja obaveze javnog prevoza - informisanje, raspoloživost i izdavanje voznih karata i sl.);

8) utvrđuju pokazatelji za ocenu kvaliteta ugovorene obaveze javnog prevoza, sa obrascima tabela koje popunjava železnički prevoznik i dostavlja nadležnom organu;

9) utvrđuje obaveza železničkog prevoznika da izveštava nadležni organ o realizaciji ugovornih obaveza, uključujući način i dinamiku izveštavanja, uz propisane obrasce izveštaja koje železnički prevoznik dostavlja nadležnom organu;

10) utvrđuju posledice neizvršavanja ili neurednog izvršavanja ugovornih obaveza;

11) utvrđuje postupak izmene ugovora.

Isključivo pravo u smislu ovog člana je pravo kojim se železnički prevoznik ovlašćuje da pruža određene usluge javnog prevoza putnika železnicom na određenoj trasi voza ili mreži ili na određenom području, uz isključivanje svih drugih železničkih prevoznika.

Član 114.

Ugovor o obavezi javnog prevoza može se dodeliti:

1) na osnovu odluke nadležnog organa o neposrednom dodeljivanju ugovora o obavezi javnog prevoza;

2) na osnovu javnog konkursa, otvorenog za sve železničke prevoznike.

U slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 1) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od deset godina, a u slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 2) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 15 godina.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza, imajući u vidu uslove amortizacije sredstava, po potrebi se može produžiti za najviše polovinu trajanja ugovora iz stava 2. ovog člana, ako železnički prevoznik obezbeđuje sredstva koja čine značajan deo ukupnih sredstava potrebnih za izvršenje obaveze javnog prevoza obuhvaćenih ugovorom o obavezi javnog prevoza i povezana su prvenstveno sa uslugama prevoza putnika koje su obuhvaćene ugovorom o obavezi javnog prevoza.

Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi sa izuzetnim investicijama u železničku infrastrukturu i vozna sredstva i ako je ugovor dodeljen u konkurentskom tenderskom postupku, ugovor o javnom prevozu može trajati i duže.

Postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa

Član 115.

Javni konkurs za dodelu ugovora o obavezi javnog prevoza sprovodi nadležni organ iz člana 111. ovog zakona uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije.

Nadležni organ je obavezan da čuva poverljivost svih tehničkih, ekonomskih, finansijskih i drugih podataka iz dostavljene ponude.

Ako nije drugačije predviđeno zakonom ili sudskom odlukom ili konkursnom dokumentacijom, nijedna strana u pregovorima ne može trećem licu otkriti tehničke, cenovne ili druge elemente u vezi sa razgovorima, komunikacijom ili pregovorima bez saglasnosti druge strane.

Na tajnost dokumentacije u postupcima dodele ugovora o obavezi javnog prevoza primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.

Nadležni organi su dužni da najkasnije godinu dana pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda ili godinu dana pre neposredne dodele, u „Službenom glasniku Republike Srbije” budu objavljene najmanje sledeće informacije:

- 1) naziv i adresa nadležnog organa;
- 2) predviđeni način dodeljivanja;
- 3) usluge i područja koja mogu biti obuhvaćena dodelom.

Nadležni organi mogu odlučiti da ove informacije ne objave ako se ugovor o obavezi javnog prevoza odnosi na pružanje usluga javnog prevoza putnika u obimu do 50.000 km.

Ako posle objavljivanja dođe do izmene informacija, nadležni organ će bez odlaganja objaviti ispravku. Takva ispravka ne dovodi u pitanje utvrđeni dan direktne dodele ili poziva za učešće na tenderu.

Nadležni organi mogu zahtevati da izabrani operater javnog prevoza osoblju koje je prethodno bilo angažovano na pružanju usluga dodeli sva prava koja bi im bila na raspolaganju da je došlo do promene poslodavca u smislu zakona kojim se uređuje oblast rada. Ako nadležni organi od operatora javnog prevoza zahtevaju da poštuje određene socijalne standarde, ti standardi će biti sadržani u konkursnoj dokumentaciji i u ugovorima o obavezi javnog prevoza, kao i spisak osoblja na koje se takvi zahtevi odnose, uz transparentan prikaz svih detalja koji se tiču njihovih ugovornih prava i uslova pod kojima se smatra da su zaposleni povezani sa uslugama.

Ako nadležni organi zahtevaju od operatora javnog prevoza da poštuje određene standarde kvaliteta, ovi standardi se uključuju u konkursnu dokumentaciju i u ugovore o obavezi javnog prevoza.

Konkursna dokumentacija i ugovori o obavezi javnog prevoza na transparentan način utvrđuju da li i u kom obimu postoji mogućnost zaključenja podugovora. U slučaju podugovaranja, operator kojem je u skladu sa ovim zakonom povereno vršenje usluga javnog prevoza putnika dužan je da sam pruža veći deo tih usluga. Ugovor o obavezi javnog prevoza utvrđuje uslove podugovaranja u skladu sa zakonom kojim se uređuju javne nabavke.

Na postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa, u delu koji nije uređen ovim zakonom, shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.

Član 116.

Nadležni organ jednom godišnje objavljuje na svojoj internet stranici izveštaj o utvrđenim obavezama javnog prevoza, izabranim železničkim prevoznicima i isplatama nadoknada za obavezu javnog prevoza i isključivim pravima dodeljenim izabranim železničkim prevoznicima na ime te nadoknade.

Ovaj izveštaj omogućuje praćenje i ocenjivanje uspešnosti, kvaliteta i finansiranja obaveze javnog prevoza i, ako je to primereno, pruža informacije o prirodi i obimu dodeljenih isključivih prava.

U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.

Na zahtev zainteresovanih lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu.

Član 117.

Sredstva za nadoknadu obaveze javnog prevoza iz člana 111. ovog zakona prevoznicima obezbeđuju se u budžetu Republike Srbije, u budžetu autonomne pokrajine, odnosno u budžetu jedinice lokalne samouprave.

U slučaju zaključivanja višegodišnjeg ugovora o obavezi javnog prevoza, po usvajanju zakona kojim se utvrđuje budžet Republike Srbije, odnosno odluke kojom se utvrđuje budžet autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave zaključuje se aneks tog ugovora, kojim se opredeljuje obim sredstava na godišnjem nivou za nadoknadu obaveze javnog prevoza za svaku budžetsku godinu.

Za sredstva iz stava 1. ovog člana železnički prevoznik dužan je da vodi posebnu računovodstvenu evidenciju.

VIII. DIREKCIJA ZA ŽELEZNICE

1. Status i poslovi Direkcije

Član 118.

Direkcija, kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonima kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju, interoperabilnost železničkog sistema i žičare za prevoz lica.

Sedište Direkcije je u Beogradu.

Direkcija ima status pravnog lica.

Direktor Direkcije

Član 119.

Za direktora Direkcije postavlja se lice koje je nezavisno od bilo kojih interesa na tržištu koji se odnose na sektor železnice i nema nikakvog interesa u poslovnim odnosima sa bilo kojim od preduzeća ili subjekata koji su predmet regulisanja.

Za direktora Direkcije ne može se postaviti lice koje je u prethodnoj godini imalo neposrednu ili posrednu vezu sa preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.

Direktor Direkcije najmanje dve godine po razrešenju sa dužnosti ne može biti angažovan po bilo kom osnovu na stručnim ili upravljačkim poslovima u preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.

Nadležnosti Direkcije

Član 120.

Direkcija obavlja poslove:

- 1) u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga;
- 2) u oblasti licenciranja železničkih prevoznika;
- 3) u oblasti prava putnika;
- 4) u oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju i interoperabilnosti železničkog sistema;
- 5) u oblasti žičara;
- 6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti;

7) obavlja i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i zakonima kojima se uređuju oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju, interoperabilnosti železničkog sistema i žičara za prevoz lica.

Nadležnost Direkcije u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga

Član 121.

Direkcija odlučuje po Zahtevima koje mogu podneti podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, koji smatraju da su nepravedno tretirani, diskriminirani ili na bilo koji drugi način oštećeni, a naročito protiv odluka koje je doneo upravljač infrastrukture ili, tamo gde je odgovarajuće, železnički prevoznik ili operator uslužnog objekta, a koji se tiču:

- 1) Izjave o mreži u nacrtu i krajnjem obliku;
- 2) kriterijuma koje one sadrže;
- 3) postupka dodele i rezultata tog postupka;
- 4) sistema obračuna i naplate cena;
- 5) visine i/ili strukture cena pristupa koje je u obavezi, ili može biti u obavezi da plati;
- 6) Informacije o uslužnom objektu;
- 7) primene odredaba člana 13. ovog zakona, a posebno pristupa i naplate usluga.

Zahtev iz stava 1. ovog člana Direkciji mogu podneti i železnički prevoznici koje su angažovali podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici.

Zahtev iz stava 1. tač. 1), 2), 4) 5) i 6) ovog člana Direkciji mogu podneti i potencijalni podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.

Zahtev koji se odnosi na postupak dodele i rezultat tog postupka može se podneti u toku postupka dodele, a najkasnije u roku od 30 dana od dana njegovog okončanja.

Zahtev koji se odnosi na obračun visine i/ili strukturu obračunate cene može podneti železnički prevoznik koji je zaključio ugovor sa upravljačem infrastrukture ili operatorom uslužnog objekta u roku od 30 dana od dana saznanja da je oštećen postupanjem upravljača infrastrukture ili operatora uslužnog objekta, a najkasnije u roku od tri meseca od dana kada je konkretan obračun izvršen.

Odlučivanje po Zahtevu iz stava 1. ovog člana predstavlja odlučivanje u upravnoj stvari u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.

Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za zaštitu konkurencije, Direkcija je ovlašćena da prati stanje konkurencije na tržištu železničkih usluga a naročito, kontroliše postupanja upravljača infrastrukture, železničkog prevoznika i operatora uslužnog objekta u smislu stava 1. ovog člana na sopstvenu inicijativu i sa ciljem sprečavanja diskriminacije prema podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture. Direkcija naročito, proverava da li Izjava o mreži sadrži diskriminatorne odredbe ili stvara diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture kojima bi se mogli diskriminirati podnosioci zahteva.

Direkcija se stara o tome da cene koje utvrdi upravljač infrastrukture budu u skladu sa ovim zakonom i da su nediskriminatorne. Pregovori između podnosioca

zahteva i upravljača infrastrukture u pogledu visine cena pristupa se dozvoljavaju samo ako se vode pod nadzorom Direkcije. Direkcija interveniše ako oceni da se pregovori ne odvijaju saglasno odredbama ovog zakona.

Direkcija može davati neobavezujuća mišljenja o nacrtima planova poslovanja, ugovora između nadležnih organa i upravljača infrastrukture o uslovima i načinu finansiranja upravljanja železničkom infrastrukturom iz člana 21. ovog zakona i planovima za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona, kako bi ukazala posebno da li su ovi akti usklađeni sa situacijom na tržištima železničkih usluga.

Direkcija redovno, a u svakom slučaju najmanje na svake dve godine, konsultuje predstavnike korisnika usluga železničkog prevoza robe i putnika, kako bi se uzeli u obzir njihovi stavovi o železničkom tržištu.

Direkcija {razmatra sve pritužbe u smislu ovog člana i, po potrebi, zahteva relevantne informacije i pokreće konsultacije sa svim relevantnim stranama, u roku od 30 dana od prijema pritužbe.<0} Direkcija odlučuje o svim pritužbama, preduzima mere za ispravku stanja i obaveštava relevantne strane o rešenju donetom u roku od najviše šest nedelja od prijema svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje pravo tela za zaštitu konkurencije, Direkcija, po potrebi, odlučuje na sopstvenu inicijativu o odgovarajućim merama za ispravku diskriminacije podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, poremećaja tržišta i svih ostalih neželjenih dešavanja na ovim tržištima, naročito u smislu stava 1. ovog člana.

Direkcija je ovlašćena da sprovodi revizije ili pokreće eksternu reviziju nad upravljačem infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, po potrebi, železničkim prevoznicima, kako bi se utvrdila usklađenost sa odredbama za razdvajanje računa utvrđenim članom 3. ovog zakona. U tom smislu, Direkcija ima pravo da zahteva sve relevantne informacije. Naročito, Direkcija je ovlašćena da zahteva od upravljača infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih privrednih društava ili drugih subjekata koji vrše ili integrišu različite vrste železničkog transporta ili upravljanja infrastrukturom u skladu sa čl. 3. i 13. ovog zakona da dostave odgovarajuće računovodstvene informacije.

Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za pitanja državne pomoći, Direkcija može, ako na osnovu primljenih finansijskih izveštaja ustanovi da postoji mogućnost povrede odredaba zakona kojim se uređuje državna pomoć, da o tome obavesti nadležne organe.

Direkcija sarađuje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i obavlja druge poslove utvrđene ovim zakonom.

Direkcija objavljuje doneta rešenja iz st. 1. i 11. ovog člana na svojoj internet stranici.

Direkcija priprema godišnji izveštaj o obavljanju poslova u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.

Nadležnost Direkcije u oblasti licenciranja železničkih prevoznika

Član 122.

Direkcija sprovodi postupak licenciranja železničkih prevoznika iz čl. 81 - 84. ovog zakona.

Nadležnost Direkcije u oblasti prava putnika

Član 123.

Direkcija prima i razmatra pritužbe putnika koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno ovim zakonom i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima.

U postupku po pritužbi iz stava 1. ovog člana ili po službenoj dužnosti, Direkcija može rešenjem utvrditi mere za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom i rok za sprovođenje utvrđenih mera.

Nadležnost Direkcije u oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema

Član 124.

Direkcija obavlja sledeće poslove:

1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima;

2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;

3) vođenje registara propisanih zakonom kojim se uređuje bezbednosti u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema;

4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema;

5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema;

6) izdavanje dozvola za korišćenje železničkih vozila;

7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;

8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.

Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju:

1) obavlja poslove iz svoje nadležnosti na otvoren, nediskriminatorски i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;

2) odmah odgovara na molbe i zahteve i traži dostavljanje dodatnih informacija bez odlaganja i donosi odluke u roku od četiri meseca od dostavljanja svih traženih informacija;

3) pri obavljanju poslova u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika ili drugih kvalifikovanih tela;

4) u procesu izrade nacionalnog regulatornog okvira, konsultuje se sa svim uključenim licima i zainteresovanim stranama, uključujući u to upravljače infrastrukture, železničke prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih;

5) sprovodi nadzore i provere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Direkcija izdaje isprave propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Ovlašćena lica Direkcije koja obavljaju poslove iz stava 2. tačka 5) ovog člana dužna su da imaju službenu legitimaciju, čiji obrazac propisuje Direkcija.

Nadležnost Direkcije u oblasti žičara za prevoz lica

Član 125.

Direkcija u oblasti žičara za prevoz lica obavlja sledeće poslove:

1) vođenje evidencije žičara, specifičnih vučnih instalacija i svih subjekata određenih zakonom kojim se uređuju žičare za prevoz lica koji utiču na bezbednost rada žičara;

2) izdavanje odobrenja za rad žičara;

3) izdavanje odobrenja za rad specifičnih vučnih instalacija;

4) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuju žičare za prevoz lica.

Član 126.

Računovodstvene informacije koje se na zahtev dostavljaju Direkciji su:

1. Odvajanje računa:

1) odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja za aktivnosti pružanja usluga prevoza robe, putnika i aktivnosti upravljanja infrastrukturom;

2) detaljne informacije o pojedinačnim izvorima i korišćenju javnih sredstava i drugih vidova kompenzacija na transparentan i detaljan način, uključujući detaljan pregled novčanih tokova preduzeća kako bi se utvrdilo na koji način se koriste ova javna sredstva i drugi vidovi kompenzacija;

3) kategorije troškova i dobiti kako bi se omogućilo utvrđivanje da li se javlja unakrsno subvencionisanje između ovih različitih aktivnosti, u skladu sa zahtevima Direkcije;

4) metodologija koja se koristi za raspodelu troškova između različitih aktivnosti;

5) ako je regulisano preduzeće deo grupe, svi detalji o plaćanjima između preduzeća.

2. Praćenje cena pristupa:

1) različite kategorije troškova, naročito takve da daju dovoljno informacija o marginalnim/direktnim troškovima različitih usluga ili grupa usluga kako bi se omogućio nadzor cena pristupa;

2) dovoljno informacija kako bi se omogućilo praćenje pojedinačnih cena koje se plaćaju za usluge (ili grupe usluga); ako to zahteva Direkcija, ove informacije sadrže podatke o obimima pojedinačnih usluga, cenama za pojedinačne usluge i ukupnim prihodima od pojedinačnih usluga koje plaćaju interni i eksterni korisnici;

3) troškovi i prihodi za pojedinačne usluge (ili grupe usluga) iskazani na način koji u svom zahtevu odredi Direkcija, kako bi se uočile moguće povrede konkurencije, o čemu Direkcija obaveštava telo nadležno za zaštitu konkurencije.

3. Pokazatelji o finansijskom učinku:

1) izjava o finansijskom učinku;

2) zbirna izjava o troškovima;

3) izjava o troškovima održavanja;

4) izjava o operativnim troškovima;

- 5) izjava o prihodima;
- 6) dodatne napomene kojima se proširuju i razjašnjavaju izjave, ako je potrebno.

Član 127.

Postupak kod Direkcije pokreće se Zahtevom ili po službenoj dužnosti u skladu sa ovim zakonom.

Za Zahtev iz stava 1. ovog člana plaća se taksa za zahtev kojim se pokreće postupak kod organa u skladu sa zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija je ovlašćena {da rešenjem naloži upravljaču infrastrukture, operatoru uslužnog objekata, železničkim prevoznicima, podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i trećim licima koja su u vezi sa železničkim sektorom da joj dostavi podatke koji su joj potrebni radi vršenja njenih nadležnosti utvrđenih ovim zakonom.

Tražene informacije se dostavljaju u razumnom roku koji svojim rešenjem određuje Direkcija i koji ne prelazi 30 dana, osim ako, pod izuzetnim okolnostima, Direkcija pristane i odobri vremenski ograničeno produženje koje ne prelazi dodatne dve nedelje.

Ako Direkcija u vršenju svojih nadležnosti u skladu sa ovim zakonom ustanovi postojanje diskriminacije ili mogućnost diskriminacije prema podnosiocima i potencijalnim podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i železničkim prevoznicima ili drugu povredu odredaba ovog zakona u okviru njene nadležnosti, rešenjem će utvrditi meru za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom.

Kada se radi o postupku po Zahtevu podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji se odnosi na odluku upravljača infrastrukture kojom se odbija njegov zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture ili protiv utvrđenih uslova ponude kapaciteta infrastrukture, Direkcija može rešenjem utvrditi ili da nema osnova za izmenu odluke upravljača infrastrukture ili naložiti upravljaču infrastrukture da izmeni svoju odluku u skladu sa uputstvima Direkcije.

Direkcija sprovodi izvršenje rešenja Direkcije u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.

Direkcija je ovlašćena da podnese zahtev za pokretanje prekršajnog postupka u okviru njene nadležnosti.

Član 128.

Protiv rešenja Direkcije žalba nije dozvoljena, a protiv njega se može podneti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rešenja.

2. Finansiranje Direkcije

Član 129.

Sredstva za rad Direkcije obezbeđuju se:

- 1) iz budžeta Republike Srbije;
- 2) iz drugih izvora u skladu sa zakonom.

V. NADZOR

Član 130.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema vrši Ministarstvo.

Inspeksijski nadzor vrši Ministarstvo preko republičkog inspektora za železnički saobraćaj (u daljem tekstu: Inspektor), u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje inspeksijski nadzor.

Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspeksijskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

Član 131.

Inspektor ne može da izrađuje ili učestvuje u izradi tehničke dokumentacije i tehničkoj kontroli tehničke dokumentacije za objekte koji su predmet inspeksijskog nadzora i da vrši stručni nadzor nad izgradnjom, odnosno izvođenjem radova na objektima koji su predmet inspeksijskog nadzora.

Član 132.

U vršenju inspeksijskog nadzora Inspektor ima pravo i dužnost da proverava:

- 1) radove na izgradnji, rekonstrukciji i održavanju železničke infrastrukture;
- 2) tehničku dokumentaciju za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje železničke infrastrukture;
- 3) ispunjenost uslova propisanih za lica koja vrše poslove projektovanja, unutrašnje i tehničke kontrole tehničke dokumentacije, rukovođenja izvođenjem radova i vršenja stručnog nadzora;
- 4) stanje železničke infrastrukture, pravilno održavanje železničke infrastrukture, stanje i održavanje železničkih voznih sredstava po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, u cilju obezbeđenja železničke infrastrukture i železničkih voznih sredstava za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja, kao i da li se o železničkim vozilima vodi propisana evidencija;
- 5) regulisanje i upravljanje saobraćajem po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema, u cilju bezbednog i nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja;
- 6) ispunjenost uslova za upravljanje železničkom infrastrukturom;
- 7) ispunjenost uslova za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;
- 8) obavljanje prevoza putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na način i pod uslovima propisanim ovim zakonom i propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema;
- 9) da li se pravilno i redovno izvršava utvrđeni i objavljeni red vožnje u železničkom saobraćaju;
- 10) da li se železnički saobraćaj vrši na način i pod uslovima utvrđenim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost u

železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema i da li se sprovede mere koje se odnose na bezbednost u železničkom saobraćaju;

11) da li je železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik organizovao unutrašnji nadzor nad bezbednim odvijanjem železničkog saobraćaja i da li se ta kontrola redovno i efikasno vrši, kao i da li ostvaruje efikasnu zaštitu ljudi, imovine i životne sredine u oblasti železničkog saobraćaja na propisan način u skladu sa zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema;

12) da li se u saobraćaju na železničkoj infrastrukturi pravilno primenjuju propisi o posedanju vozova i vučnih vozila železničkim radnicima i da li ti radnici ispunjavaju uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili zdravstvene sposobnosti za obavljanje poslova i zadataka, kao i da li se pravilno primenjuju propisi o ukupnom radnom vremenu, ukupnom trajanju smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmorama i o rasporedu u smenama voznog i staničnog osoblja, kao i osoblja u drugim službenim mestima;

13) da li se pravilno sprovede propisane mere za obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mestima ukrštanja železničkih pruga;

14) da li se pravilno sprovodi propisani unutrašnji red u železničkom saobraćaju;

15) sprovođenje propisanih mera tehničke i fizičke zaštite železničke infrastrukture koje su od posebnog značaja za bezbedno odvijanje i funkcionisanje železničkog saobraćaja i mera zaštite od odronjavanja, bujica i drugih elementarnih nepogoda, kao i mera za obezbeđenje železničkog saobraćaja u zimskom periodu;

16) da li se primenjuju propisi kojima se uređuju pružni, infrastrukturni i zaštitni pružni pojas;

Pored prava i dužnosti iz stava 1. ovog člana, u vršenju inspekcijskog nadzora Inspektor ima pravo i dužnost da izvrši proveru da li se pravilno sprovede mere bezbednosti propisane zakonima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

Član 133.

U vršenju inspekcijskog nadzora Inspektor je ovlašćen da:

1) zabrani, odnosno obustavi izvršenje radova koji se izvode protivno zakonu i drugim propisima, tehničkim normativima i standardima prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri izgradnji, rekonstrukciji i održavanju železničke infrastrukture, protivno uslovima bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi ili protivno propisanim merama za zaštitu železničke infrastrukture, kao i pri održavanju železničkih voznih sredstava;

2) naredi privremeno isključenje iz saobraćaja železničkih voznih sredstava i železničke infrastrukture koji ne odgovaraju propisanim tehničkim i drugim uslovima, ako postoji opasnost da bi se njihovom upotrebom, odnosno daljim korišćenjem u saobraćaju ugrozila bezbednost u železničkom saobraćaju;

3) naredi otklanjanje nedostataka na železničkoj infrastrukturi i železničkim voznim sredstava kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbednost u železničkom saobraćaju, i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

4) naredi rušenje i uklanjanje zgrada, postrojenja, uređaja, drugih objekata i materijala izgrađenih, odnosno postavljenih u pružnom pojasu protivno odredbama ovog zakona;

5) naredi privremenu zabranu železničkog saobraćaja na novoizgrađenoj ili rekonstruisanoj železničkoj infrastrukturi, kao i privremenu zabranu upotrebe novoizgrađenog ili rekonstruisanog vozila, ako prethodno nije izvršen tehnički pregled i doneto rešenje kojim se dozvoljava njihova upotreba;

6) naredi da se u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja otklone nepravilnosti kojima se ugrožava ili može biti ugroženo bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje nepravilnosti u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja;

7) naredi da se privremeno obustave radovi koji se izvode na železničkom području ili u neposrednoj blizini železničke infrastrukture, ako postoji opasnost da se tim radovima ugrozi bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja;

8) naredi obustavu radova koji se obavljaju na železničkom području ili u pružnom pojasu ili u zaštitnom pružnom pojasu, ako se oni izvode bez građevinske dozvole i o tome odmah obavesti nadležni organ za izdavanje građevinske dozvole;

9) zabrani upravljanje železničkom infrastrukturom ako nisu ispunjeni uslovi propisani ovim zakonom;

10) zabrani korišćenje železničke infrastrukture ako nisu ispunjeni uslovi za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

11) naredi rušenje železničke infrastrukture ili njenog dela, za koje nije izdato odobrenje za izgradnju, odnosno rekonstrukciju;

12) naredi izgradnju kolovoznog zastora na zemljanom putu koji se ukršta sa železničkom infrastrukturom u istom nivou, u zoni putnog prelaza;

13) naredi otklanjanje nedostataka koji se odnose na održavanje železničke infrastrukture, odnosno železničkih voznih sredstava i organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja, i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

14) zabrani prevoz putnika, lica i robe koji se obavlja protivno odredbama ovog zakona;

15) zabrani izvršenje naređenja koja su protivna odredbama zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema;

16) zabrani obavljanje poslova i zadataka voznom, odnosno staničnom osoblju, koje ne ispunjava propisane uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili psihičke i fizičke sposobnosti za vršenje svojih poslova i zadataka, odnosno licu koje nema propisanu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom, odnosno za regulisanje železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi;

17) zabrani voznom, odnosno staničnom osoblju obavljanje poslova i zadataka, ako ustanovi da postoji opasnost da će daljim vršenjem i regulisanjem železničkog saobraćaja ugroziti bezbednost u železničkom saobraćaju (zamor, alkohol, rad duži od propisanog i sl.);

18) privremeno udalji ili zahteva udaljenje železničkog radnika ili odgovornog lica sa poslova i zadataka, ako ustanovi da su ugrozili bezbednost u železničkom saobraćaju;

19) privremeno udalji železničkog radnika u slučajevima propisanim zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama Inspektor izveštava Direkciju i može predložiti oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje

železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom, licence za prevoz i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Član 134.

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

Izgled i korišćenje službenog odela Inspektora propisuje Ministar.

Član 135.

Privredno društvo, drugo pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice nad kojim se vrši inspekcijski nadzor, dužan je da Inspektoru omogući neometano vršenje inspekcijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju.

Lica iz stava 1. ovog člana dužna su da izvrše naložene inspekcijske mere.

Član 136.

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

Član 137.

Nadzirani subjekt u oblasti železničkog saobraćaja dužan je da dostavlja Inspektoru izveštaje o izvršenom unutrašnjem nadzoru železničkog saobraćaja, a naročito: o stanju železničkih pruga i železničkih vozila; o svakoj ozbiljnoj nesreći; o radovima koji se izvode na pruzi ili u blizini železničkih pruga, postrojenja ili objekata na pruzi i o drugim podacima i preduzetim merama koji su od značaja za bezbednost u železničkom saobraćaju.

Član 138.

Protiv rešenja inspektora može se izjaviti žalba u roku od 15 dana od dana dostave pisanog rešenja.

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

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

VI. KAZNE NE ODREDBE

1. Krivično delo

Oštećenje železničke infrastrukture

Član 139.

Ko ošteti, uništi, ukloni ili oduzme element ili deo elementa železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tač. 2) - 9) ovog zakona, bez obzira na količinu i vrednost oštećenih, uništenih ili oduzetih elemenata ili delova elemenata železničke infrastrukture, kazniće se zatvorom od tri meseca do pet godina.

Ako je usled dela iz stava 1. ovog člana nastupila teška telesna povreda nekog lica ili imovinska šteta velikih razmera, učinilac će se kazniti zatvorom od jedne do osam godina.

Ako je usled dela iz stava 1. ovog člana nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se kazniti zatvorom od dve do 12 godina.

2. Prekršaji

Član 140.

Novčanom kaznom od 500.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:

1) ako nije računovodstveno razdvojeno upravljanje javnom železničkom infrastrukturom od delatnosti prevoza putnika i robe (član 3. stav 4);

2) ako nisu računovodstveno razdvojene delatnosti pružanja usluga prevoza putnika i usluga teretnog prevoza (član 3. stav 5);

3) ako je član organa upravljanja upravljača infrastrukture ili član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga istovremeno i član organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva u smislu člana 6. stav 7. ovog zakona;

4) ako je član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva istovremeno član organa upravljanja upravljača infrastrukture u smislu člana 6. stav 8. ovog zakona;

5) ako upravlja železničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, izdat od Direkcije (član 6. stav 9);

6) ako ne obezbedi bezbedno i nesmetano organizovanje, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem, nesmetan pristup i korišćenje železničke infrastrukture i pristup uslužnim objektima koji su mu povereni na upravljanje i uslugama koje on pruža u tim objektima svim zainteresovanim podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, pod ravnopravnim, nediskriminatorским i transparentnim uslovima, kao i trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu železničke infrastrukture (članu 10. stav 1);

7) ako se ne stara o zaštiti životne sredine i energetske efikasnosti u skladu sa zakonom i drugim propisima (član 10. stav 2);

8) ako ne postupi u skladu sa članom 11. stav 2. ovog zakona;

9) ako donese odluku o obustavljanju korišćenja dela javne železničke infrastrukture bez saglasnosti Vlade (član 11. stav 3);

10) ako za sve uslužne objekte iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta i privredni subjekat u čijem je sastavu ne vode odvojene račune, uključujući odvojene bilanse stanja i bilanse uspeha (član 13. stav 4);

11) ako objavi Izjavu o mreži bez prethodno obavljenih konsultacija sa zainteresovanim stranama na način utvrđen u članu 17. stav 1. ovog zakona;

12) ako ne dostavi informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i za pružanje usluga, kao i informacije o tehničkim uslovima pristupa radi uključivanja u Izjavu o mreži, ili ne ukaže na veb sajt na kojem se te informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno (član 17. stav 3. tačka 6);

13) ako ne objavi Izjavu o mreži u roku utvrđenom članom 17. stav 6. ovog zakona;

14) ako ne objavi Informaciju o uslužnom objektu iz člana 18. stav 1. ovog zakona;

15) ako ne donesu i objave zajedničku Informaciju o uslužnom objektu iz člana 18. stav 2);

16) ako ne zaključi ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture u roku iz člana 19. stav 4. ovog zakona;

17) ako ne dostavi Direkciji na mišljenje utvrđenu visinu cena i visinu cena pristupa uslužnim objektima i, kada je moguće, visinu cena za pružanje osnovnih, dodatnih i pratećih usluga (član 20. stav 5);

18) ako trguje infrastrukturnim kapacitetom (član 28. stav 3);

19) ako ne učini dostupnom osnovne informacije o svakom zaključenom okvirnom sporazumu na način utvrđen članom 33. stav 11. ovog zakona;

20) ako ne izradi nacrt reda vožnje u skladu sa članom 34. stav 5. ovog zakona;

21) ako upravljač infrastrukture ne objavi red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika na način propisan članom 34. stav 10. ovog zakona;

22) ako posle neuspešne koordinacije bez odlaganja ne proglasi trasu voza koja je predmet koordinacije zagušenom (član 38. stav 1);

23) ako ne rešava po ad hoc zahtevima u najkraćem mogućem roku, a najduže u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva (član 39. stav 2);

24) ako ne završi analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je infrastruktura zagušena (član 41. stav 3);

25) ako u roku ne izradi plan poboljšanja kapaciteta (član 42. stav 1);

26) ako bez odlaganja ne obavesti zainteresovane strane o kapacitetu infrastrukture koji nije na raspolaganju zbog neplaniranih radova na održavanju (član 44. stav 3);

27) ako ne sastavi plan za postupanje u nepredviđenim situacijama, sa spisikom tela koja treba da obavesti u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljnih poremećaja u saobraćanju vozova (član 45. stav 1);

28) ako ne izradi godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja sa projekcijom za naredne četiri godine (član 48. stav 3);

29) ako ne objavi na svojoj internet strani predlog Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraća, ne konsultuje podnosiocce zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i druge zainteresovane strane u postupku donošenja programa i ne omogući im rok od najmanje 15 dana za dostavljanje sugestija i predloga u vezi programa (član 48. stav 4);

30) ako železničku infrastrukturu ne rekonstruiše sa elementima iz člana 50. stav 1. ovog zakona;

31) ako železničku infrastrukturu ne održava u stanju koje osigurava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj, kao i kvalitetan i uredan prevoz (član 55. stav 1);

32) ako ne vrši održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za javnu železničku infrastrukturu i javni put, odnosno ako se ne

stara o kolovoznoj konstrukciji puta ili o koloseku u skladu sa članom 59. stav 1. ovog zakona;

33) ako na putnom prelazu ne sprovedu propisane mere za bezbedan i nesmetan saobraćaj i putne prelake ne održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno i nesmetano odvijanje saobraćaja (član 68. stav 1);

34) ako gradi objekte kao što su rudnici, kamenolomi u kojima se koriste eksplozivna sredstva, industrija hemijskih i eksplozivnih proizvoda, postrojenja i drugi slični objekti suprotno odredbi člana 71. stav 7. ovog zakona;

35) ako izvrši radnju iz člana 72. stav 1. tač. 2) - 6) ovog zakona;

36) ako odlaže otpad, smeće ili izliva otpadne vode u infrastrukturnom pojasu (član 73. stav 1);

37) ako sadi visoko drveće koje svojom visinom može ugroziti železničku infrastrukturu, odnosno bezbednost železničkog saobraćaja, postavlja znakove, izvore jake svetlosti ili bilo koje predmete i sprave koje bojom, oblikom ili svetlošću smanjuju vidljivost železničkih signala ili koje mogu dovesti u zabunu radnike u vezi značenja signalnih znakova ili na drugi način ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja (član 73. stav 2);

38) ako ne preduzme propisane mere za zaštitu od požara na železničkom području pruga, odnosno mere zaštite od požara od železničkih vozila (član 75. stav 1);

39) ako u pojasu širine 10 m u šumama ne uklanjaju uredno drveće, rastinje i lišće, a u pojasu širine 5 m na drugom zemljištu ne uklanjaju blagovremeno sazrele poljoprivredne kulture i ne preduzimaju po potrebi druge mere zaštite od požara (član 75. stav 2);

40) ako ne donese, odnosno ne izmeni akt, uz prethodno pribavljenu saglasnost Direkcije, u skladu sa članom 77. st. 8, 9. i 10. ovog zakona;

41) ako obavlja prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi, a nema licencu ili sertifikat o bezbednosti za prevoz izdate od Direkcije, odnosno od nadležnog organa druge države na osnovu potvrđenog međunarodnog ugovora ili ugovor o korišćenju železničke infrastrukture (član 79. stav 1);

42) ako obavlja saobraćaj bez odobrenja iz člana 79. stav 3. ovog zakona;

43) ako ne obavesti Direkciju o izvršenim statusnim promenama, promeni pravne forme ili reorganizaciji u roku iz člana 83. stav 7. ovog zakona;

44) ako ne dostavi Direkciji zahtev za proveru ispunjenosti uslova (član 83. stav 10);

45) ako u vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz nema dokumenata propisanih u članu 88. ovog zakona;

46) ako obavlja prevoz za sopstvene potrebe suprotno članu 89. ovog zakona;

47) ako ne označi na određeni način tovarne jedinice koje se transportuju na železničkim voznim sredstvima (član 107. stav 2);

48) ako železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice nisu specijalizovana za kombinovani transport ili nisu na određeni način označena (član 107. stav 3);

49) ako železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport ne ispunjava posebne tehničko-tehnološke uslove ili nije na određeni način označena (član 107. stav 4);

50) ako ne postupi po nalogu Direkcije (član 127. stav 3);

51) ako ne postupi u skladu sa rešenjem Direkcije (član 127. st. 5. i 6);

52) ako ne postupi po nalogu Inspektora (član 135. stav 2).

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara.

Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tač. 35) i 36) ovog člana.

Član 141.

Novčanom kaznom od 300.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:

1) ako primeni izmenjene cene koje su objavljene u Izjavi o mreži pre roka iz člana 20. stav 8. ovog zakona;

2) ako pre otpočinjanja radova, a najmanje 120 dana ranije, ne objavi početak radova na izgradnji, rekonstrukciji i obnovi železničke infrastrukture u dnevnim listovima ili na drugi uobičajeni način (član 49. stav 1);

3) ako Inspektor ne dostavlja posebna akta iz člana 55. stav 4. ovog zakona;

4) ako ne utvrdi standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i ne sprovede sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga (član 93. stav 1)

5) ako ne objavi odgovarajućim sredstvima odluku o prekidu davanja usluga (član 94);

6) ako nudi ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika, a nije na zahtev putnika pružila najmanje informaciju iz člana 95. ovog zakona;

7) ako ne pruži putniku obaveštenje iz člana 96. stav 4. ovog zakona;

8) ako ne omogući putniku da unese bicikl u voz, pod uslovima iz člana 97. ovog zakona;

9) ako ne učini razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica (član 98);

10) ako osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću naplati rezervaciju ili kartu uz dodatni trošak (član 99. stav 2);

11) ako odbije prihvatanje rezervacije ili izdavanje karte osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahteva da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije neophodno u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona (član 99. stav 3);

12) ako ne pruži osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i ne informiše osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu (član 100);

13) ako ne uspostavi mehanizam za delovanje po osnovu reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom (član 101. stav 1);

14) ako u roku od 30 dana ne dostavi putniku obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, ne informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema reklamacije putnik može očekivati odgovor (član 101. stav 2);

15) ako ne objavi na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom (član 101. stav 3);

16) ako pri prodaji karata ne informiše putnike o njihovim pravima iz čl. 93 - 101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije (član 102);

17) ako ne omogući Inspektoru neometano vršenje inspekcijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju (član 135. stav 1);

18) ako Inspektoru ne dostavlja izveštaje iz člana 137. ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 20.000 do 100.000 dinara.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

VII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 142.

Direkcija za železnice je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Privredna društva i drugi privredni subjekti na koje se odnosi ovaj zakon, dužni su da poslovanje usklade sa odredbama ovog zakona u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 143.

Javna železnička infrastruktura sa elementima iz člana 4. ovog zakona koja se koristi za obavljanje saobraćaja, a izgrađena je do dana stupanja na snagu ovog zakona, upisaće se u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima i vodovima kao javna svojina Republike Srbije.

Upis iz stava 1. ovog člana sprovodi organ nadležan za poslove državnog premera i katastra po službenoj dužnosti na osnovu ovog zakona.

Javna železnička infrastruktura izgrađena do dana stupanja na snagu ovog zakona, koja nije evidentirana u katastru nepokretnosti i katastru vodova evidentira se, po zahtevu upravljača javne železničke infrastrukture, kod organa nadležnog za poslove državnog premera i katastra na osnovu ovog zakona i geodetskog elaborata postojećeg stanja, izrađenog u skladu sa zakonom kojim se uređuje državni premer i katastar.

Osim prava svojine, na javnoj železničkoj infrastrukturi u javne knjige o evidenciji prava na nepokretnostima, upisaće se i prava službenosti, koncesiono pravo na javnoj železničkoj infrastrukturi, odnosno drugo srodno pravo u smislu ovog zakona, u skladu sa propisima koji uređuju katastar nepokretnosti.

Svako zainteresovano lice ima pravo da za zaštitu svojih prava, pokrene postupak pred nadležnim sudom u roku od šest meseci od dana upisa prava javne svojine iz stava 1. ovog člana.

Lice kome na osnovu pravosnažne sudske odluke bude utvrđeno pravo na naknadu za oduzetu nepokretnost, stiče pravo na naknadu u visini tržišne vrednosti u skladu sa zakonom kojim se uređuje eksproprijacija, ako to pravo nije ostvarilo.

Na upis javne železničke infrastrukture u javnu knjigu o evidenciji nepokretnosti i pravima na njima, ne primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje planiranje i izgradnja i upis prava svojine na nepokretnostima, ako su u suprotnosti sa odredbama ovog zakona.

Član 144.

Propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona, osim propisa iz člana 13. stav 17, člana 20. stav 1, člana 23. stav 6, člana 34. st. 7. i 12. i člana 81. st. 17. i 18. ovog zakona koji će biti doneti u roku od devet meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana, primenjivaće se propisi koji su doneti na osnovu Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 45/13, 91/15 i 113/17-dr. zakon), ako nisu u suprotnosti sa odredbama ovog zakona.

Odredbe ovog zakona kojima se uređuju cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima primenjivaće se od početka važenja Reda vožnje za 2020. godinu.

Upravljač infrastrukture može uskladiti Izjavu o mreži sa članom 32. ovog zakona za period važenja prvog reda vožnje koji se utvrđuje posle stupanja na snagu ovog zakona.

Član 145.

Železnički prevoznici su dužni da dostave Direkciji dokaze o ispunjavanju uslova iz člana 81. st. 4, 9. i 10. ovog zakona u roku od šest meseci od dana stupanja na snagu akta iz člana 81. stav 18. ovog zakona, a ako to ne učine Direkcija će rešenjem oduzeti licencu.

Licenca će se izdavati samo u formi rešenja do stupanja na snagu akta iz člana 81. stav 17. ovog zakona, kada će Direkcija otpočeti izdavanje licence za prevoz i na obrascu iz člana 81. stav 15. ovog zakona i sačinjavanje dokumenta iz člana 81. stav 16. ovog zakona.

Član 146.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 45/2013, 91/15 i 113/17 – dr. zakon).

Član 147.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tač. 6. i 13. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti, kao i režim i bezbednost u svim vrstama saobraćaja.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

U članu 6. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, broj 44/14, 14/15, 54/15, 96/15 – dr. zakon i 62/17), između ostalog, propisano je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture obavlja poslove državne uprave u oblasti železničkog saobraćaja, koji se odnose na: uređenje i obezbeđenje saobraćajnog sistema; uređenje i bezbednost tehničko-tehnološkog sistema saobraćaja; obligacione i svojinsko-pravne odnose; strategiju razvoja saobraćaja, planove razvoja i planove vezane za organizaciju saobraćajnog sistema i organizaciju prevoza.

Važeći Zakon o železnici donela je Narodna skupština Republike Srbije 2013. godine („Službeni glasnik RS”, broj 45/13). Zakon o izmenama i dopunama Zakona o železnici donela je Narodna skupština Republike Srbije 2015. godine („Službeni glasnik RS”, broj 91/15). Prilikom izrade tog zakona osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Koncept železničkog sistema na kojem su se zasnivala rešenja u Zakonu o železnici, sastojao se od sledećih elemenata:

- 1) nezavisno poslovanje železničkih preduzeća;
- 2) stvaranje uslova za pojavu više železničkih prevoznika i upravljača železničke infrastrukture, što je trebalo da dovode do pojave konkurencije i povećanja kvaliteta prevoza;
- 3) razdvajanje železničkog sistema na deo koji je odgovoran za upravljanje železničkom infrastrukturom, organizovanje i regulisanje saobraćaja (upravljač infrastrukture) i na deo koji je odgovoran za prevoz u putničkom i teretnom saobraćaju (železnički prevoznik) i na njihovom posebnom finansiranju i subvencionisanju;
- 4) stimulisanje razvoja intermodalnog saobraćaja;
- 5) prepoznavanje Direkcije za železnice, kao institucije čije su nadležnosti u skladu sa EU propisima iz oblasti železnice i koja ima funkciju Nacionalnog tela za bezbednost, Regulatornog tela i Tela za licence.

U postojećem Zakonu o železnici izvršeno je delimično usklađivanje sa Direktivom 2012/34/EZ kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje. Rok za implementaciju ove Direktive u zemljama članicama Evropske unije je sredina 2015. godine. Jedan od najvažnijih razloga za donošenje Predloga zakona o železnici zasnovan je na neophodnosti usklađivanja propisa u oblasti železničkog saobraćaja sa relevantnim propisima Evropske unije

Direktiva Saveta 91/440/EEZ od 29. jula 1991. godine o razvoju železnica Zajednice, Direktiva Saveta 95/18/EZ od 19. juna 1995. godine o licenciranju železničkih preduzeća i Direktiva 2001/14/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 26.

februara 2001. godine o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture su u značajnoj meri bitno izmenjene 2012. godine. Pošto su bile neophodne dodatne izmene, Direktivom 2012/34/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje su iste prerađene i objedinjene u jedan propis sa ciljem očuvanja jasnoće. Direktiva 2012/34/EZ je osnovna direktiva kada je u pitanju tržište železničkih usluga sa kojom se vršilo usklađivanje u ovom zakonu.

Takođe, prilikom izrade navedenog zakona uzete su u obzir i Uredba (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju i Uredba (EZ) broj 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. godine o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju.

Imajući u vidu da su železnice vitalni deo transportnog sektora država članica, da efikasnost železničkog sistema treba da se poboljša da bi se taj sistem integrisao u konkurentno tržište prevoznih usluga, kao i da železnički saobraćaj treba da se učini efikasnijim i konkurentnijim u odnosu na druge vidove saobraćaja, neophodno je da države članice železničkim prevoznicima omoguće status samostalnih prevoznika koji će poslovati na komercijalan način – u skladu sa zahtevima tržišta. Prevoznicima će biti dostupna svaka trasa na kojoj se odvija železnički saobraćaj. Strani prevoznici već su zainteresovani da svojim vozovima prevoze robu preko teritorije Republike Srbije. Način na koji je predviđeno buduće funkcionisanje železničkog sektora u našoj zemlji omogućiće efikasnu primenu železničkih paketa EU.

Evropska unija je otpočela proceduru za ujedinjenje železnica zemalja EU u jedinstveni sistem, pri čemu ovde nije reč o stvaranju jedinstvene evropske železnice, nego o jedinstvenim i efikasnim uslovima za saobraćaj bez prepreka i diskriminacije bilo kog učesnika. Cilj je upravo da se podstaknu privatni prevoznici na bavljenje ovim poslom. A, povećana konkurencija treba da dovede i do povećanog kvaliteta usluge, kako u smislu bezbednosti, tako i u smislu konkurentnije cene prevoza.

Primenom ove Direktive unapređuje se železnički saobraćaj i taj sistem se integriše u konkurentno tržište prevoznih usluga.

U toku dvogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i primene i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja.

Naime, u toku perioda u kome se primenjuje Zakon o železnici uočeni su nedostaci tog zakona koji su, pre svega, zahtevali dalje usklađivanje sa propisima Evropske unije, kao i proširenje delokruga Direkcije za železnice u cilju pune i efikasne primene tog zakona.

Pored navedenog, Predlog zakona o železnici ima za cilj usklađivanje sa Predlogom zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice (koji se radi uporedo sa ovim zakonom i čiju materiju je Radna grupa zadužena za njegovu izradu odlučila da podeli u dva zakona), kao i usklađivanje tog zakona sa odredbama zakona koji su stupili na snagu posle njegovog donošenja, kao i osavremenjavanje i preciziranje pojedinih odredaba tog zakona.

Posebno se ističe u Predlogu zakona o železnici značajno osavremenjavanje i preciziranje dela zakona, u kome se uređuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture.

U cilju povećanja efikasnosti i konkurentnosti železničkog saobraćaja u odnosu na druge vidove saobraćaja, a samim tim i unapređenja železničkog saobraćaja, pristupilo se izradi novog Zakona o železnici. Naposletku, Predlogom zakona o železnici ispravljaju se greške i nedorečenosti važećeg Zakona o železnici uočene tokom perioda njihove primene.

Problemi koje zakona treba da reši

Nakon stupanja na snagu važećeg Zakona o železnici pojavili su se raznorodni problemi koji su rezultovali nezadovoljavajućim efektima tog zakona na situaciju na železnici, a u najdrastičnijim slučajevima i nemogućnošću praktične primene nekih njegovih odredaba.

Važeći Zakon o železnici nije uspeo da reši ključni problem, a to je nedovoljna regulisanost tržišta železničkih usluga što rezultira:

- preprekama koje ima potencijalni železnički prevoznik u pristupu kapacitetima infrastrukture;
- problemom nacionalnih železničkih prevoznika, „Srbija Voz” a.d. i „Srbija Kargo” a.d. u obavljanju delatnosti prevoza putnika i robe, koji imaju pristup kapacitetima infrastrukture, ali i probleme u njihovom korišćenju;
- problemima sa kojima se suočava nacionalni upravljač železničke infrastrukture; „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. u postupku dodele i omogućavanju korišćenja trasa prevoznicima, u nastojanju da sa jedne strane zadovolji potrebe prevoznika, a sa druge strane posluje bez gubitaka uprkos nedovoljnoj regulisanosti tržišta železničkih usluga.

Ciljevi koji se zakonom postižu

Predlogom zakona o železnici se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe čime se postiže olakšana i efikasnija praktična primena tog zakona.

U tom smislu, donošenjem Predloga zakona o železnici štite se interesi svih učesnika u železničkom saobraćaju, odnosno svih upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika, odnosno korisnika mreže magistralnih, regionalnih i lokalnih pruga i operatora u železničkom saobraćaju.

Prilikom izrade Predloga zakona o železnici (u daljem tekstu: Predlog zakona) osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su dalje otvaranje i harmonizacija tržišta železničkih usluga Republike Srbije sa jedinstvenim evropskim železničkim tržištem, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga i unapređenje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije i njegove konkurentnosti u odnosu na druge vidove saobraćaja.

Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja zakona

Mnogi problemi koji se, između ostalog, odnose na preciznije definisanje pristupa železničkoj infrastrukturi uočeni tokom primene važećeg Zakona o železnici mogli su biti rešeni samo donošenjem novog zakona.

U toku analize razmatrano je nekoliko relevantnih mogućnosti:

- status quo - nemenjanje važećeg Zakona o železnici;
- donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o železnici u smislu korekcije problema uočeni u realizaciji važećeg zakona;
- donošenje novog zakona koji bi preciznije regulisao oblast železničkog saobraćaja i uveo veća ovlašćenja za Direkciju za železnice, čime bi se ojačala uloga regulatornog tela u oblasti železničkog saobraćaja.

Tokom analize pojedinačnih rešenja u ovom zakonu, razmatrana su u dva koraka:

- u prvom, razmatrana je potreba za izmenama i dopunama odredbi važećeg zakona;
- u drugom, pošto je utvrđeno da su izmene i dopune neophodne, razmatrane su relevantne opcije i utvrđena je najsvrsishodnija iz ugla kriterijuma i ciljeva, a to je donošenje novog zakona.

Razlog iz koga je doneta odluka o donošenju novog Zakona o železnici je taj što je obim predloženih izmena zakona veći od 50% .

Zašto je donošenje zakona najbolji način za rešavanje problema

Zakon o železnici je jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena zakona učini praktičnom i efikasnom.

III. OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBA ZAKONA

Odredbama člana 1. ovog zakona definisan je predmet Predloga zakona.

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

Odredbama člana 3. ovog zakona bliže se definiše nezavisnost železničkih prevoznika i upravljača infrastrukture.

Odredbama člana 4. ovog zakona utvrđeni su elementi železničke infrastrukture.

Odredbama člana 5. ovog zakona utvrđena je kategorizacija železničkih pruga.

Odredbama člana 6. ovog zakona bliže je definisana javna železnička infrastruktura i upravljanje istom.

Odredbama člana 7. ovog zakona propisana je nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture.

Odredbama člana 8. ovog zakona utvrđene su aktivnosti upravljanja infrastrukturom.

Odredbama člana 9. ovog zakona definisan je postupak prenosa prava upravljanja na delu železničke infrastrukture za koju upravljač infrastrukture nema ekonomski interes.

Odredbama člana 10. ovog zakona propisane su dužnosti upravljača infrastrukture u pogledu organizovanja, regulisanja i upravljanja železničkim saobraćajem, pristupa i korišćenja železničke infrastrukture i pristupa uslužnim objektima koji su mu povereni na upravljanje i uslugama koje on pruža u tim objektima, kao i održavanje i zaštita železničke infrastrukture.

Odredbama člana 11. ovog zakona propisano je obustavljanje korišćenja dela železničke infrastrukture i oduzimanje svojstva dobra u opštoj upotrebi.

Odredbama čl. 12-13. ovog zakona propisan je postupak pristupa železničkoj infrastrukturi i uslugama.

Odredbama čl. 14-15. ovog zakona utvrđene su usluge koje se pružaju železničkim prevoznicima.

Odredbama člana 16. ovog zakona propisani su opšti principi efikasnog korišćenja kapaciteta infrastrukture.

Odredbama člana 17. ovog zakona propisana je Izjava o mreži.

Odredbama člana 18. ovog zakona propisana je Izjava operatora uslužnog objekta o uslužnom objektu.

Odredbama člana 19. ovog zakona propisan je Ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.

Odredbama čl. 20-27. ovog zakona propisane su cene pristupa železničke infrastrukture i usluga.

Odredbama čl. 28-45. ovog zakona propisan je postupak dodele kapaciteta infrastrukture.

Odredbama člana 46. ovog zakona propisani su pogranični sporazumi.

Odredbama čl. 47-52. ovog zakona propisan je postupak izgradnje, obnove i rekonstrukcije železničke infrastrukture.

Odredbama člana 53. ovog zakona propisano je utvrđivanje javnog interesa.

Odredbama člana 54. ovog zakona propisano je utvrđivanje eksproprijacije.

Odredbama čl. 55-60. ovog zakona propisano je održavanje javne železničke infrastrukture.

Odredbama čl. 61-70. ovog zakona propisani su putni prelazi, rekonstrukcija njihovo održavanje.

Odredbama čl. 71-75. ovog zakona propisana je zaštita železničke infrastrukture.

Odredbama člana 76. ovog zakona propisana je gradska železnica.

Odredbama člana 77. ovog zakona definisani su industrijska železnica i industrijski kolosek.

Odredbama člana 78. ovog zakona propisani su koncesija i javno-privatno partnerstvo za izgradnju, rekonstrukciju i upravljanje železničkom infrastrukturom.

Odredbama člana 79. ovog zakona propisani su opšti uslovi za obavljanje prevoza.

Odredbama člana 80. ovog zakona propisano je poslovanje železničkih prevoznika u skladu sa komercijalnim načelima.

Odredbama čl. 81-85. ovog zakona propisano je licenciranje železničkih prevoznika.

Odredbama čl. 86-90. ovog zakona propisano je pružanje usluga prevoza putnika u železničkom saobraćaju.

Odredbama člana 91. ovog zakona propisana je lična bezbednost putnika.

Odredbama člana 92. ovog zakona propisana je nedopuštenost odricanja i propisivanja ograničenja odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prevozu.

Odredbama člana 93. ovog zakona propisani su standardi kvaliteta usluga prevoza putnika.

Odredbama člana 94. ovog zakona propisana je obaveza pružanja informacija o prekidu usluge javnog železničkog prevoza.

Odredbama člana 95. ovog zakona propisana je obaveza železničkih prevoznika i prodavaca karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika da pruže putnicima, prema zahtevu, barem minimum informacija o putovanju.

Odredbama člana 96. ovog zakona propisano je izdavanje raspoloživih karata putnicima.

Odredbama člana 97. ovog zakona propisan je prevoz bicikala vozom.

Odredbama člana 98. ovog zakona propisano je osporavanje odgovornosti za fizičku povredu putnika.

Odredbama člana 99. ovog zakona propisano je pravo na prevoz osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.

Odredbama člana 100. ovog zakona propisano je pružanje informacija osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima.

Odredbama člana 101. ovog zakona propisano je uspostavljanje mehanizma za delovanje po osnovu reklamacija u vezi sa pravima putnika.

Odredbama člana 102. ovog zakona propisano je informisanje putnika o njihovim pravima.

Odredbama člana 103. ovog zakona propisano je pravo putnika na podnošenje pritužbe.

Odredbama čl. 104-109. ovog zakona propisan je kombinovani transport.

Odredbama čl. 110-114. ovog zakona propisan je prevoz od opšteg interesa u železničkom saobraćaju.

Odredbama čl. 115-117. ovog zakona propisan je postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa.

Odredbama člana 118. ovog zakona propisan je status i poslovi Direkcije za železnice.

Odredbama člana 119. ovog zakona propisana je funkcija direktora Direkcije za železnice, njegova prava i obaveze.

Odredbama člana 120. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice.

Odredbama čl. 121. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga.

Odredbama člana 122. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice u oblasti licenciranja železničkih prevoznika.

Odredbama člana 123. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice u oblasti prava putnika.

Odredbama člana 124. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice u oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema.

Odredbama člana 125. ovog zakona propisana je nadležnost Direkcije za železnice u oblasti žičara za prevoz lica.

Odredbama člana 126. ovog zakona propisane su Računovodstvene informacije koje se na zahtev dostavljaju Direkciji.

Odredbama člana 127. ovog zakona propisan je postupak koji Direkcija za železnice sprovodi iz svoje nadležnosti po Zahtevom ili na sopstvenu inicijativu.

Odredbama člana 128. ovog zakona propisana je konačnost Rešenja Direkcije za železnice.

Odredbama člana 129. ovog zakona propisano je finansiranje Direkcije za železnice.

Odredbama čl. 130-138. ovog zakona propisan je nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu njega, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Odredbama člana 139. ovog zakona propisano je krivično delo oštećenje železničke infrastrukture.

Odredbama čl. 140. i 141. ovog zakona propisane su kaznene odredbe.

Odredbama čl. 142-147. ovog zakona propisane su prelazne i završne odredbe.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona potrebno je obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije. Zakonom o budžetu Republike Srbije za 2018. godinu („Službeni glasnik RS”, broj 113/17), Razdeo 22 - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Program 0701 - Uređenje i nadzor u oblasti saobraćaja, Funkcija 450 - Saobraćaj, Programska aktivnost 0002 - Železnički i intermodalni saobraćaj,

Ekonomska klasifikacija 451 - Subvencije javnim nefinansijskim preduzećima i organizacijama, opredeljen je iznos od 14.710.000.000,00 dinara.

Na osnovu petogodišnjeg Ugovora kojim se uređuju međusobna prava i obaveze Vlade i upravljača infrastrukture („Infrastruktura železnice Srbije” a.d.), koji je zaključen 10. februara 2016. godine (Zaključak Vlade 05 Bpoj: 340-500/2016 od 23. januara 2016.) i Aneksa 4 o izmenama i dopunama Ugovora kojim se uređuju međusobna prava i obaveze Upravljača infrastrukture i Vlade zaključen 22. februara 2018. godine (Zaključak Vlade 05 Broj: 340-1352/2018 od 14. februara 2018. godine) opredeljen je deo navedenih sredstava iz budžeta u iznosu od 7.000.000.000 RSD za 2017. godinu od kojih će se jedan deo sredstava koristiti i za održavanje železničke infrastrukture. Takođe, na osnovu petogodišnjeg Ugovora o obavezi javnog prevoza u Republici između Vlade i „Srbija Voz” a.d. (Zaključak Vlade 05 Broj: 340-193/2017 od 13. januara 2017. godine) i Aneksa 1, koji je potpisan 12. februara 2018, opredeljen je deo navedenih sredstava iz budžeta u iznosu od 3.600.000.000 RSD za 2018. godinu. Za 2019. i 2020. godinu predviđen je isti iznos sredstava za navedene ugovore, kao i za 2018. godinu.

Prihodi ostvareni od taksi za izdavanje licenci železničkim prevoznicima koje naplaćuje Direkcija za železnice, a koje su prihod budžeta predviđaju se za 2018. i 2019. godinu po 300.000 RSD godišnje.

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, saglasno članu 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12-prečišćen tekst), radi ispunjenja rokova utvrđenih Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije i rokova koji su predloženi u Pregovaračkoj poziciji Republike Srbije za Međuvladinu konferenciju o pristupanju Republike Srbije Evropskoj uniji za poglavlje 14 „Transportna politika“. Pored toga usvajanjem predloženog zakona po hitnom postupku daje se mogućnost bržeg unapređenja železničkog saobraćaja, olakšavanja poslovanja železničkih društava i unapređenja efikasnosti i konkurentnosti železničkog tržišta.

V. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Identifikacija problema koje zakon treba da reši

Pre izrade Predloga zakona kojim će se urediti oblast železnice, analizirani su efekti primene važećeg Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 45/13 i 91/15) i uočeni njegovi nedostaci.

Predlog zakona o železnici ima za cilj korigovanje nedostataka uočenih prilikom primene važećeg zakona, dalje usklađivanje sa Direktivom 2012/34/EU sa kojom je važeći zakon delimično usklađen, utvrđivanje osnove za harmonizaciju sa implementacionim uredbama ove direktive (Implementacionom Uredbom 909/2015/EU, Implementacionom Uredbom 10/2015/EU, Implementacionom Uredbom 171/2015/EU i Implementacionom Uredbom 545/2016/ EU) kao i ostalim propisima Evropske unije koji uređuju ovu oblast, t.j. Uredbom 1370/2007/EZ i

Uredbom 1371/2007/EZ. Za navedene Eu propise vršen je dalje usklađivanje i utvrđivanje pravnog osnova za dalju harmonizaciju sa navedenim implementacionim uredbama i Uredbom 913/2010.

Važećim Zakonom o železnici kao sistemskim zakonom iz oblasti železnice nisu na adekvatan način rešeni ključni problem iz oblasti njegovog regulisanja, a to je nedovoljna regulisanost tržišta železničkih usluga, koja ima za posledicu sledeće:

- 1) prepreke sa kojima se suočava potencijalni železnički prevoznik u proceduri dodele kapaciteta infrastrukture, na primer dodela ad hock trase koja se Predlogom zakona smanjuje na maksimalno pet dana, dok je prema važećem zakonu taj broj dana veći,
- 2) problem nacionalnih železničkih prevoznika „Srbija Voz” a.d. i „Srbija Kargo” a.d. u obavljanju delatnosti prevoza putnika i robe, koji iako imaju pristup kapacitetu infrastrukture, suočavaju se sa problemima u njihovom korišćenju, npr. problem sa snabdevanjem (skladištenjem) gorivom, rezervisanje trasa i sl,
- 3) problemi sa kojima se suočava nacionalni upravljač železničke infrastrukture „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. u postupku dodele i omogućavanju korišćenja trasa prevoznicima, u nastojanju da sa jedne strane zadovolji potrebe prevoznika u skladu sa važećim propisima, a sa druge strane posluje tržišno uprkos nedovoljnoj regulisanosti tržišta železničkih usluga (npr. veliki broj rezervacija trasa koje se ne koriste),
- 4) nekonkurentna cena prevoza robe (nacionalni železnički prevoznik robe nema pravo da izmeni svoju tarifu bez saglasnosti Vlade, dok privatni prevoznici samostalno i u skladu sa tržišnim uslovima prilagođavaju svoje cene),
- 5) nedovoljno efikasan prevoz putnika železnicom (zbog stanja infrastrukture i nedovoljno obnovljenog voznog parka železničkog prevoznika dešava se da dolazi do otkazivanja polazaka vozova).

Uzrok nedovoljne regulisanosti tržišta železničkih usluga je u tome što je do restrukturiranja nacionalnog železničkog prevoznika u Republici Srbiji postojala tradicionalna organizaciona struktura nacionalnog železničkog sektora, kao i u većini evropskih zemalja, a koja je predstavljala integrisan javni monopol nacionalnog železničkog prevoznika na nacionalnom tržištu, koji se pokazao kao skup i nefleksibilan i samim tim nekonkurentan u odnosu na druge vidove saobraćaja (drumski, vazdušni). Na taj način koncipirana organizaciona struktura nije imala za cilj otvaranje tržišta, pa samim tim ni njegovu regulaciju.

Analizirajući zemlje članice EU, one su u cilju rešavanja ovog problema pristupile celovitom restrukturiranju železničkog sektora i stvaranju jedinstvenog evropskog železničkog tržišta, koje podrazumeva proces otvaranja i harmonizacije nacionalnih železničkih tržišta u skladu sa jedinstvenim pravilima definisanim u primarnom i sekundarnom zakonodavstvu EU. To podrazumeva težak i dug proces, iz razloga što iziskuje implementaciju regulative EU u nacionalne propise i rešavanje mnogih do tada nerešenih pitanja.

Transpozicijom EU propisa u pravni sistem država članica EU i otvaranjem železničkog tržišta EU počela je da se javlja potreba za ozbiljnom analizom načina i trendova u otvaranju nacionalnih tržišta, određivanjem kvantitativne mere otvorenosti tržišta kojom bi se mogla izvršiti njihova uporedna analiza u cilju postizanja što veće otvorenosti i harmonizacije. U skladu sa navedenim, 2002. godine je „IBM Deutschland GmbH” u saradnji sa prof. dr. Christian Kirchner, Humbolt-University, Berlin, za potrebe EU železničkog tržišta izradio studiju „Indeks liberalizacije železničkog tržišta”, a potom su u skladu sa promenama EU propisa izrađivane nove verzije.

„Indeks liberalizacije železničkog tržišta” je naziv empirijske studije kojom se izračunava i upoređuje stepen otvorenosti železničkih tržišta za prevoz robe i putnika zemalja članica EU, uključujući i tržište Norveške i Švajcarske.

Kvantitativna mera otvorenosti tržišta u ovoj studiji – LIB INDEKS, dobija se detaljnom analizom i bodovanjem prepreka ka pristupu nacionalnom tržištu koje treba da savlada potencijalni prevoznik koji želi da pristupi određenom nacionalnom železničkom tržištu.

Prema izračunatim vrednostima LIB indeksa, zemlje članice EU svrstane su u četiri grupe što je prikazano u dole navedenoj tabeli.

Kategorije otvorenosti tržišta zemalja EU prema vrednostima LIB indeksa

Grupe LIB indeksa	Vrednost LIB indeksa	Broj zemalja u grupi na osnovu vrednosti LIB 2011
Napredna grupa (Advanced)	800-1000	6
Grupa koja radi po planu (on Schedule)	600-799	15
Grupa koja kasni (Delayed)	300-599	6
Grupa na čekanju (Pending Departure)	100-299	0

Na osnovu formula i empirijskih podataka proračuna LIB indeksa u ovoj studiji, u Direkciji za železnice je izvršen proračun LIB indeksa za Republiku Srbiju za važeći Zakon o železnici. Dobijena vrednost za LIB indeks iznosi 436, što znači da spadamo u Grupu koja kasni (Delayed), kojoj pripada još šest država članica EU.

Parametri po kojima je izvršen proračun LIB indeksa su ujedno i kriterijumi po kojima je najsvrsishodnije vršiti evaluaciju preduzetih koraka u otvaranju tržišta, a to su:

1) LEX INDEX (low in book) - kriterijum podobnosti nacionalnih propisa koji se odnose na liberalizaciju železničkog tržišta, a koji se procenjuje na osnovu toga koliko efikasno ti propisi regulišu sledeće:

- organizacionu strukturu železničkog preduzeća sa dominantnom pozicijom na tržištu,
- pristup tržištu, i
- nadležnosti Regulatornog tela (zemlje sa jakim i nezavisnim Regulatornim telom imaju otvorenije tržište železničkih usluga od ostalih).

2) ACCES INDEX (low in action) - efikasnost pravne regulative u praksi, što podrazumeva efikasnost pravne regulative u odnosu na konkretne prepreke u pristupu nacionalnom tržištu, pri čemu se razmatraju :

- informacione barijere,

- administrativne barijere,
- operativne barijere (barijere u postupku dodele trasa),
- dostupnost pojedinih segmenata tržišta, i
- barijere koje se odnose na usluge prodaje karata u putničkom transportu.

Iz proračuna vrednosti LIB indeksa za Republiku Srbiju za važeći Zakon o železnici, u kome su bodovani svi gore navedeni parametri, jasno se i taksativno vide problemi na železničkom tržištu, pri čemu je ključni problem nedovoljna otvorenost tržišta za potencijalne prevoznike kao posledica prisutnosti pravnih i operativnih barijera u pristupu tržištu, pri čemu manji udeo imaju pravne barijere, a najveći operativne barijere (barijere u postupku dodele trasa).

Imajući u vidu navedeno, može se izvesti zaključak da važeći Zakon o železnici, kao i podzakonski akti doneti na osnovu njega imaju određene nedostatke i odredbe koje se odnose na pristup tržištu sa nedovoljno jasnom formulacijom, što se negativno odražava na primenu zakona.

Proračun novog LIB indeksa za Republiku Srbiju za Predlog zakona o železnici biće moguć tek nakon njegovog donošenja i procene efekata njegove primene na otvorenost tržišta, ali već sada se sa sigurnošću može reći da će novi LIB indeks izračunat za Predlog zakona o železnici biti znatno veći u odnosu na važeći zakon, zbog novounetih odredbi kojima se uklanja veliki broj barijera iz LEX INDEX-a i ACCES INDEX-a. Vrednost novog LEX INDEX-a će biti značajno povećana iz razloga što je u prvom redu postignut veliki napredak restrukturiranjem „Železnice Srbije” a.d, Beograd na odvojena akcionarska društva sa knjigovodstveno potpuno razdvojenim računima.

Naime, u Republici Srbiji je sprovedeno korporativno restrukturiranje „Železnice Srbije” a.d, Beograd u skladu sa Akcionim planom reformi koje je pripremila Svetska banka u saradnji sa Ministarstvom građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i na osnovu Plana za korporativno i finansijsko restrukturiranje železnice Srbije, koji je finansiran iz IPA sredstava.

Odlukom Vlade Republike Srbije od 2. jula 2015. godine o statusnoj promeni „Železnice Srbije” a.d. formirana su nova akcionarska društva, a počev od 10. avgusta 2015. godine železnički sistem posluje saglasno sprovedenoj statusnoj promeni kroz tri izdvojena društva kapitala i „Železnice Srbije” a.d.

Od 10. avgusta 2015. godine, kada je Agencija za privredne registre donela Rešenje o upisu u registar novoformiranih društava, srpske železnice nastavile su da postoje kao četiri akcionarska društva:

- Akcionarsko društvo za železnički prevoz putnika „Srbija Voz”, Beograd,
- Akcionarsko društvo za železnički prevoz robe „Srbija Kargo”, Beograd,
- Akcionarsko društvo za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom „Infrastruktura železnice Srbije”, Beograd i
- Akcionarsko društvo „Železnice Srbije”, Beograd.

Navedenim restrukturiranjem nacionalnog železničkog prevoznika su jasno razdvojene delatnosti upravljanja infrastrukturom i delatnost prevoza (vertikalna podela), dok je delatnost prevoza razdvojena na prevoz putnika i prevoz robe (horizontalna podela), po modelu koji nalažu EU propisi, a nezavisnost prevoznika i upravljača infrastrukture su vrlo precizno definisane u člana 3. Predloga zakona, mnogo preciznije nego u važećem zakonu, čime se ostvaruje veliki broj poena koji ulaze u proračun LEX INDEX-a ,odnosno LIB-a.

Zatim, odredbama ovog zakona se pristup kapacitetu infrastrukture uređuje mnogo detaljnije, posebno u oblasti sistema naplate cena pristupa i pristupa uslužnim objektima, a veliki broj poena LEX INDEX-a se ostvaruje i :

- definisanjem nadležnosti i prepoznavanje Direkcije za železnice kao regulatornog tela u skladu sa EU propisima u članu 121. Predloga zakona o železnici ;
- detaljnom i preciznom razradom postupka koji Direkcija za železnice kao regulatorno telo vodi u okviru svoje nadležnosti po prigovoru, pritužbi ili na sopstvenu inicijativu u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak u čl. 125.-126. Predloga zakona o železnici
- precizno definisanje koraka u slučaju sudskog postupka koji se vodi protiv rešenja Direkcije za železnice u čl. 126. Predloga zakona o železnici.

Što se tiče vrednosti ACCES INDEX-a , ona će se u prvom redu sigurno znatno uvećati u odnosu na prethodnu, jer je u međuvremenu, tačnije 16.01.2016 objavljena prva Izjava o mreži od strane upravljača infrastrukture, zatim i ostale Izjave o mreži , a poslednja objavljena je Izjava o mreži 2018 za Red vožnje za 2017/2018 godinu. Međutim, prava procena vrednosti ACCES INDEX-a biće moguća tek nakon donošenja zakona i procene efekata njegove primene na dalju otvorenost tržišta

Iz navedenog se može zaključiti da znatno veća vrednost novog LIB indeksa za Predlog zakona o železnici govori o tome da će se pomoću dobre regulacije tržišta uklanjanjem barijera obezbediti visok stepen otvorenosti tržišta železničkih usluga, što je jedan od ciljeva njegovog donošenja.

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postiču

Prilikom izrade Predloga zakona osnovni ciljevi koji su se želeli postići su dalje otvaranje i harmonizacija tržišta železničkih usluga Republike Srbije sa jedinstvenim evropskim železničkim tržištem, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga i unapređenje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije i njegove konkurentnosti u odnosu na druge vidove saobraćaja.

Predlogom zakona vršena je harmonizacija sa EU propisima relevantnim za ovu oblast, a za postizanje ključnog cilja, daljeg otvaranja i harmonizacije tržišta železničkih usluga, posebno su važne odredbe koje regulišu nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture, upravljanje železničkom infrastrukturom i pristup i korišćenje železničke infrastrukture na transparentan i nediskriminatorski način, a naročito odredbe kojima se jača uloga Direkcije za železnice u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga.

Ukoliko podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture smatra da je nepravedno tretiran, diskriminisan ili na bilo koji drugi način oštećen, naročito imajući u vidu odluke koje je doneo upravljač infrastrukture, železnički prevoznik ili operator uslužnog objekta, između ostalog može podneti prigovor Direkciji za železnice, koji se tiče aranžmana za pristup i pristup i naplata usluga u uslužnim objektima kojima upravlja operater uslužnog objekta.

Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za zaštitu konkurencije, Direkcija za železnice je ovlašćena da prati situaciju konkurencije na tržištu železničkih usluga naročito u delu koji se odnosi na:

- 1) Sistem naplate cena pristupa i/ili strukturu obračunatih cena koje su u obavezi ili može biti u obavezi da plati železnički prevoznik kroz više mehanizama:

- Direkciji za železnice može biti podnet prigovor na obračun visine i/ili strukturu obračunate cene koju je u obavezi ili može biti u obavezi da plati železnički prevoznik ukoliko smatra da je oštećen postupanjem upravljača infrastrukture ili operatora uslužnog objekta, a predviđeno je i da ukoliko su u toku pregovori o visini cena između podnosioca zahteva i upravljača infrastrukture, nadzor Direkcije za železnice bude obavezan sa njegovom mogućnošću da interveniše ukoliko su pregovori u suprotnosti sa ovim zakonom.

- Upravljač infrastrukture je obavezan da pre objavljivanja visine cena minimalni pristupni paket usluga i, kada je moguće, visine cena za pristup uslužnim objektima i pružanje osnovnih, dodatnih i pratećih usluga pribavi mišljenje Direkcije za železnice.

- Takođe, Predlogom zakona je predviđeno da se Direkciji za železnice na sopstveni zahtev omogući praćenje cena dostavljanjem relevantnih računovodstvenih informacija.

2) Sadržaj Izjave o mreži u nacrtu i krajnjem obliku i postupku dodele trasa.

Nadležnost Direkcije za železnice u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga je proširena na regulisanje oblasti prava putnika, tako da ono prima i razmatra prigovore putnika koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno ovim zakona i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima, dok može Rešenjem naložiti mere za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakona, kao a i rok za sprovođenje utvrđenih mera.

U okviru rešenja koja donose propisi EU sa kojima Republika Srbija ima obavezu da se usklađuje, što je i vršeno kroz ovaj zakona, jaka Direkcija za železnice i rezultati restrukturiranja železnice daju Republici Srbiji veliku šansu da obrazuje efikasan i efektivan železnički sektor, otvoren za sve potencijalne učesnike.

Imajući u vidu da su železnice vitalni deo transportnog sektora države, da efikasnost železničkog sistema treba da se poboljša da bi se taj sistem integrisao u konkurentno tržište prevoznih usluga, kao i da železnički saobraćaj treba da se učini efikasnijim i konkurentnijim u odnosu na druge vidove saobraćaja, ovim zakonom je omogućeno da svi železnički prevoznici i upravljač infrastrukture posluju na način koji je u skladu sa zahtevima tržišta.

3. Druge mogućnosti za rešavanje problema

U toku analize razmatrano je nekoliko relevantnih mogućnosti:

- status quo - nemenjanje važećeg Zakona o železnici;
- donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o železnici u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona;
- donošenje novog zakona koji bi preciznije regulisao oblast železničkog saobraćaja i uveo veća ovlašćenja za Direkcije za železnice u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga i dr, čime bi se ojačala njegova uloga u oblasti železničkog saobraćaja.

Analiza pojedinačnih rešenja u ovom zakonu razmatrana je u dva koraka:

- u prvom koraku razmatrana je potreba za izmenama i dopunama odredaba važećeg zakona,
- u drugom koraku, nakon što je ustanovljeno da su izmene i dopune neophodne, razmatrane su relevantne opcije i utvrđena je najsvrsishodnija iz ugla kriterijuma i ciljeva, a to je donošenje novog zakona.

Razlog zbog koga je doneta odluka o donošenju ovog zakona je taj što je obim predloženih izmena zakona veći od 50% .

4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema

U toku jednogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici, u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog Zakona o železnici, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja, pre svega zbog potrebe potpunijeg regulisanja pristupa železničkoj infrastrukturi na transparentan i nediskriminišući način daljim usaglašavanjem sa zakonodavstvom Evropske unije, čime se rešava najveći deo problema koji su se pojavili u važećem zakonu.

5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja

Rešenja u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj na sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, a naročito na:

- **„železničke prevoznike”** koji su registrovani za obavljanje delatnosti železničkog prevoza, kao i privredna društva ili druga pravna lica koja to nameravaju da budu, iz razloga što će novim i preciznije definisanim odredbama primena zakona biti efikasnija, čime će biti stvoreni uslovi za olakšan pristup kapacitetima infrastrukture i njihovo korišćenje,
- **„upravljача infrastrukture”** iz razloga što odredbe zakona preciznije definišu njegove obaveze u delu koji se odnosi na upravljanje infrastrukturom i pristup železničkoj infrastrukturi i uslugama,
- **„operatore uslužnih objekata”**, kao nove aktere na tržištu železničkih usluga, kojima će ovim zakonom biti jasno propisana prava i obaveze po pitanju upravljanja uslužnim objektima, što će doprineti efikasnijem pružanju usluga u uslužnim objektima,
- **„Direkcija za železnice”** koje novim zakonom o železnici dobija šira ovlašćenja u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga, čime će moći delotvornije da utiče na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju zakon,
- **„putnike”** koji koriste železnički prevoz, iz razloga što će dobiti kvalitetniju uslugu i njihova prava će biti na adekvatniji način zaštićena. Naime, po prvi put je ovim zakonom propisan minimum standarda kvaliteta usluga prevoza putnika sa jedne strane, a sa druge strane putnici će po prvi put biti u mogućnosti da dostave pritužbu Direkciji za železnice, ukoliko smatraju da im je uskraćeno pravo u skladu sa ovim zakonom.

S obzirom da Predlog zakona sadrži odredbe kojima se znatno poboljšava regulisanje tržišta, očekivano je da dođe do daljeg otvaranja tržišta i samim tim do porasta obima prevoza železnicom, ulaska novih aktera na železničko tržište u vidu novih železničkih prevoznika i operatera uslužnih objekata, što će imati pozitivan ekonomski efekat kako na navedene privredne subjekte, tako i na privredu Republike Srbije u celini.

6. Troškove koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)

Primena ovog zakona ne stvara troškove građanima, a dokazano je da podsticanje optimalnog i efikasnog korišćenja železničke infrastrukture dovodi do smanjenja troškova prevoza robe za privredne subjekte. Primena ovog zakona ne

izaziva povećanje cene karata u železničkom saobraćaju, ali ipak treba naglasiti da se cena karata nisu menjale od 2010. godine i od tada nije vršeno čak ni usklađivanje sa stopom rasta inflacije.

Troškovi koje ovaj zakon stvara privredi su minimalni.

U okviru procesa reforme železnice u prethodnom periodu izrađen je Plan za korporativno i finansijsko restrukturiranje železnice Srbije, koji je finansiran iz IPA sredstava, na bazi kog je i izvršena reforma železnice. U skladu sa smernicama iz navedenog plana i EU propisima od 2016. godine po prvi put je uspostavljen ugovorni odnos između Vlade RS i „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. i Vlade RS i „Srbija Voz” a.d koji funkcioniše u železnicama EU već duži niz godina. Cilj je uspostavljanje ugovornih odnosa između države i železničkih kompanija – „po učinku”, tj. država na ime ugovora jasno definiše koliko sredstava se izdvaja za koju namenu, pri čemu se ista isplaćuju samo na osnovu pružene usluge od strane železničkih kompanija.

Ovim zakonom predviđeno je plaćanje cene pristupa železničkoj infrastrukturi, koje utvrđuje Upravljač infrastrukture u skladu sa Okvirom za naplatu cena pristupa koji utvrđuje Vlada.

Takođe, predviđeno je plaćanje takse za izdavanje licence za prevoz, a ono što predstavlja novinu u zakonu je činjenica da će od sada železnički prevoznik koji podnese zahtev za izdavanje licence za prevoz kao dokaz o ispunjavanju uslova koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost morati da dokaže da je osiguran na minimalni iznos pokrića, koje propisuje Direkcija za železnice.

Predviđeno je i zaključivanje ugovora između Upravljača infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave kojim se uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu finansiranja troškova upravljanja železničkom infrastrukturuom u delu koji čini razliku između stvarnih troškova upravljanja železničkom infrastrukturuom i ostvarenih prihoda od cena pristupa železničkoj infrastrukturi i cena usluga. Pojavom novih železničkih prevoznika na železničkoj mreži i njihovim značajnijim korišćenjem železničke infrastrukture iznos sredstava koje država na osnovu prethodno navedenog ugovora opredeljuje upravljaču infrastrukture bi bio smanjen u odnosu na sadašnji iznos. Troškovi upravljanja infrastrukturuom definisani su na osnovu učinka upravljača infrastrukture.

Ovaj ugovor se zasniva na sledećim principima:

- ekonomičnosti načina upravljanja železničkom infrastrukturuom u Republici Srbiji;
- usklađenost sa važećim politikama i propisima Evropske unije;
- povećanje konkurentnosti železničkog saobraćaja u Republici Srbiji;
- maksimiziranje ulaganja sredstava i preduzimanje napora u cilju otklanjanja značajnog kašnjenja u održavanju, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture;
- omogućavanje upravljaču infrastrukture sigurnog oslonca u poslovnom planiranju investicija, u određenom iznosu za određeno vreme;
- stvaranja osnova za dalji razvoj železničke infrastrukture u Republici Srbiji u budućnosti.

Postizanje navedenih ciljeva predviđeno je da bude kontrolisano merenjem rezultata upravljanja infrastrukturuom na osnovu pomenutog ugovora.

Na osnovu važećeg Zakona o železnici zaključen je petogodišnji Ugovor kojim se uređuju međusobna prava i obaveze Vlade i upravljača infrastrukture („Infrastruktura železnice Srbije” a.d.), koji je zaključen 10. februara 2016. godine. Iznos sredstava u 2018. godini koji je opredeljen prema navedenom ugovoru je 7.000.000.000 dinara i koristi održavanje železničke infrastrukture i regulisanje i organizovanje saobraćaja. Napominje se da prema navedenom Planu za

korporativno i finansijsko restrukturiranje železnice Srbije iznos koji je preporučen za ove namene je viši, dok je opredeljeni iznos u nivou 50% investicionog plana, odnosno potrebnih vrednosti. Međutim, iznos se utvrđuje na osnovu opredeljenih sredstava u skladu sa zakonom kojim se uređuje budžet. Takođe, procenjeno je da nadoknada za obavezu javnog prevoza, koju bi Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa isplaćivao železničkom prevozniku, zajedno sa iznosom za troškove upravljanja železničkom infrastrukturom, ne bi prelazila subvenciju koju sada država izdvaja za jedan privredni subjekt „Srbija Voz” a.d.

Na osnovu petogodišnjeg Ugovora o obavezi javnog prevoza u Republici između Vlade i „Srbija Voz” a.d. i Aneksa 1. Ugovora opredeljen je deo navedenih sredstava iz budžeta u iznosu od 3.600.000.000 dinara za 2018. godinu.

Pored toga, kako bi se više sredstava obezbedilo za unapređenje železnice date su mogućnosti da i autonomna pokrajina, odnosno jedinice lokalne samouprave uključe u finansiranje održavanja železničke infrastrukture, organizovanje i regulisanje saobraćaja i finansiranje obaveze javnog prevoza za pruge za koje su zainteresovani. Samim tim, bi se unapredio železnički saobraćaj na takvim prugama, odnosno usluge za korisnike.

Upravljač infrastrukture je u 2017. godini ostvario prihod od naplate naknada za korišćenje železničke infrastrukture i pružanja dodatnih i pratećih usluga od železničkih prevoznika u iznosu od 3.944.883.920,51 dinara.

Napominje se da nacionalni železnički prevoznik „Srbija Kargo” a.d. posluje bez subvencije. Poslovni dobitak (neto dobitak) ostvaren u 2017. godini ovog društva je 799,4 miliona dinara.

Za primenu ovog zakona, odnosno odredbi koje se odnose na šira ovlašćenja Direkcije za železnice postojaće potreba za angažovanjem još tri državna službenika. Iznos sredstava neophodnih za njihovo angažovanje, obuku, nabavku opreme i slično procenjuje se na 3.072.000 dinara.

7. Da li su pozitivne posledice zakona takve da opravdavaju troškove koje će prouzrokovati

Primena ovog zakona ne stvara nikakve troškove građanima, a za privredu minimalni su u odnosu na dobit koju, baveći se železničkim prevozom, mogu da ostvare.

Pozitivna posledica ovog zakona je svakako i to što je sistem za naplatu cena pristupa kapacitetu infrastrukture dat kroz sistem efikasnosti sa jasno pobrojanim načelima, što podstiče železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže.

Smatra se da se ugovorni odnosi za upravljanje železničkom infrastrukturom i za obavezu javnog prevoza, što je i utvrđeno ovim zakonom, omogućuje kontrolisanje utroška sredstava, na koji način se obezbeđuje efikasan, efektivan rad i podizanje kvaliteta usluga upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika.

Napominjemo da su 2018. godini sredstva koja su opredeljena, u skladu sa ugovorima sa državom, za finansiranje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom 7.000.000.000 dinara i obaveze javnog prevoza 3.600.000.000 dinara.

U 2017. godini železnički prevoznici su isplatili 3.944.883.920,51 dinara upravljaču infrastrukture za naknadu za korišćenje železničke infrastrukture i pružanje dodatnih i pratećih usluga.

Kao što je prethodno navedeno, nacionalni železnički prevoznik „Srbija Kargo” a.d. posluje bez subvencije, a njegov neto dobitak ostvaren u 2017. godini je 779,4 miliona dinara.

Pristup železničkoj infrastrukturi, shodno zakonu, omogućen je svim železničkim prevoznicima, ukoliko su registrovani u Republici Srbiji. Potpisan je prvi ugovor između upravljača infrastrukture i privatnog operatera u 2016. godini, a isti prevoznik je zaključio Ugovor o korišćenju železničke infrastrukture i u 2017. godini. Pored toga, na srpskoj železničkoj mreži saobraća i drugi privatni železnički prevoznik koji je Ugovor o korišćenju železničke infrastrukture zaključio 2017 i treći železnički prevoznik koji je zaključio ugovor 2018. Očekuje se pojava i drugih železničkih prevoznika, čime bi železnički saobraćaj postajao konkurentniji u odnosu na druge vidove prevoza.

Ono što se želi postići unapređenjem železničkog saobraćaja, kroz korišćenje prednosti železnice koje se ogledaju u masovnom, bezbednom i ekološki prihvatljivom saobraćajnom sistemu, je svakako:

- povećanje obima prevoza železnicom,
- smanjenje zakrčenja i opterećenja drumskih saobraćajnica,
- smanjenje zagađenja životne sredine,
- smanjenje buke,
- smanjenje troškova za tečna goriva,
- smanjenje troškova održavanja drumskih saobraćajnica,
- smanjenje troškova amortizacije i dr.

Pored navedenog, kada su u pitanju operatori uslužnih objekata Predlogom zakona predviđeno je da isti na nediskriminatorski način pružaju svim železničkim prevoznicima pristup uslužnim objektima, uključujući i pristup kolosecima, i uslugama koje se pružaju u tim objektima.

Predviđeno je da cene koja se naplaćuju za pristup kolosecima unutar uslužnih objekata i pružanje osnovnih usluga u tim objektima ne smeju premašiti troškove pružanja usluga plus razumnu dobit. Ukoliko dodatne i prateće usluge u ovim objektima bude pružane samo u jednom od njih cene koje se naplaćuju za te usluge ne smeju premašiti troškove pružanja takve usluge, uvećane za razumnu dobit, u suprotnom, odnosno u slučaju kada postoji više operatora moguće je naplatiti cenu pristupa i usluga u skladu sa komercijalnim poslovanjem.

Predlogom zakona o železnici predviđeni su i mehanizmi kontrole naplate cena pristupa uslužnim objektima i pružanju usluga u njima, koje vrši Direkcija za železnice.

Na ovaj način, a u skladu sa EU propisima, daje se doprinos unapređenju železničkog saobraćaja i unapređuje efikasnost i efektivnost železničkog saobraćaja.

8. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

Poboljšanim i preciziranim uređivanjem i regulisanjem tržišta železničkih usluga značajno će se podstaći interesovanje domaćih i stranih privrednih subjekata za ulaganje u železničku infrastrukturu, kao i prevoz robe i putnika železnicom.

U tom smislu, očekuje se pojava novih privrednih subjekata koji će obavljati poslove prevoza u železničkom saobraćaju i upravljanja uslužnim objektima, čime su stvoreni uslovi za pojavu konkurencije na tržištu usluga u tom vidu saobraćaja. Napominje se da trenutno na železničkoj mreži saobraća dva nacionalna i tri privatna železnička prevoznika.

Takođe, početnim koracima u uređivanju kombinovanog transporta, ovim zakonom će se podstaći intenzivniji razvoj tog oblika transporta.

9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Odbor za privredu i finansije, na sednici održanoj 31. avgusta 2017. godine, odredio je Program javne rasprave o Nacrtu zakona o železnici (Zaključak 05 Broj: 011-8285/2017 od 31. avgusta 2017. godine), na predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture u skladu sa članom 41. stav 3. Poslovnika Vlade („Službeni glasnik RS”, br. 61/06 - prečišćen tekst, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13 i 76/14).

Javna rasprava o Nacrtu zakona o železnici sprovedena je u skladu sa usvojenim Programom javne rasprave u periodu od 01. septembra do 24. septembra 2017. godine. Tekst Nacrta zakona o železnici i Program javne rasprave bio je objavljen na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture - www.mgsi.gov.rs i na portalu eUprave.

Primedbe, predlozi i sugestije pored onih koje su date tokom javne rasprave dostavljene su i elektronskim putem.

Prezentacije i rasprave o predloženom Nacrtu zakona o železnici vodile su se na okruglim stolovima, koje je organizovalo Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture u gradovima Republike Srbije i to po sledećem rasporedu:

- Niš, 6. septembar 2017. godine;
- Kraljevo, 8. septembar 2017. godine;
- Beograd, 12. septembar 2017. godine;
- Novi Sad, 18. septembar 2017. godine;
- Subotica, 22. septembar 2017. godine.

Javna rasprava organizovana je u saradnji sa Privrednom komorom Srbije u prostorijama Regionalnih privrednih komora, na čiju adresu je takođe bilo moguće dostavljati primedbe i sugestije.

Tokom održanih javnih rasprava svim učesnicima prezentovani su razlozi donošenja novog zakona, osnovni ciljevi koji se žele postići (poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, povećanje obima prevoza železnicom i udela železničkog saobraćaja u odnosu na druge vidove prevoza, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije), potreba usklađivanja sa Direktivom 2012/34/EZ kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje, Uredbom 1370/2007 i Uredbom 1371/2007, kao i propisivanje odredbi zakona koji čine osnovu za dalje usklađivanje sa implementacionim uredbama Evropske Unije i drugim relevantnim propisima Evropske unije, a koje je predviđeno da budu Vladine uredbе, i potreba za preciziranjem pojedinih odredaba važećeg zakona.

Najvažnije novine koje donosi ovaj zakon se odnose na: izmenu značenja pojedinih pojmova i uvođenje novih pojmova, detaljnije uređenje pristupa železničkoj infrastrukturi i cena, pristup uslužnim objektima i uslugama, uslov za licenciranje železničkog prevoznika koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost, prava putnika, postupak dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa i proširenje nadležnosti Direkcije za železnice.

Imajući u vidu da je ovakav akt od izuzetnog značaja za železnicu u Republici Srbiji, kao i njegov indirektan uticaj na privredu i stanovništvo, u javnoj raspravi su učestvovali predstavnici: Direkcije za železnice, „Infrastruktura železnice Srbije” a.d, „Srbija Kargo” a.d, „Srbija Voz” a.d, „Železnice Srbije” a.d, upravnih okruga, organa

APV, organa lokalne samouprave, republičke, pokrajinske privredne komore i regionalnih privrednih komora, Opštine Bački Petrovac, Opštine Beočin, Opštine Mali Iđoš; privrede (Zadružni savez za Raški; Moravički i Rasinski okrug; AD „MSK“ Kikinda; Butangas Internacional d.o.o; Kopaonik ad Beograd; Luka „Beograd“ a.d; Udruženje eSigurnost; ZGOP Novi Sad; ADAM d.o.o; AS Suboticatrans; JP „PTP“ Subotica; Tatravagonka Bratstvo d.o.o; JP Standard Bačka palanka; Pannon Rail-a, Euro Gas-a Subotica, i dr.), predstavnici medija i drugi.

Učenci javnih rasprava u najvećoj meri davali su sugestije i komentare vezano za potrebu boljeg usklađivanja termina iz EU propisa sa terminima koji se koriste u Nacrtu zakona, za potrebu preciznijeg definisanja odnosa između mreže pruga upravljača infrastrukture i uslužnog objekta (npr. putničke stanice), potrebu pravljenja razlike između prevoznika za sopstvene potrebe i javnih prevoznika u smislu uslova za licenciranje, pojašnjenja šta znači uslužni objekat ranžirna stanica, odnosno da li prolazni koloseci kroz ranžirnu stanicu ulaze u minimalni paket usluga ili spadaju u uslužni objekat, bolje definisanje sistema za rešavanje sporova, potrebu razmatranja da li radio-dispečerske veze i uređaji, odnosno pristup telekomunikacionim uslugama, spadaju u minimalni pristupni paket usluga, detaljnije definisanje okvira za naplatu cena pristupa železničkoj infrastrukturi, oblik u kome se objavljuje prosečan godišnji nivo efikasnosti i nedoumice oko objavljivanja kriterijuma vezanih za nivo efikasnosti, potrebu bližeg definisanja železničkog prevoznika za pružanje usluge vuče, i dr, za koja su im predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direkcije za železnice pružili neposredne odgovore. Takođe, prisutni su upućeni da svoje obrazložene predloge dostave pisanim putem Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, radi razmatranja opravdanosti izmena i dopuna Nacrta zakona o železnici.

Tokom održanih prezentacija i rasprava u navedenim gradovima postavljena su pitanja vezana za industrijski kolosek, rekonstrukciju železničke infrastrukture, telo koje će vršiti osnovne funkcije upravljača infrastrukture, sadržinu ugovora o korišćenju železničke infrastrukture i trajanje tog ugovora, popuste, parametre sistema efikasnosti, mere koje upravljač železničke infrastrukture i upravljač putne infrastrukture treba da sprovedu, pojam kašnjenja vozova, pojam prevoza za sopstvene potrebe, pojam pružnog pojasa, pojam upravljača stanice, obustavljanje korišćenja dela železničke infrastrukture i oduzimanje svojstva dobra u opštoj upotrebi, pojam više sile, pojam vanrednog održavanja, elemente železničke infrastrukture, prevoz za sopstvene potrebe, pristup javnoj železničkoj infrastrukturi i uslužnim objektima, podnosiocima zahteva za kapacitet infrastrukture, okvirne sporazume, izgradnju i rekonstrukciju železničke infrastrukture, radnje ugrožavanja javnog železničkog saobraćaja, javni prevoz robe, i dr. Tom prilikom je naglašeno da je cilj Nacrt zakona potpuno usklađivanje sa relevantnim propisima Evropske unije, kao i da će prioritet biti sačinjavanje kvalitetnog propisa koji će na najbolji mogući način urediti železnički saobraćaj u Republici Srbiji.

Pregled primedaba i sugestija prikazan je u Izveštaju sa javne rasprave, koji je objavljen na sajtu Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i razvrstan je u grupe primedaba i predloga koji nisu prihvaćene ili su delimično prihvaćene i na one koji su nakon dodatnog razmatranja prihvaćene.

10. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Mere za sprovođenje rešenja sadržanih u ovom zakonu naročito uključuju sledeće mere i aktivnosti:

- regulatorne, donošenjem podzakonskih akata neophodnih za punu primenu ovog zakona;
- institucionalne;
- neregulatorne mere, kao što su upotreba ekonomskih instrumenata,
- druge mere i aktivnosti koje za cilj imaju punu primenu zakonskih rešenja i sistema kontrole primene, što uključuje mere za praćenje ostvarivanja zacrtanih ciljeva.

Nakon donošenja ovog zakona planirano je donošenje podzakonskih akata od strane Direkcije za železnice i ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja.

Radi primene zakona neophodno je doneti propise kojim se bliže uređuju:

- pojedinsti postupka i kriterijumi koji se primenjuju za pristup uslugama koje se pružaju u uslužnim objektima;
- okvir za naplatu cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje usluga;
- način i modaliteti izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza;
- kriterijumi za određivanje uslova koje mora da ispunjava podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture;
- raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena;
- obrazac licence, sadržina i forma dokumenta koji sadrži informacije o izdatoj licenci.

Predviđeno je donošenje navedenih podzakonskih akata u roku od devet meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona iz razloga hitnosti primene zakona, a ostali podzakonski akti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Pored toga, uloga Direkcije za železnice biće značajna, s obzirom na proširene i precizirane nadležnosti sa aspekta regulisanja tržišta železničkih usluga koja svojim merama može značajnije uticati na sve aktere na železnici.

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, Direkcija za železnice, upravljač infrastrukture i železnički prevoznici, vlasnici industrijskih koloseka i industrijskih železnica, odnosno njihovi korisnici, operateri uslužnih objekata, svako u skladu sa poslovima koje obavlja.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa
Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
2. Naziv propisa
Predlog zakona o železnici
Draft Railway Law
3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):
 - a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6.
Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108.
 - b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,
član 72. u vezi sa članom 8. Sporazuma
 - v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 1. – potpuno usklađeno
Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6. – potpuno usklađeno
Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108. – potpuno usklađeno
 - g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
Potpuna usklađenost sa članom 61. stav 1. tačka 6. i članom 108. Sporazuma ostvariće se nakon donošenja planiranog seta zakona i podzakonskih akata iz oblasti železnice.
 - d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport.
Donošenje zakona o železnici je planirano u NPAA i ono je u vezi sa donošenjem propisa pod šifrom 2017-690 planiranim za I/2018.
4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:
 - a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima

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

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

1. Direktiva (EU) br. 2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje (prerađen tekst), Službeni list broj 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 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEXima:

32016L2370
32017D2075
Delimično usklađeno

2. Uredba (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju, Službeni list broj L 315/1, 03.12.2007

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
Potpuno usklađeno

3. Uredba (EZ) broj 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. godine o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, Službeni list broj L 315/14, 03.12.2007

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 315/14, 03.12.2007.

CELEX 32007R1371
Delimično usklađeno

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

Delimična usklađenost sa Ugovorom o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka c) i d) uzrokovana je zbog primenjene pravne tehnike po kojoj Predlog zakona

sadrži opšte norme dok je promulgacija kompletne pravne sadržine sekundarnih izvora predviđena da se vrši podzakonskim aktima.

U odnosu na sekundarne izvore prava EU, razlozi delimične usklađenosti su isti kao i kada su u pitanju razlozi delimične usklađenosti sa Ugovorom o funkcionisanju EU.

Potpuna usklađenost sa preostalim odredbama EU biće postignuta donošenjem podzakonskih propisa planiranih u 2018. godini.

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

Do kraja 2018. godine.

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

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?
Jesu

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Jeste

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

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

U izradi Predloga zakona o železnici nisu učestvovali konsultanti, ali su korišćene preporuke za izmene zakona koje su uradili konsultanti u okviru tvinig projekta IPA 2013: „Jačanje administrativnih kapaciteta Ministarstva saobraćaja i transportnih institucija”.

1. Naziv propisa Evropske unije: Uredba (EZ) br. 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju a kojom se ukidaju Uredbe Saveta (EEZ) br. 1191/69 i br. 1107/70, OJ L 315, 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, 3.12.2007.				2. „CELEX” oznaka EU propisa 32007R1370		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture				4. Datum izrade tabele: 26.10.2017.		
5. Naziv (Nacrta, Predloga) Propisa Čije Odredbe Su Predmet Analize Usklađenosti Sa Propisom Evropske Unije: 01. Predlog zakona o železnici Draft Law on Railways 02. Uredba o pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza („Službeni Glasnik RS”, broj 91/15) Regulation on Rules for Calculation of the Public Service Obligation Compensation („Official Gazette RS”, no 91/15)				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2016-491		
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili	Napomena o usklađenosti

				usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo - NP)	neprenosivost	
1.	Svrha i područje primene	01. 110-117.	Prevoz od opšteg interesa u železničkom saobraćaju	PU		
2.1.1.- 2.1.3.	Definicije: „javni prevoz putnika” „nadležni organ” „nadležni lokalni organ”	01. 2.1.22. 111.1.	<i>Javni prevoz putnika od opšteg interesa</i> obuhvata usluge železničkog prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano; Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave (u daljem tekstu: nadležni organ), može, u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa, utvrditi železničkom prevozniku obavezu javnog prevoza.	PU		

		2.1.34.	<p><i>javnog prevoza</i> obuhvata korist, naročito finansijsku, koju nadležni organ neposredno ili posredno pruža iz sredstava javnih fondova tokom perioda sprovođenja obaveze javnog prevoza ili u vezi sa tim periodom;</p> <p><i>Neposredno dodeljivanje</i> je dodeljivanje ugovora o obavezi javnog prevoza određenom železničkom prevozniku bez prethodnog tenderskog postupka;</p>			
		2.1.35.	<p><i>Ugovor o obavezi javnog prevoza</i> je ugovor o javnim uslugama prevoza putnika koji zaključuju operator javnog prevoza putnika i nadležni organ u skladu sa ovim zakonom;</p>			
		2.1.66.				

2.1.10.-	„unutrašnji operater”			NP	Odredba nije primenljiva na železnički sektor u RS	
2.1.11.	„vrednost”			NP	Odredba nije primenljiva na železnički sektor u RS	
2.1.12.	„opšte pravilo”	01. 2.1.42.	<i>Opšte pravilo</i> je mera koja se bez diskriminacije primenjuje na sve usluge javnog prevoza putnika iste vrste na određenim relacijama za koje je odgovoran nadležni organ;	PU		

2.1.13.	„integrirane usluge javnog prevoza putnika”	01. 2.1.22.	<i>Javni prevoz putnika od opšteg interesa</i> obuhvata usluge železničkog prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano;	PU		
3.1-3.2.	Ugovori o javnim uslugama i opšta pravila	01. 112.1-3.	Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se upravnim ugovorom o obavezi javnog prevoza. Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti uređene opštim pravilima. Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale	PU		

			troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.			
3.3.	Mogućnost izuzeća od primene Uredbe na opšta pravila o kompenzaciji za javni prevoz za određene kategorije putnika	01. 112.2.	Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti regulisane opštim pravilima.	PU		
4.	Obavezni sadržaj ugovora o javnim uslugama i opštih pravila; trajanje ugovora o javnim uslugama; poštovanje određenih standarda kvaliteta	01. 113.	Ugovor o obavezi javnog prevoza i opšta pravila sadrže naročito odredbe kojima se: 1) jasno utvrđuju obaveze železničkog prevoznika koje se odnose na obavezu javnog prevoza, kao i relacije na koje se ta obaveza odnosi;	PU		

		<p>2) utvrđuju parametri na osnovu kojih se izračunava iznos nadoknade za obavezu javnog prevoza, kao i priroda i obim eventualno dodeljenih isključivih prava, na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza, odnosno tako da se onemogući da iznos te nadoknade premaši iznos potreban da se pokriju neto finansijski rezultati učinjenih troškova i ostvarenih prihoda vršenjem obaveze javnog prevoza, uzimajući u obzir deo prihoda koji zadržava železnički prevoznik i primerenu dobit;</p> <p>3) uređuje podela troškova vezanih za obavezu javnog prevoza. Ovi troškovi posebno mogu uključivati troškove za osoblje, energiju, cene pristupa železničkoj infrastrukturi, održavanje i popravku voznih sredstava i instalacije neophodne za obavezu javnog prevoza, fiksne troškove i odgovarajući povraćaj</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>kapitala;</p> <p>4) uređuje podela prihoda od prodaje karata, odnosno koji prihod železnički prevoznik može zadržati, isplatiti ga nadležnom organu, ili se može podeliti između njih;</p> <p>5) određuje trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza;</p> <p>6) utvrđuju zahtevi kvaliteta uključujući obezbeđivanje pristupačnog prelaza za putnike sa invaliditetom, ukoliko nadležni organ, u skladu sa zakonom, zahteva od železničkog prevoznika da poštuje određene zahteve kvaliteta;</p> <p>7) utvrđuje nivo kvaliteta usluge koju obezbeđuje železnički prevoznik (kontinuitet, redovitost, pouzdanost, kapaciteti, pristupačnost za putnike sa invaliditetom, minimalni standardi kvaliteta izvršenja obaveze javnog prevoza - informisanje, raspoloživost i izdavanje voznih karata i sl.);</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>8) definišu pokazatelji za ocenu kvaliteta ugovorene obaveze javnog prevoza, sa obrascima tabela koje popunjava železnički prevoznik i dostavlja nadležnom organu;</p> <p>9) utvrđuje obaveza železničkog prevoznika da izveštava nadležni organ o realizaciji ugovornih obaveza, uključujući način i dinamiku izveštavanja, uz propisane obrasce izveštaja koje železnički prevoznik dostavlja nadležnom organu;</p> <p>10) definišu posledice neizvršavanja ili neurednog izvršavanja ugovornih obaveza;</p> <p>11) utvrđuje postupak izmene ugovora.</p> <p>U slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 1) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od deset godina, a u slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 2) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 15</p>			
--	--	--	--	--	--

		114.2.-4.	<p>godina.</p> <p>Izuzetno od stava 2. ovog člana, trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza, imajući u vidu uslove amortizacije sredstava, po potrebi se može produžiti za najviše polovinu trajanja ugovora iz stava 2. ovog člana, ako železnički prevoznik obezbeđuje sredstva koja čine značajan deo ukupnih sredstava potrebnih za izvršenje obaveze javnog prevoza obuhvaćenih ugovorom o obavezi javnog prevoza i povezana su prvenstveno sa uslugama prevoza putnika koje su obuhvaćene ugovorom o obavezi javnog prevoza.</p> <p>Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi sa izuzetnim investicijama u železničku infrastrukturu i vozna sredstva i ako je ugovor dodeljen u konkurentskom tenderskom postupku, ugovor o javnom prevozu može trajati i duže.</p>			
--	--	-----------	---	--	--	--

		93.	<p>Železnički prevoznici definišu standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.</p> <p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Informacije i karte; 2) Tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga; 3) Ukidanje usluga; 4) Čistoću voznih sredstava (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.); 5) Anketu o zadovoljstvu korisnika; 6) Postupanje po pritužbama; 7) Pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću. 			
--	--	-----	---	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

5.1.	Izuzimanje od primene odredaba ove uredbe kod dodeljivanja ugovora o javnim uslugama	01. 112.	<p>Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se ugovorom o obavezi javnog prevoza.</p> <p>Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti regulisane opštim pravilima.</p> <p>Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u</p>	PU		
------	--	-------------	--	----	--	--

			<p>ugovore o tim obavezama.</p> <p>Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza, koje propisuje Vlada.</p>			
5.2.	Pružanje usluge javnog prevoza od strane internog operatera.			NU	Nije obaveza država članica.	
5.3.	Dodela ugovora o javnom prevozu putem javnog konkursa.	01. 115.	<p>Javni konkurs za dodelu ugovora o obavezi javnog prevoza sprovodi nadležni organ iz člana 111. ovog zakona uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije.</p> <p>Nadležni organ je obavezan da čuva poverljivost svih tehničkih, ekonomskih, finansijskih i drugih podataka iz dostavljene ponude.</p>	PU		

			<p>Ako nije drugačije predviđeno zakonom ili sudskom odlukom ili konkursnom dokumentacijom, nijedna strana u pregovorima ne može trećem licu otkriti tehničke, cenovne ili druge elemente u vezi sa razgovorima, komunikacijom ili pregovorima bez saglasnosti druge strane.</p> <p>Na tajnost dokumentacije u postupcima dodele ugovora o obavezi javnog prevoza primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.</p> <p>Nadležani organi su dužni da najmanje jednu godinu pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda ili jednu godinu pre neposredne dodele, u Službenom glasniku RS budu objavljene bar sledeće informacije:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naziv i adresa nadležnog organa; 2) predviđeni način dodeljivanja; 3) usluge i područja 			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>koja mogu biti obuhvaćena dodelom.</p> <p>Nadležni organi mogu odlučiti da ove informacije ne objave ako se ugovor o obavezi javnog prevoza odnosi na pružanje usluga javnog prevoza putnika u obimu do 50.000 km.</p> <p>Ako posle objavljivanja dođe do izmene informacija, nadležni organ će bez odlaganja objaviti ispravku. Takva ispravka ne dovodi u pitanje utvrđeni dan direktne dodele ili poziva za učešće na tenderu.</p> <p>Nadležni organi mogu zahtevati da izabrani operater javnog prevoza osoblju koje je prethodno bilo angažovano na pružanju usluga dodeli sva prava koja bi im bila na raspolaganju da je došlo do promene poslodavca u smislu zakona kojim se uređuje oblast rada. Ako nadležni organi od operatora javnog prevoza zahtevaju da poštuje određene socijalne standarde, ti standardi će biti</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>sadržani u konkursnoj dokumentaciji i u ugovorima o obavezi javnog prevoza, kao i spisak osoblja na koje se takvi zahtevi odnose, uz transparentan prikaz svih detalja koji se tiču njihovih ugovornih prava i uslova pod kojima se smatra da su zaposleni povezani sa uslugama.</p> <p>Ako nadležni organi zahtevaju od operatora javnog prevoza da poštuje određene standarde kvaliteta, ovi standardi se uključuju u konkursnu dokumentaciju i u ugovore o obavezi javnog prevoza.</p> <p>Konkursna dokumentacija i ugovori o obavezi javnog prevoza na transparentan način utvrđuju da li i u kom obimu postoji mogućnost zaključenja podugovora. U slučaju podugovaranja, operator kojem je u skladu sa ovim zakonom povereno vršenje usluga javnog prevoza putnika dužan je da sam pruža veći deo tih usluga. Ugovor o obavezi javnog</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>prevoza utvrđuje uslove podugovaranja u skladu sa zakonom kojim se uređuju javne nabavke.</p> <p>Na postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa, u delu koji nije uređen ovim zakonom, shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.</p>			
5.4.	Mogućnost neposredne dodele ugovora o javnom prevozu u zavisnosti od vrednosti usluga, kilometraže ili veličine preduzeća.			NP	Diskreciona odredba	
5.5.	Mogućnost preduzimanja vanrednih mera u slučaju prekida pružanja usluga ili neposrednog rizika od takve situacije.			NP	Diskreciona odredba	
5.6.	Neposredna dodela ugovora o javnim uslugama prevoza železnicom.	01. 116.3.	U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime	PU		

			<p>jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.</p> <p>Na zahtev zainteresovanih lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu</p>			
5.7.	Način provere odluka donetih u skladu sa odredbama st. 2. i 6. ove uredbe	01. 115.11. 116.4.	<p>Na postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa, u delu koji nije uređen ovim zakonom, shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.</p> <p>Na zahtev zainteresovanih lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora</p>	DU	Predlog zakona upućuje na supsidijarnu primenu zakona kojim se uređuju jvne nabavke, a kojim je uređen i način provere donetih odluka.	

			o javnom prevozu.			
6.1.	Nadoknada za javne usluge	01. 112.4. 02. 1.1.	Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza, koje propisuje Vlada podzakonskim aktom. Ovim pravilima se utvrđuje način obračunavanja nadoknade za obavezu javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili opštim pravilima (u daljem tekstu: Nadoknada), u skladu sa zakonom kojim se uređuje železnica	PU		

6.2.	Informisanje Evropske komisije.			NP	Ova odredba je po svojoj prirodi takva da je mogućnost njene primene i transpozicije isključivo vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU. Dok ne postane članica EU Republika Srbija, iz objektivnih razloga koji proizlaze iz prirode ove odredbe, neće moći da implementira niti primenjuje ovu odredbu	
7.1.	Objavljivanje izveštaja o utvrđenim obavezama javnog prevoza	01. 116.1.	Nadležni organ jednom godišnje objavljuje na svojoj internet stranici izveštaj o utvrđenim obavezama javnog prevoza, izabranim železničkim prevoznicima i isplatama nadoknada za obavezu javnog prevoza i	PU		

			isključivim pravima dodeljenim izabranim železničkim prevoznicima na ime te nadoknade.			
7.2.	Objavljivanja poziva za tenderski postupak u Službenom listu EU	01. 115.5-7.	<p>Nadležani organi su dužni da najmanje jednu godinu pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda ili jednu godinu pre neposredne dodele, u Službenom glasniku RS budu objavljene bar sledeće informacije:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naziv i adresa nadležnog organa; 2) predviđeni način dodeljivanja; 3) usluge i područja koja mogu biti obuhvaćena dodelom. <p>Nadležni organi mogu odlučiti da ove informacije ne objave ukoliko se ugovor o obavezi javnog prevoza odnosi na pružanje usluga javnog prevoza putnika u obimu do 50.000 km.</p> <p>Ako nakon objavljivanja dođe do izmene informacija, nadležni organ će bez odlaganja objaviti ispravku. Takva</p>	PU		

			ispravka ne dovodi u pitanje utvrđeni datum direktne dodele ili poziva za učešće na tenderu.			
7.3.	Objavljivanje informacija o direktnoj dodeli ugovora o javnim uslugama prevoza železnicom.	01. 116.3.	U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.	PU		
7.4.	Dostavljanje razloga za neposrednu dodelu ugovora o javnim uslugama, na	01. 116.4.	Na zahtev zainteresovanih lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o	PU		

	zahtev zainteresovane strane		neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu.			
8.	Prelazni period			NP	Primena ove odredbe obaveza je samo države članice EU, te će Republika Srbija svoje obaveze ispuniti kada se za to stvore uslovi	
9.	Usklađenost sa Ugovorom			NP	Primena ove odredbe obaveza je samo države članice EU, te će Republika Srbija svoje obaveze ispuniti kada se za to stvore uslovi	
10.	Stavljanje van snage			NP	Primena ove odredbe obaveza je samo države članice EU, te će Republika Srbija svoje obaveze ispuniti	

					kada se za to stvore uslovi	
11.	Izveštavanje			NP	Primena ove odredbe obaveza je samo države članice EU, te će Republika Srbija svoje obaveze ispuniti kada se za to stvore uslovi	
12.	Stupanje na snagu			NP	Ova odredba je po svojoj prirodi takva da je mogućnost njene primene i transpozicije isključivo vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU. Dok ne postane članica EU Republika	

					Srbija, iz objektivnih razloga koji proizlaze iz prirode ove odredbe, neće moći da implementira niti primenjuje ovu odredbu	
A	Pravila o nadoknadi u slučajevima iz člana 6. stav 1. ove uredbe	02 1.1-5.	<p>Pravila o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza</p> <p>1. Predmet pravila</p> <p>Ovim pravilima se utvrđuje način obračunavanja nadoknade za obavezu javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili opštim pravilima (u daljem tekstu: Nadoknada), u skladu sa zakonom kojim se uređuje železnica.</p> <p>2. Maksimalan iznos nadoknade</p> <p>Nadoknada ne može premašiti iznos koji odgovara neto finansijskom</p>	PU		

		<p>rezultatu, odnosno efektu, pozitivnom ili negativnom, koji izvršavanje obaveze javnog prevoza ima na prihode i rashode železničkog prevoznika.</p> <p>Rezultati se ocenjuju poređenjem situacije u kojoj se obaveza pružanja javnog prevoza izvršava, sa situacijom koja bi nastupila kad se ova obaveza ne bi izvršavala.</p> <p>Za izračunavanje neto finansijskog rezultata koristi se sledeće pravilo:</p> <p>troškovi nastali u vezi sa obavezom ili skupom obaveza pružanja usluga javnog prevoza koje nameću nadležni organi, koji su sadržani u ugovoru o obavezi javnog prevoza i/ili opštem pravilu, minus pozitivni finansijski rezultati ostvareni na mreži na kojoj se vrši utvrđena obaveza javnog prevoza, minus priliv od naplaćenih tarifa ili bilo</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>kojih drugih prihoda ostvarenih tokom izvršavanja utvrđene obaveze pružanja usluge javnog prevoza, plus primerena dobit, jednako neto finansijski rezultat.</p> <p>Izračunavanje iznosa neto finansijskog rezultata se vrši po formuli:</p> $N=T-P-PT+PD$ <p>N - neto finansijski rezultat</p> <p>T - troškovi koji nastaju u vezi sa obavezom javnog prevoza</p> <p>P - prihodi ostvareni od prevoza putnika na osnovu obaveze javnog prevoza</p> <p>PT - prihod od naplaćenih tarifa ili bilo koji drugi prihod koji nastaje tokom izvršavanja utvrđene obaveze javnog prevoza</p> <p>PD - primerena dobit</p> <p>"Primerena dobit" označava stopu povraćaja kapitala koja je uobičajena za dotični</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>sektor, a kojom se uzima u obzir rizik ili odsustvo rizika kojem se izlaže pružalac usluga javnog prevoza usled intervencije nadležnog organa.</p> <p>Poštovanje obaveze javnog prevoza može uticati na moguće prevozne aktivnosti železničkog prevoznika i izvan utvrđene obaveze javnog prevoza. Stoga, da bi se izbegla previsoka ili nedovoljna nadoknada, prilikom obračuna neto finansijskih rezultata uzimaju se u obzir merljivi finansijski efekti na dotične mreže železničkog prevoznika.</p> <p>Troškovi i prihodi moraju se obračunavati u skladu sa važećim računovodstvenim i poreskim propisima.</p> <p>3. Obaveza razdvajanja računa</p> <p>U cilju povećanja transparentnosti i</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>izbegavanja prekomernog finansiranja, ako pružalac usluga javnog prevoza, pored usluga za koje prima nadoknadu i koje podležu obavezi pružanja usluga javnog prevoza, takođe obavlja i druge aktivnosti, računi za takve usluge javnog prevoza moraju biti razdvojeni, tako da budu zadovoljeni sledeći uslovi:</p> <p>1) poslovni računi za svaku od ovih aktivnosti moraju biti izdvojeni, a odnos odgovarajuće imovine i fiksnih troškova mora biti određen u skladu sa važećim računovodstvenim i poreskim propisima;</p> <p>2) varijabilni troškovi, odgovarajuća izdvajanja za fiksne troškove i primerena dobit u vezi sa bilo kojom drugom aktivnošću pružaoca usluga javnog prevoza nikako se ne mogu stavljati na račun za obavljanje utvrđene obaveze javnog</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>prevoza;</p> <p>3) troškovi izvršenja obaveze javnog prevoza moraju biti uravnoteženi sa poslovnim prihodom i isplatama od strane nadležnih organa, bez mogućnosti prenosa prihoda u drugi sektor aktivnosti pružaoca usluga javnog prevoza.</p> <p>4. Način pružanja nadoknade</p> <p>Način pružanja nadoknade mora podsticati održavanje ili razvoj:</p> <p>1) efikasnog upravljanja od strane pružaoca usluga javnog prevoza, koje može biti predmet objektivne procene;</p> <p>2) dovoljno visokog standarda pružanja usluga prevoza putnika.</p> <p>5. Metodologija obračunavanja visine nadoknade</p> <p>Obračun troškova i prihoda</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>koji nastaju u vezi sa obavezom javnog prevoza vrši se za narednu godinu na osnovu računovodstvenih podataka železničkog prevoznika iz prethodne poslovne godine. Iznos nadoknade izračunava se na taj način što se ukupni troškovi i prihodi obračunati za prethodnu poslovnu godinu koriguju korektivnim faktorima (planirani vozni kilometri, planirana promena prihoda, očekivana inflacija, promena cene energenata na tržištu, povećanje odnosno smanjenje plata zaposlenih itd.).</p>			
--	--	--	---	--	--	--

<p>1. Naziv propisa Evropske unije: Uredba (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, OJ 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.</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa: 32007R1371</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>4. Datum izrade tabele: 26.10.2017.</p>
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: 01 Predlog zakona o železnici Draft Law on Railways 02 Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 38/15) Law on Contracts in Railway Transport („Official Gazette RS”, no 38/15)</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2016-491</p>
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU,	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost	Napomena o usklađenosti

				delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	ili neprenosivost	
1.	<p>Predmet uredbe</p> <p>Ovom uredbom utvrđuju se pravila o sledećem:</p> <p>a) informacijama koje pružaju železnička preduzeća, zaključivanju ugovora o prevozu, izdavanju karata i primeni Kompjuterizovanog sistema za informacije i rezervacije u železničkom prevozu,</p> <p>b) odgovornosti železničkih preduzeća i obavezi osiguranja putnika i prtljaga,</p> <p>v) obavezama železničkih preduzeća prema putnicima u slučaju kašnjenja,</p> <p>g) zaštiti, i pružanju pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom</p>	01. 93.	<p>Železnički prevoznici definišu standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.</p> <p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:</p> <p>8) Informacije i karte;</p> <p>9) Tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;</p> <p>10) Ukidanje usluga;</p> <p>11) Čistoću voznih sredstava (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.);</p> <p>12) Anketu o zadovoljstvu</p>	PU		

	<p>pokretljivošću koje putuju železnicom, d) definisanju i praćenju standarda kvaliteta usluga, rukovođenju rizicima za ličnu bezbednost putnika i obradi žalbi, i đ) opštim pravilima primene Uredbe.</p>		<p>korisnika; 13) Postupanje po pritužbama; 14) Pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p>			
2.1 -2.2	<p>Područje primene</p> <p>1. Ova uredba se primenjuje na sva putovanja železnicom i usluge na nivou Zajednice koje pruža jedno ili više železničkih preduzeća koja imaju licencu za rad u skladu sa Uredbom Saveta 95/18/EZ od 19. juna 1995. godine o licenciranju železničkih preduzeća.</p> <p>2. Ova uredba ne primenjuje se na železnička preduzeća i usluge prevoza koje nemaju licencu u skladu sa Uredbom 95/18/EZ.</p>	02. 1.	<p>Ovim zakonom uređuju se ugovorni i drugi obligacioni odnosi u oblasti javnog prevoza putnika i stvari u unutrašnjem železničkom saobraćaju.</p> <p>Odredbe ovog zakona primenjuju se i na međunarodni železnički saobraćaj, ako potvrđenim međunarodnim ugovorom ili propisom nije određeno drugačije.</p>	PU		

				NP		
				NP		
				NP		

--	--	--	--	--	--	--

				NP		
2.3-7	3. Od stupanja ove uredbe na snagu, članovi 9, 11, 12, 19, 20. stav 1. i 26 primenjuju se na sve usluge u železničkom prevozu putnika na nivou Zajednice.			NP	Deo ove odredbe odnosi se na nadležnost EK.	

	<p>4. Sa izuzetkom odredbi definisanih u stavu 3, država članica može, na transparentan i nediskriminativan način, odobriti izuzeće za period do pet godina, koji se može obnoviti dva puta na periode do pet godina, od primene odredbi ove uredbe na domaće usluge u železničkom prevozu putnika saobraćaja.</p> <p>5. Sa izuzetkom odredbi navedenih u stavu 3. ovog člana, država članica može izuzeti od primene odredbi ove uredbe usluge u gradskom, prigradskom i regionalnom železničkom prevozu putnika. Kako bi razlikovala usluge u gradskom, prigradskom i regionalnom železničkom prevozu putnika, države članice primenjuju definicije sadržane u Direktivi Saveta 91/440/EEZ od</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>29. jula 1991. godine o razvoju železnica Zajednice. Prilikom primene ovih definicija, države članice uzimaju u obzir sledeće kriterijume: razdaljinu, učestalost usluge, broj predviđenih zaustavljanja, angažovanih vozni sredstava, sheme izdavanja karata, kretanja u broju putnika u periodima sa najvišim i najnižim prometom, šifre vozova i redove vožnje.</p> <p>6. Na period od najduže pet godina, država članica može, na transparentan i nediskriminativan način, odobriti izuzeće, koje se može obnoviti, od primene odredbi ove uredbe na određene usluge ili putovanja kada se značajan deo usluge u železničkom prevozu putnika, uključujući barem jednu predviđenu</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>stanicu, vrši izvan teritorije Zajednice.</p> <p>7. Države članice informišu Komisiju o izuzećima odobrenim u skladu sa stavovima 4, 5. i 6. Komisija preuzima adekvatne mere ukoliko smatra da ovakvo izuzeće nije u skladu sa odredbama ovog člana. Komisija podnosi izveštaj Evropskom parlamentu i Savetu najkasnije do 3. decembra 2014. godine o izuzećima odobrenim u skladu sa stavovima 4, 5. i 6.</p>					
3.	<p>Definicije</p> <p>Za potrebe ove Uredbe primenjuju se sledeće definicije:</p> <p>1. „železničko preduzeće” znači železničko preduzeće kao što je definisano članom 2. Direktive 2001/14/EZ i sva druga javna ili privatna</p>	01. 2.1.10.	1) <i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili	PU		

	<p>preduzeća čija delatnost jeste prevoz roba i/ili putnika železnicom pri čemu se podrazumeva da preduzeće mora obezbediti vuču; ovo podrazumeva i preduzeća koja obezbeđuju samo vuču;</p> <p>2. „prevoznik” znači železničko preduzeće koje je ugovorna strana i sa kojim putnik zaključuje ugovor o prevozu ili niz uzastopnih železničkih preduzeća koja su odgovorna po osnovu ovog ugovora;</p> <p>3. „izvršni prevoznik” znači železničko preduzeće, koje nije zaključilo ugovor o prevozu sa putnikom, ali kojem je železničko preduzeće koje je ugovorna strana poverilo, u celosti ili delimično, izvršenje prevoza železnicom;</p>	<p>02. 5.1.4.</p> <p>02. 5.1.5.</p>	<p>drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;</p> <p>Železnički prevoznik (u daljem tekstu: prevoznik) je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili stvari i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova. Prevoznik može biti ugovorni prevoznik ili uzastopni prevoznik.</p> <p><i>Izvršni prevoznik</i> je prevoznik koji nije zaključio ugovor o prevozu sa putnikom ili pošiljaocem, a kome je ugovorni prevoznik poverio izvršenje prevoza potpuno ili delimično;</p> <p><i>Upravljač infrastrukture</i> je javno preduzeće ili privredno društvo</p>			
--	--	---	--	--	--	--

	<p>6. „organizator putovanja” znači organizator ili maloprodajnik, koji nije železičko preduzeće, u smislu člana 2, tačke 2) i 3) Uredbe 90/314/EEZ;</p> <p>7. „prodavac karata“ znači svaki trgovac na malo usluga železničkog prevoza koji zaključuje ugovore o prevozu i prodaje karte u ime železničkog preduzeća ili za sopstveni račun;</p> <p>8. „ugovor o prevozu” znači ugovor o prevozu za finansijsku nadoknadu ili besplatno zaključen između železničkog preduzeća ili prodavca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza;</p> <p>9. „rezervacija” znači ovlašćenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na</p>	<p>02. 5.1.30.</p> <p>01. 2.1.67.</p>	<p>Prodavac karata je lice koje prodaje karte u ime i za račun železničkog preduzeća;</p> <p><i>Ugovor o prevozu putnika</i> je ugovor o prevozu uz finansijsku naknadu ili besplatno zaključen između železničkih prevoznika ili prodavca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza;</p> <p><i>Rezervacija</i> je ovlašćenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni personalizovani aranžman prevoza;</p>	DU	<p>Definicija je prilagođena načinu funkcionisanja prodaje karata u železničkom prevozu u RS.</p>	
--	---	---	--	----	---	--

	<p>ili „sezonska karta” znači karta za neograničen broj putovanja koja omogućuje ovlašćenom imaocu putovanje železnicom na određenom pravcu ili mreži u toku određenog vremenskog perioda;</p> <p>14. „Komjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu” (KSIRŽP) znači kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim uslugama koje nude železnička preduzeća; informacije koje se unose u KSIRŽP o putničkim uslugama uključuju sledeće informacije:</p>	<p>01. 95.5.</p> <p>02. 5.1.11.</p> <p>01. 2.1.53.</p>	<p>u skladu sa objavljenim redom vožnje i stvarnog, odnosno očekivanog vremena dolaska voza;</p> <p><i>Putna propusnica</i> ili <i>sezonska karta</i> je karta za neograničen broj putovanja koja omogućuje ovlašćenom imaocu putovanje železnicom na određenom pravcu ili mreži u toku određenog vremenskog perioda;</p> <p><i>Kompjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu (KSIRŽP)</i> je kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim putničkim uslugama koje nude železnički prevoznici, kao što su plan i red vožnje za prevoz putnika, raspoloživost sedišta za prevoz putnika, cene i posebni uslovi, pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>(a) plan i red vožnje usluga prevoza putnika;</p> <p>(b) raspoloživost sedišta za usluge prevoza putnika;</p> <p>(c) cene i posebne uslove;</p> <p>(d) pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću;</p> <p>(e) načine na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte ili direktne karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;</p> <p>15. „osoba sa invaliditetom” ili „osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači osoba čija je pokretljivost pri korišćenju prevoza smanjena usled fizičkog</p>	<p>01. 2.1.25.</p>	<p>osobe sa smanjenom pokretljivošću i načini na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte ili jedinstvene karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;</p> <p><i>Lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću je lice čija je pokretljivost pri korišćenju prevoza smanjena usled fizičkog invaliditeta (senzornog ili lokomotornog, trajnog ili privremenog), intelektualnog</i></p>			
--	--	------------------------	---	--	--	--

	<p>invaliditeta (senzornog ili lokomotornog, trajnog ili privremenog), intelektualnog invaliditeta ili oštećenja, ili bili kog drugog uzroka invalidnosti, ili je posledica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima konkretnim potrebama ove osobe;</p> <p>16. „Opšti uslovi prevoza” znači uslovi prevoznika u formi opštih uslova ili tarifa koje su pravno na snazi u svakoj državi članici i koji su postali, zaključivanjem ugovora o prevozu, njegov sastavni deo;</p> <p>17. „vozilo” znači motorno vozilo ili prikolica koja se koristi pri prevozu putnika.</p>	02. 5.1.17.	<p>invaliditeta ili oštećenja, ili bilo kog drugog uzroka invalidnosti, ili je posledica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima, a koje su prilagođene konkretnim potrebama ovog lica;</p> <p>Tarifa je skup podzakonskih propisa, opštih uslova prevoza i cena koji zajedno sa ovim zakonom čine jedinstvenu celinu propisa koji se primenjuju u železničkom saobraćaju;</p> <p><i>Pračeno vozilo</i> je putnički automobil sa ili bez prikolice ili motocikl koji se prevozi u istom vozu u kome se prevozi i putnik koji poseduje prevoznu ispravu za to praćeno vozilo;</p>			
--	---	----------------	---	--	--	--

		02. 5.1.36.	<i>Kola</i> su svako vozilo koje saobraća na sopstvenim točkovima na železničkoj pruzi, bez sopstvene vuče.			
		02 5.1.26.				

		02. 5.1.12.				
4.	Ugovor o prevozu Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja, zaključivanje i realizacija ugovora o prevozu i pružanje informacija i karte regulišu se odredbama Dela II i Dela III Aneksa I.	01. 2.1.67. 02. 6.	Ugovor o prevozu putnika je ugovor o prevozu uz finansijsku naknadu ili besplatno zaključen između železničkih prevoznika ili prodavca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza; Ugovorom o prevozu putnika prevoznik se obavezuje da putnika preveze od otpremne do uputne stanice, a putnik da prevozniku plati prevozne troškove.	DU	Ova odredba je delom neprenosiva, iz razloga što se odnosi na primenu Direktive.	
5.	Bicikl Železnička preduzeća omogućavaju putnicima da u voz unesu bicikl, kada je potrebno za određenu novčanu nadoknadu, ukoliko se njima jednostavno rukuje, ukoliko ovo ne utiče nepovoljno na konkretnu železničku uslugu, i ukoliko to dozvoljavaju vozna	01. 97.	Železnički prevoznici omogućavaju putnicima da u voz za prevoz putnika unesu bicikl, kada je prikladno, za određenu novčanu naknadu, ako se njima jednostavno rukuje, ako ovo ne utiče nepovoljno na konkretnu železničku uslugu, i ako to dozvoljavaju železnička vozna sredstva.	PU		

	sredstva.					
6.	<p>Nedopuštenost odricanja i propisivanja ograničenja</p> <p>1. Obaveze prema putnicima u skladu sa ovom uredbom ne mogu se ograničiti niti je moguće odreći ih se, naročito odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prevozu.</p> <p>2. Železnička preduzeća putnicima mogu ponuditi povoljnije uslove u ugovoru od uslova definisanih u ovoj uredbi.</p>	<p>01. 92.</p> <p>01. 92.2.</p>	<p>Obaveze prema putnicima propisane ovim zakonom ne mogu se ograničiti niti je moguće odreći ih se, naročito odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prevozu.</p> <p>Železnički prevoznici putnicima mogu ponuditi povoljnije uslove prevoza u odnosu na prava utvrđena ovim zakonom.</p>	PU		
7.	<p>Obaveza pružanja informacija o prekidu usluge</p> <p>Železnička preduzeća ili, kada je potrebno, nadležne vlasti odgovorne za ugovor o javnom železničkom prevozu moraju objaviti</p>	<p>01. 94.</p>	<p>Železnički prevoznici ili, kada je primenljivo, nadležni organi odgovorni za ugovor o obavezi javnog prevoza moraju objaviti odgovarajućim sredstvima, a pre same primene, odluke o prekidu usluga.</p>	PU		

	odgovarajućim sredstvima, a pre same primene, odluke o prekidu usluga.					
8.	<p>Informacije o putovanju</p> <p>1. Bez uticaja na član 10, železnička preduzeća i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu u ime jednog ili više železničkih preduzeća pružaju putnicima, prema zahtevu, barem minimum informacija koje su definisane u Aneksu II, Deo I o putovanju za koje železničko preduzeće nudi ugovor o prevozu. Prodavci karata koji nude ugovore o prevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće.</p> <p>2. Železnička preduzeća pružaju putnicima tokom putovanja barem minimum informacija koji je naveden u</p>	01. 95.1-3.	<p>Železnički prevoznici i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika pružaju putnicima, prema zahtevu, barem minimum informacija o putovanju, pre i u toku putovanja u regionalnom, daljinskom i međunarodnom prevozu, za koje železnički prevoznik nudi ugovor o prevozu:</p> <p>1) pre putovanja: (1) opšti uslovi ugovora, (2) red vožnje i uslovi najbržeg putovanja, (3) red vožnje i uslovi najjeftinijih cena karata (4) pritupačnost, uslovi pristupa i</p>	PU		

	<p>Aneksu II, Deo II.</p> <p>3. Informacije navedene u stavovima 1. i 2. pružaju se u najprikladnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.</p>		<p>postojanje prostorija u vozu namenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću (5) pristupačnost i uslovi pristupa za bicikl, (6) raspoloživost sedišta u vagonima, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima, (7) aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge, (8) raspoloživost usluga u vozu, (9) procedure za podnošenje zahteva za povraćaj izgubljenog prtljaga, (10) procedure za podnošenje pritužbi. 2) tokom</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>putovanja: (1) usluge u vozu (2) sledeća stanica, (3) kašnjenja (4) glavne vezne usluge (5) pitanja bezbednosti i sigurnosti. Prodavci karata koji nude ugovore o prevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće. Informacije iz stava 1. ovog člana pružaju se u najprikladnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.</p>			
9.	<p>Raspoloživost karata direktnih karata i rezervacija</p> <p>1. Železnička preduzeća i prodavci karata nude, kada je to moguće, karte,</p>	01. 96.	<p>Železnički prevoznici izdaju, gde je moguće, karte, jedinstvene karte i rezervacije putnicima na barem jedan od navedenih načina</p>	PU		

	<p>direktne karte i rezervacije.</p> <p>2. Bez uticaja na stav 4, železnička preduzeća izdaju karte putnicima na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>(a) na šalterima za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>(b) telefonom, preko Interneta ili neke druge široko dostupne informacione tehnologije;</p> <p>(c) u vozu.</p> <p>3. Bez uticaja na stavove 4. i 5, železnička preduzeća izdaju karte za pružanje usluga u skladu sa ugovorima o javnoj usluzi na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>(a) na šalterima za prodaju karata ili</p>		<p>prodaje:</p> <p>1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>2) telefonom, preko interneta ili neke druge široko dostupne informacione tehnologije;</p> <p>3) u vozu.</p> <p>Bez uticaja na stavove 3. i 4. ovog člana, železnički prevoznici izdaju karte za pružanje usluga u skladu sa ugovorom o obavezi javnog prevoza na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>2) u vozu.</p> <p>Železnički prevoznici moraju ponuditi mogućnost kupovine karata za njihove usluge</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>prodajnim automatima; (b) u vozu.</p> <p>4. Železnička preduzeća moraju ponuditi mogućnost kupovine karata za njihove usluge u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga bezbednosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveznog posedovanja rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.</p> <p>5. Kada na stanici polaska ne postoji šalter za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:</p> <p>(a) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu;</p> <p>(B) najbližoj železničkoj stanici ili mestu na</p>		<p>u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga bezbednosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveznog posedovanja rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.</p> <p>Kada na stanici polaska ne postoji blagajna za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu; 2) najbližoj železničkoj stanici ili mestu na kojem postoji blagajna za prodaju karata odnosno prodajni automat. 			
--	--	--	--	--	--	--

	kojem postoji šalter za prodaju karata odnosno prodajni automat.					
10.1	<p>Sistemi za informacije o putovanju i rezervacije</p> <p>1. Kako bi pružili informacije i izdali karte navedene u ovoj uredbi, železnička preduzeća i prodavci karata moraju koristiti KSIRŽP, uspostavljen u skladu sa procedurama iz ovog člana.</p> <p>2. Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) na koje upućuje Direktiva 2001/16/EZ primenjuju se za potrebe ove uredbe.</p> <p>3. Komisija će, na osnovu predloga koji podnese Evropska železnička agencija (EŽA), usvojiti TSI o telematskim aplikacijama za putnike do 3. decembra 2010. godine. TSI omogućuje</p>	01. 95.4.	Radi pružanja informacija i izdavanja karata železnički prevoznik i prodavac karata moraju koristiti KSIRŽP, uspostavljen u skladu sa tehničkim specifikacijama koje se utvrđuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.	PU		
				NU	Nije materija uređivanja Predloga zakona. Obaveznost TSI je predmet zakona kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.	

	<p>izdavanje informacija, navedenih u Aneksu II, i karata u skladu sa odredbama ove uredbe.</p> <p>4. Železnička preduzeća prilagođavaju svoj KSIRŽSP zahtevima definisanim u TSI u skladu sa planom raspoređivanja definisanim u TSI.</p> <p>5. Uz poštovanje odredbi Direktive 95/46/EZ, nijedno železničko preduzeće ili prodavac karata ne sme da otkrije lične podatke o pojedinačnim rezervacijama drugom železničkom preduzeću odnosno prodavcu karata.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

11.	<p>Odgovornost za putnike i prtljag</p> <p>Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja, a bez uticaja na važeće nacionalno zakonodavstvo koje predviđa dalju naknadu štete, odgovornost železničkih preduzeća u pogledu putnika i njihovog prtljaga regulisano je u glavama I, III i IV Dela IV, Delu VI i Delu VII Aneksa I.</p>	02. 18.	<p>Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti, telesne povrede ili narušenog zdravlja putnika prouzrokovanih nesrećom u toku prevoza, odnosno dok se putnik nalazio u vozu ili dok je ulazio u voz ili izlazio iz voza koji se nalazi u stanici u stanju mirovanja, kao i za štetu nastalu zbog zakašnjenja voza ili prekida putovanja za koji je</p>	PU		

		02 19.	<p>odgovoran prevoznik. Prevoznik odgovara korisniku za štetu koju prouzrokuju njegovi zaposleni i druga lica čije usluge prevoznik koristi, u vršenju svojih dužnosti. Upravljač infrastrukturom preko kojeg se vrši prevoz, smatra se licem čije usluge prevoznik koristi za obavljanje prevoza. Prevoznik se potpuno ili delimično oslobađa odgovornosti iz člana 18. stav 1. ovog zakona ako je:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nesreća prouzrokovana okolnostima izvan prevoza koje prevoznik, i pored nastojanja, imajući u vidu specifičnosti slučaja, nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice; 2) nesreća nastala krivicom putnika zbog ponašanja koje nije u skladu sa uobičajenim ponašanjem putnika; 3) nesreća nastala 			
--	--	-----------	--	--	--	--

		02. 20.	<p>krivicom trećeg lica, a prevoznik, i pored nastojanja, imajući u vidu specifičnosti slučaja, nije mogao da ga izbegne niti da otkloni njegove posledice.</p> <p>Prevoznik je odgovoran putniku za gubitak ili štetu prouzrokovanu otkazivanjem voza ili izgubljenom vezom uzrokovanom zakašnjenjem voza, a što ima za posledicu nemogućnost nastavka putovanja vozom istog dana. Štete obuhvataju razumne troškove smeštaja, kao i razumne troškove nastale zbog potrebe obaveštavanja lica koja čekaju putnike.</p> <p>Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana kad je otkazivanje, kašnjenje ili gubitak veze nastao zbog:</p> <p>1) okolnosti koje nisu u vezi sa železničkim</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		<p>saobraćajem, a koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći niti je mogao sprečiti posledice;</p> <p>2) krivice putnika;</p> <p>3) ponašanja trećih lica koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Drugi prevoznik koji koristi istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem.</p> <p>Za štetu odgovaraju solidarno prevoznici koji su učestvovali u prevozu, osim u slučajevima kada se jasno i nedvosmisleno može utvrditi koji prevoznik je prouzrokovao štetu.</p> <p>Za štetu nastalu zbog smrti putnika, kao i za štetu nastalu zbog telesne povrede i narušenog</p>			
--	--	---	--	--	--

		02. 21.	<p>zdravlja putnika, prouzrokovane nesrećom u toku prevoza, prevoznik odgovara najviše do 175000 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p> <p>Za štetu nastalu zbog otkazivanja voza ili prekida putovanja uzrokovanog odgovornošću prevoznika, prevoznik odgovara do iznosa plaćenih prevoznih troškova.</p> <p>Čak i kada prevoznik ospori svoju odgovornost za telesnu povredu putnika, on mora učiniti svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.</p>			
		02. 22.	<p>Prevoznik je dužan da na zahtev putnika primi na prevoz prtljag i da ga, uz naknadu, preveze vozom kojim putnik putuje ili, uz saglasnost putnika,</p>			

		02. 23.	<p>drugim vozom. Žive životinje prevoze se kao prtljag pod uslovima propisanim tarifom. Bicikli se prevoze kao ručni prtljag ako se unose u kola predviđena za ovakav prevoz. Prevoz prtljaga se može zabraniti ili ograničiti u određenim vozovima i određenim stanicama pod uslovima propisanim tarifom ili redom vožnje. Prevoznik je dužan da za primljeni prtljag izda putniku prevoznju ispravu.</p> <p>Ako putnik odustane od putovanja, prevoznik može zadržati ceo ili određen deo iznosa plaćenih prevoznih troškova za prtljag predviđen tarifom. Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga od momenta prijema na prevoz do momenta izdavanja, kao i</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		02. 24.	<p>zbog zakašnjenja u isporuci.</p> <p>Ako prevoz koji je predmet jednog ugovora o prevozu, obavlja više uzastopnih prevoznika, svaki naredni prevoznik preuzimanjem prtljaga postaje strana u ugovoru o prevozu u smislu otpreme prtljaga u skladu sa tarifom.</p>			
		02. 25.	<p>Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci prouzrokovano krivicom putnika, ili okolnostima koje prevoznik nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice, kao i zbog:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nepakovanja ili nedovoljnog pakovanja prtljaga; 2) posebne prirode prtljaga; 3) predaje na prevoz prtljaga isključenog od prevoza u skladu sa tarifom. 			

		02. 26.	<p>Za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga prevoznik je dužan da nadoknadi, i to:</p> <p>1) ako je visina štete dokazana, naknadu štete u toj visini, ali najviše do 80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram bruto mase (u daljem tekstu: masa) koji nedostaje, odnosno koji je oštećen, a ne više od 1200 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate;</p> <p>2) ako visina štete nije dokazana, paušalnu naknadu od 20 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase koji nedostaje, odnosno koji je oštećen, a ne više od 300 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

			<p>banke Srbije na dan isplate.</p> <p>Osim naknade štete iz stava 1. ovog člana, prevoznik je dužan da vrati prevozne troškove, carinske dažbine i druge iznose plaćene u vezi sa prevozom izgubljenog prtljaga.</p> <p>Za štetu nastalu zbog zakašnjenja u isporuci prtljaga, prevoznik je dužan da za svaka otpočeta 24 časa, računajući od trenutka podnošenja zahteva za izdavanje, ali najviše za 14 dana, nadoknadi, i to:</p> <p>1) ako je visina štete dokazana, uključujući i oštećenje, naknadu štete u toj visini ali najviše do 0,80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase prtljaga, izdatog sa zakašnjenjem, a ne više od 14 evra u dinarskoj protivvrednosti po</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		02. 27.	<p>srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate;</p> <p>2) ako visina štete nije dokazana, paušalnu naknadu do 0,14 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase prtljaga, izdatog sa zakašnjenjem, a ne više od 2,80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p> <p>U slučaju potpunog gubitka prtljaga, naknada štete predviđena u stavu 1. ovog člana ne može se naplatiti ako je naplaćena šteta iz člana 26. ovog zakona.</p> <p>U slučaju delimičnog gubitka prtljaga, naknada štete predviđena u stavu 1. ovog člana plaća se za deo koji nije izgubljen.</p> <p>Odšteta predviđena ovim članom ne može ni u kom slučaju biti veća od odštete koju bi trebalo</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

			<p>platiti u slučaju potpunog gubitka prtljaga.</p> <p>Putnik ima pravo da u prostor određen za smeštaj putnika unese ručni prtljag koji se može smestiti na mesto predviđeno za ručni prtljag.</p> <p>Ručni prtljag putnik sam čuva.</p> <p>Prevoz ručnog prtljaga koji je definisan tarifom ne naplaćuje se, niti se izdaje prevozna isprava.</p> <p>Prevoz prekomernog ručnog prtljaga koji je definisan tarifom, prevoznik ima pravo da naplati u skladu sa tarifom. Za naplaćen prevoz prekomernog ručnog prtljaga, prevoznik je dužan da izda putniku prevozna ispravu.</p> <p>Putnik je dužan da prevozniku nadoknadi štetu koju je prouzrokovao njegov ručni prtljag.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		02. 28.	<p>Ako je gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga nastalo zbog okolnosti koje su prouzrokovale smrt, telesnu povredu i narušavanje zdravlja putnika, a za koje je odgovoran prevoznik, za nastalu štetu odgovara prevoznik. Teret dokazivanja odgovornosti je na imaoču prava. Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana u slučajevima iz člana 19. ovog zakona.</p> <p>Naknada štete, po putniku, zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja ručnog prtljaga ne može biti veća od 1400 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		02. 29.				
		02. 30.				
12.	Osiguranje 1. Obaveza utvrđena u	01. 81.9.	Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac	PU	Regulisano je Zakonom o obaveznom	

	<p>članu 9. Direktive 95/18/EZ u pogledu odgovornosti za putnike tumači se kao obaveza železničkog preduzeća da bude adekvatno osigurano ili da uspostavi ekvivalentne aranžmane za pokriće njegovih odgovornosti saglasno ovoj uredbi.</p> <p>2. Komisija će podneti Evropskom parlamentu i Savetu izveštaj o definisanju minimalnog iznosa osiguranja za železničkih preduzeća do 3. decembra 2010. godine. Ukoliko je to potrebno, uz ovaj izveštaj biće dostavljeni i prikladni predlozi ili preporuke u pogledu ovog pitanja.</p>		<p>zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.</p>		<p>osiguranju u saobraćaju (čl. 8. i 14.)</p>	
13.1-13.2	<p>Avansna isplata</p> <p>1. Ukoliko putnik pogine ili je povređen, železničko preduzeće će na način naveden u članu 26. stav 5. Aneksa I bez</p>	02. 22.1.	<p>Za štetu nastalu zbog smrti putnika, kao i za štetu nastalu zbog telesne povrede i narušenog zdravlja putnika, prouzrokovane nesrećom u toku prevoza,</p>	DU		<p>Ne postoje tehnički uslovi za punu primenu</p>

	<p>odlaganja, a nikako kasnije od petnaest dana nakon utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na nadoknadu, izvršiti avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire neposredne ekonomske potrebe proporcionalno pretrpljenoj šteti.</p> <p>2. Bez uticaja na stav 1, avansni iznos ne može biti manji od 21.000 evra po putniku u slučaju smrti.</p>		<p>prevoznik odgovara najviše do 175000 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p>			
13.3	<p>Avansna isplata ne predstavlja priznavanje odgovornosti i može biti pokrivena kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu ove uredbe ali je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usled nemara ili krivicom putnika ili kada osoba koja je primila avansnu isplatu nije osoba koja ima pravo na</p>			NU	<p>Predlog ne predviđa avansnu isplatu, pa stoga ova odredba ne može biti transponovana. Usklađivanje će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije, kada se steknu</p>	

	naknadu.				ekonomski uslovi za to.	
14.	<p>Osporavanje odgovornosti</p> <p>Čak i kada železničko preduzeće ospori svoju odgovornost za fizičku povredu putnika, ono mora učiniti svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.</p>	02. 22.3.	<p>Čak i kada prevoznik ospori svoju odgovornost za telesnu povredu putnika, on mora učiniti svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.</p>	PU		
15.	<p>Odgovornost za kašnjenje, propuštene veze i otkazivanja</p> <p>Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja, odgovornost železničkih preduzeća u pogledu kašnjenja, propuštene veze i otkazivanja regulisana je odredbama Glave II Dela IV Aneksa I.</p>	02. 20.1.	<p>Prevoznik je odgovoran putniku za gubitak ili štetu prouzrokovanu otkazivanjem voza ili izgubljenom vezom uzrokovanom zakašnjenjem voza, a što ima za posledicu nemogućnost nastavka putovanja vozom istog dana. Štete obuhvataju razumne troškove smeštaja, kao i razumne troškove nastale zbog potrebe obaveštavanja lica koja čekaju putnike.</p> <p>Prevoznik se oslobađa</p>	PU		

		02. 20.2.	odgovornosti iz stava 1. ovog člana kad je otkazivanje, kašnjenje ili gubitak veze nastao zbog: 1) okolnosti koje nisu u vezi sa železničkim saobraćajem, a koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći niti je mogao sprečiti posledice; 2) krivice putnika; 3) ponašanja trećih lica koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Drugi prevoznik koji koristi istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem.			
16.	Povraćaj i preusmeravanje Kada je opravdano očekivati da će kašnjenje u dolasku na krajnju destinaciju u skladu sa ugovorom o prevozu biti duže od 60 minuta,	02. 16.	Putnik koji zbog zakašnjenja voza izgubi vezu za nastavak putovanja ili je zbog nedolaska voza ili smetnje u saobraćaju sprečen da produži putovanje (prekid putovanja) ima pravo da:	DU		Nema finansijskih uslova

	<p>putnik istog trenutka može da izabere jednu od sledećih mogućnosti:</p> <p>(a) povraćaj pune cene karte, pod uslovima prema kojima je karta plaćena, za deo ili delove putovanja koji nisu realizovani i za deo ili delove putovanja koji jesu realizovani ukoliko putovanje ne vrši svrhu u vezi sa originalnim putnim planom putnika, kao i za, kada je to potrebno, povratnu uslugu do mesta polaska u što kraćem roku. Isplata povraćaja vrši se pod istim uslovima kao isplata nadoknade iz člana 17; ili</p>		<p>1) zahteva da ga prevoznik preveze do uputne stanice prvim sledećim vozom ili, ako prvi sledeći voz ne saobraća prema istoj uputnoj stanici, na način koji odredi prevoznik, bez dodatne naplate;</p> <p>2) zahteva da ga prevoznik, bez dodatne naplate, vrati sa prtljagom u otpremnu stanicu, prvim sledećim vozom koji saobraća prema otpremnoj stanici, i da mu vrati prevozne troškove u punom iznosu;</p> <p>3) odustane od daljeg putovanja i da od prevoznika zahteva povraćaj plaćenih prevoznih troškova za neiskorišćeni deo puta u punom iznosu.</p> <p>Prevoznik može tarifom propisati i dodatne mogućnosti obeštećenja putnika.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>(b) nastavak ili preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do krajnjeg odredišta u što kraćem roku; ili</p> <p>(c) nastavak ili preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do krajnjeg odredišta kasnijeg datuma prema putnikovoj želji.</p>					
17.	<p>Nadoknada cene karte</p> <p>1. Bez gubljenja prava na prevoz, putnik može zahtevati nadoknadu zbog kašnjenja od železničkog preduzeća ukoliko putnika očekuje kašnjenje između mesta odlaska i dolaska navedenog na karti za koje nije izvršen povraćaj cene karte u</p>			NU	Nema finansijskih uslova	

	<p>skladu sa članom 16. Minimalni iznos nadoknade u slučaju kašnjenja iznosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 25% cene karte za kašnjenje u trajanju od 60 do 119 minuta, (b) 50 % cene karte za kašnjenje u trajanju dužem od 120 minuta. <p>Putnici koji poseduju putnu propusnicu ili sezonsku kartu i koje zadese učestala kašnjenja ili otkazivanja tokom perioda važnosti karte mogu zahtevati adekvatnu nadoknadu od železničkog preduzeća u skladu sa odredbama železničkog preduzeća o nadoknadi. U ovim odredbama navode se kriterijumi za utvrđivanje kašnjenja i izračunavanje iznosa koji je potrebno nadoknaditi.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>Nadoknada u slučaju kašnjenja izračunava se u odnosu na cenu koju je putnik stvarno platio za uslugu koja izvršena sa zakašnjenjima.</p> <p>Kada ugovor o prevozu podrazumeva povratno putovanje, nadoknada za kašnjenje u odlaznom ili dolaznom delu putovanja izračunava se u u odnosu na polovinu cene plaćene za kartu. Na isti način cena za uslugu koja je izvršena sa zakašnjenjem prema bilo kom drugom obliku ugovora o prevozu koji omogućava putovanje na nekoliko uzastopnih pravaca izračunava se proporcionalno punom iznosu cene.</p> <p>Izračunavanje perioda kašnjenja ne uzima u obzir kašnjenja za koja železničko preduzeće može da dokaže da se dogodilo izvan teritorije na kojoj se primenjuje</p>								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>Ugovor o osnivanju Evropske zajednice.</p> <p>2. Nadoknada cene karte isplaćuje se u roku od jednog meseca nakon primanja zahteva za nadoknadu. Nadoknada se može isplatiti u vaučerima odnosno drugim uslugama ukoliko su uslovi fleksibilni (naročito u pogledu perioda važnosti i destinacije). Nadoknada se isplaćuje u novcu na zahtev putnika.</p> <p>3. Nadoknada cene karte ne može se smanjiti kao posledica troškova finansijskih transakcija kao što su takse, troškovi telefonskog razgovora ili cena marki. Železničko preduzeće može uvesti minimalan iznos ispod kojeg se nadoknada ne isplaćuje. Ovaj minimalan iznos ne može biti viši od 4 evra.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	4. Putnik nema prava na nadoknadu ukoliko je obavešten o kašnjenju pre kupovine karte, ili ukoliko je period kašnjenja usled nastavka druge usluge ili preusmeravanja kraći od 60 minuta.					
18.	<p>Pružanje pomoći</p> <p>1. U slučaju kašnjenja u dolasku ili odlasku, železničko preduzeće ili upravnik stanice moraju informisati putnike o situaciji i procenjenom vremenu odlaska i dolaska čim ova informacija bude raspoloživa.</p> <p>2. U slučaju kašnjenja navedenog u stavu 1. dužem od 60 minuta, putnicima se besplatno nudi i:</p> <p>(a) obroci i osveženje u razumnom</p>			NU	Razlozi neusklađenosti su finansijske prirode.	

	<p>odnosu na period čekanja, ukoliko postoje u vozu ili na stanici, ili se razumno mogu nabaviti;</p> <p>(b) hotelski ili drugi smeštaj, kao i prevoz od železničke stanice do mesta smeštaja, u slučaju boravka od jedne ili više noći ili ako je potreban dodatni boravak, gde i kada za ovo postoje fizičke mogućnosti;</p> <p>(c) ukoliko je voz blokiran na pruzi, prevoz od voza do železničke stanice, do alternativnog mesta polaska ili do krajnjeg odredišta usluge, gde i kada je to fizički moguće.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>3. Ukoliko železnička usluga ne može biti nastavljena, železničko preduzeće mora u što kraćem roku organizovati alternativne usluge za prevoz putnika.</p> <p>4. Železničko preduzeće, na zahtev putnika, mora navesti na karti da je železnička usluga pretrpela kašnjenje, uzrokovala propuštanje veze ili da je otkazana, u zavisnosti od samog slučaja.</p> <p>5. Pri primeni stavova 1, 2. i 3, železničko preduzeće koje obavlja prevoz mora posvetiti naročitu pažnju potrebama osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću i njihovim pratiocima.</p>					
19.	Pravo na prevoz 1. Železnička preduzeća	01. 99.	Železnički prevoznici i upravljači stanica, uz aktivno učešće	PU		

	<p>i upravnicima stanica, uz aktivno učešće reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode, nediskriminativna pravila pristupa u svrhu prevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>2. Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova. Železničko preduzeće, prodavac karata ili organizator putovanja ne smeju odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije</p>		<p>reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode, nediskriminativna pravila pristupa u svrhu prevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova.</p> <p>Železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja ne smeju odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa pomenutim u stavu 1.		pristupa pomenutim u stavu 1. ovog člana.			
20.	<p>Informacije osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću</p> <p>1. Prema zahtevu, železničko preduzeće, prodavac karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 19. stav 1. i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživim prostorijama u vozu.</p>	<p>01. 100.</p> <p>02. 8.3-4.</p>	<p>Po zahtevu, železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu.</p> <p>Prema zahtevu, prevoznik, prodavac karata ili naručilac prevoza pruža licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom</p>	PU		

	<p>2. Kada železničko preduzeće, prodavac karata odnosno organizator putovanja izvrši odstupanje predviđeno u članu 19. stav 2, po zahtevu ono mora informisati napismeno osobu sa invaliditetom ili osobu sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od pet radnih dana od dana odbijanja rezervacije ili izdavanja karte ili definisanja uslova za pratnjom.</p>		<p>pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga, o uslovima pristupa voznim sredstvima i o raspoloživim prostorima u vozu.</p> <p>Kada prevoznik, prodavac karata, odnosno naručilac prevoza izvrši odstupanje od predviđenog u st. 1 i 2 ovog člana, po pismenom zahtevu on mora informisati napismeno lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od pet radnih dana od dana podnošenja zahteva.</p>			
21.	<p>Pristupačnost</p> <p>1. Železnička preduzeća i upravnici stanica moraju, kroz usaglašavanje sa TSI o osobama sa smanjenom pokretljivošću, osigurati da stanica, platforme,</p>	02.8.5.	<p>Prevoznik je dužan da licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću obezbedi nesmetan ulazak i izlazak iz voza, kao i odgovarajuće mesto u vozu i/ili dodatne usluge čije je pružanje potrebno</p>	DU	<p>Opremljenost stanica i stanje voznog parka nisu predmet ovog zakona</p>	<p>Odredbe nisu usklađene zbog finansijskih uslova</p>

	<p>vozna sredstva i druge prostorije budu pristupačni za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>2. U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vozu ili osoblja na stanici, železnička preduzeća i upravnici stanica moraju uložiti sve razumne napore kako bi osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogućili pristup prevozu železnicom.</p>		zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti.			
22.	<p>Pružanje pomoći na železničkoj stanici</p> <p>1. Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na železničku stanicu na kojoj je prisutno osoblje, upravnik stanice pruža besplatnu pomoć na</p>			NU	Odredbe nisu usklađene zbog finansijskih uslova	

	<p>način koji ovim osobama omogućava ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku za uslugu za koju je osoba kupila kartu, bez uticaja na pravila pristupa pomenuta u članu 19. stav 1.</p> <p>2. Države članice mogu odstupiti od stava 1. u slučaju kada osobe koriste uslugu prevoza koja je predmet ugovora o javnoj usluzi zaključenog u skladu sa zakonodavstvom Zajednice, pod uslovom da je nadležni organ uspostavio alternativne mogućnosti ili aranžmane koji garantuju jednak ili viši nivo pristupačnosti uslugama prevoza.</p> <p>3. Na stanicama na kojima ne postoji osoblje, železnička preduzeća i upravni stanicama moraju izložiti lako pristupačne</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	informacije u skladu sa pravilima pristupačnosti iz člana 19. stav 1. o najbližoj stanici sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.					
23.	<p>Pružanje pomoći u vozu</p> <p>Bez uticaja na pravila pristupačnosti iz člana 19. stav 1, železnička preduzeća moraju pružiti besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u vozu i tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza.</p> <p>Za potrebe ovog člana, pomoć u vozu obuhvata sve razumne napore da se osobi sa invaliditetom i osobi sa smanjenom pokretljivošću ponudi pomoć kako bi se ovoj osobi obezbedio pristup jednakim uslugama u</p>	<p>02. 8.5.</p> <p>02. 5.1.17.</p>	<p>Prevoznik je dužan da licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću obezbedi nesmetan ulazak i izlazak iz voza, kao i odgovarajuće mesto u vozu i/ili dodatne usluge čije je pružanje potrebno zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti.</p> <p>Lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću je lice čija je pokretljivost pri korišćenju prevoza smanjena usled fizičkog invaliditeta (senzornog ili lokomotornog, trajnog ili privremenog),</p>	PU		

	vozu kao i drugim putnicima, ukoliko stepen invaliditeta ili smanjene pokretljivosti ovoj osobi onemogućava samostalan i siguran pristup ovim uslugama.		intelektualnog invaliditeta ili oštećenja, ili bilo kog drugog uzroka invalidnosti, ili je posledica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima, a koje su prilagođene konkretnim potrebama ovog lica;			
24.	<p>Uslovi pod kojima se pruža pomoć</p> <p>Železnička preduzeća, upravnici stanica, prodavci karata i organizatori putovanja moraju sarađivati sa ciljem pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članovima 22. i 23. prema sledećim tačkama:</p> <p>(a) pomoć se pruža pod uslovom da je železničko</p>			NU	Materiju treba propisati tarifom prevoznika zbog stepena detaljnosti, takođe je i predmet ugovora između upravljača železničke infrastrukture i prevoznika	

	<p>preduzeće, upravnik stanice, prodavac karata ili organizator putovanja koje je prodalo kartu obavešteno o potrebi osobe za ovakvom pomoći najmanje 48 sata pre nego što potrebno pružiti pomoć. Kada karta predviđa više putovanja, dovoljno je jedanput dostaviti obaveštenje pod uslovom da se pruže i adekvatne informacije o vremenu kasnijih putovanja;</p> <p>(b) železnička preduzeća, upravni stanica, prodavci</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>karata i organizatori putovanja preduzimaju sve neophodne mere za primanje obaveštenja;</p> <p>(c) ukoliko ne prime obaveštenje u skladu sa tačkom a), železničko preduzeće i upravnik stanice moraju učiniti sve razumne napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti putovanje;</p> <p>(d) bez uticaja na nadležnosti drugih subjekata u pogledu</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>oblasti izvan prostorija železničke stanice, upravnik stanice i svako drugo ovlašćeno lice mora odrediti mesta, unutar i izvan železničke stanice, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na železničku stanicu i, po potrebi, zatraži pomoć;</p> <p>(e) pomoć se pruža pod uslovom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću prijavi na određenom mestu u vreme</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>koje odredi železničko preduzeće ili upravnik stanice koje pruža pomoć. Ovo vreme ne može biti duže od 60 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave. Ukoliko se ne odredi vreme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ova osoba se mora prijaviti na za to određenom mestu najmanje 30 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	putnika traži da se prijave.					
25.	<p>Nadoknada u pogledu opreme za kretanje i druge specifične opreme</p> <p>Ukoliko je železničko preduzeće odgovorno za potpuni ili delimičan gubitak, ili oštećenje, opreme za kretanje ili druge specifične opreme koju koristi osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću, ne primenjuje se odredba o ograničenju finansijskog iznosa nadoknade.</p>			NU	Materija se može propisati tarifom prevoznika	Odredbe nisu usklađene su zbog finansijskih uslova
26.	<p>Lična bezbednost putnika</p> <p>U dogovoru sa javnim vlastima, železnička preduzeća, upravljači infrastrukture i upravnici stanica preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih nivou bezbednosti koji definišu</p>	01. 91.	U dogovoru sa nadležnim organima javne vlasti, železnički prevoznici, upravljač infrastrukture i upravljači stanica preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih nivou obezbeđivanja koji definišu javne vlasti da bi obezbedili ličnu	PU		

	javne vlasti da bi obezbedili ličnu bezbednosti putnika na železničkim stanicama i u vozu kao i upravljanje rizikom. Oni sarađuju i razmenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo bezbednosti.		bezbednost putnika na železničkim stanicama i u vozu kao i upravljanje rizikom. Oni sarađuju i razmenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo bezbednosti.			
27.	<p>Žalbe</p> <p>1. Železnička preduzeća moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu žalbi u vezi sa pravima i obavezama obuhvaćenih ovom uredbom. Železnička preduzeća moraju učiniti kontakt informacije i radni jezik (radne jezike) široko dostupnim putnicima.</p> <p>2. Putnici mogu podneti žalbu svakom železničkom preduzeću</p>	01. 101.	<p>Železnički prevoznici moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom. Železnički prevoznici su dužni da na svojoj internet stranici i na drugi odgovarajući način učine putnicima široko dostupne kontakt informacije i radni jezik u vezi sa podnošenjem reklamacija.</p> <p>Železnički prevoznik je dužan da u roku od 30 dana dostavi</p>	PU		

	<p>koje učestvuje u prevozu. U roku od jednog meseca, primalac žalbe mora dati obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, informisati putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana žalbe putnik može očekivati odgovor.</p> <p>3. Železničko preduzeće objavljuje u godišnjem izveštaju iz člana 28. broj i kategorije primljenih žalbi, obrađenih žalbi, period dostavljanja odgovora i preduzete aktivnosti za unapređenje usluga.</p>		<p>obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, da informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema reklamacije putnik može očekivati odgovor.</p> <p>Železnički prevoznik objavljuje na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom.</p>			
28.	<p>Standardi kvaliteta usluga</p> <p>1. Železnička preduzeća definišu standarde kvaliteta usluga i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga. Standardi kvaliteta usluga moraju obuhvatiti, kao</p>	01.93.	<p>Železnički prevoznici definišu standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.</p> <p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:</p> <p>1) Informacije i karte;</p>	PU		

	<p>minimum, stavke navedene u Aneksu III.</p>		<p>2) Tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga; 3) Ukidanje usluga; 4) Čistoću voznih sredstava (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.); 5) Anketu o zadovoljstvu korisnika; 6) Postupanje po pritužbama; 7) Pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>Železnički prevoznici prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i svake godine na svojoj internet stranici objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga.</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>2. Železnička preduzeća prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga. Železnička preduzeća svake godine objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga uz godišnji izveštaj. Izveštaji o učinku u pogledu kvaliteta usluga objavljuju se na Internet prezentaciji železničkog preduzeća. Takođe, ovi izveštaji objavljuju se na Internet prezentaciji EŽA.</p>					
29.	Informisanje putnika o			NP	U članu 9.	Pregled

	<p>njihovim pravima</p> <p>1. Pri prodaji karata za putovanje železnicom, železnička preduzeća, upravnici stanica i organizatori putovanja informišu putnike o njihovim pravima i obavezama u skladu sa ovom uredbom. Kako bi postupila u skladu sa ovom obavezom informisanja, železnička preduzeća, upravnici stanica i organizatori putovanja mogu koristiti skraćeni pregled odredbi ove Uredbe koji pripremi Komisija na svim zvaničnim jezicima institucija Evropske unije i stavi im na raspolaganje.</p> <p>2. Železnička preduzeća i upravnici stanica informišu putnike na adekvatan način, na stanicama i u vozu, o kontakt informacijama jednog ili više tela koje</p>				<p>Predloga zakona određeno je obaveštavanje putnika o njihovim pravima</p>	<p>odredbi Uredbe koju dostavlja Komisija nije u primeni</p>
--	--	--	--	--	---	--

	odrede države članice u skladu sa članom 30.					
30.	<p>Sprovođenje uredbe</p> <p>1. Svaka država članica određuje jedno ili više tela koja su odgovorna za sprovođenje ove uredbe. Ova tela preduzimaju neophodne mere kako bi osigurali poštovanje prava putnika.</p> <p>Svako telo je nezavisno u pogledu organizacije, odlučivanja o finansiranju, pravne strukture i odlučivanja u odnosu na upravljača infrastrukture, telo za naplatu nadoknade, telo za dodelu kapaciteta infrastrukture ili železnička preduzeća.</p> <p>Države članice informišu Komisiju o telu ili telima koja su određena u skladu sa ovim stavom kao i njihovim nadležnostima.</p>	<p>01. 103.</p> <p>01. 120.</p>	<p>Putnici koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno čl. 93. do 102. ovog zakona mogu podneti pritužbu Direkciji.</p> <p>Direkcija obavlja poslove:</p> <p>1) u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga;</p> <p>2) u oblasti licenciranja železničkih prevoznika;</p> <p>3) u oblasti prava putnika;</p> <p>4) u oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju i interoperabilnosti železničkog sistema;</p> <p>5) u oblasti žičara;</p> <p>6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti;</p> <p>7) obavlja i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i zakonima kojima se uređuju oblasti</p>	PU		

	<p>2. Putnici se mogu žaliti odgovarajućem telu određenom u skladu sa stavom 1, ili bilo kom drugom odgovarajućem telu koje odredi država članica, o navodnom prekršaju ove uredbe.</p>	01. 123.	<p>bezbednosti u železničkom saobraćaju, interoperabilnosti železničkog sistema i žičara za prevoz lica.</p> <p>Direkcija prima i razmatra pritužbe putnika koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno ovim zakonom i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima.</p> <p>U postupku po pritužbi iz stava 1. ovog člana ili po sopstvenoj inicijativi, Direkcija može rešenjem utvrditi mere za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom i rok za sprovođenje utvrđenih mera.</p>			
31.	<p>Saradnja između tela nadležnih za sprovođenje Uredbe</p> <p>Tela nadležna za sprovođenje Uredbe iz člana 30. vrše razmenu</p>			NP	<p>Odredba nije prenesena, jer se odnosi na primenu Uredbe.</p>	

	informacija o svom radu i principima odlučivanja i praksama u cilju koordiniranja svojih principa odlučivanja na nivou Zajednice. Komisija ovim telima pruža podršku u realizaciji ove obaveze.					
32.	<p>Kazne</p> <p>Države članice definišu pravila o kaznama za kršenje odredbi ove uredbe i preduzimaju sve potrebne mere kako bi osigurale da se kazne primenjuju. Ove kazne moraju biti delotvorne, srazmerne i preventivne. Države članice obavestavaju Komisiju o ovim pravilima i merama do 3. juna 2010. godine i obavestavaju bez odlaganja o svim kasnijim izmenama i dopunama koje imaju uticaja na ova pravila i mere.</p>	01. 141.4-16.	<p>Novčanom kaznom od 300.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:</p> <p>4) ako ne definiše standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i ne sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga (član 93. stav 1)</p> <p>5) ako ne objavi odgovarajućim sredstvima odluku o prekidu davanja usluga (član 94);</p> <p>6) ako nudi ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više</p>	PU		

			<p>železničkih prevoznika a nije na zahtev putnika pružila najmanje informaciju iz člana 95. ovog zakona;</p> <p>7) ako ne pruži putniku obaveštenje iz člana 96. stav 4. ovog zakona;</p> <p>8) ako ne omogući putniku da unese bicikl u voz, pod uslovima iz člana 97. ovog zakona;</p> <p>9) ako ne učini svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica (član 98);</p> <p>10) ako osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću naplati rezervaciju ili kartu uz dodatni trošak (član 99. stav 2);</p> <p>11) ako odbije prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa iz stava 1. člana 99. ovog zakona (član 99. stav 3);</p> <p>12) ako ne pruži osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i ne informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu (član 100);</p> <p>13) ako ne uspostavi mehanizam za delovanje po osnovu reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom (član 101. stav 1);</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>14) ako u roku od 30 dana ne dostavi putniku obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, ne informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema reklamacije putnik može očekivati odgovor (član 101. stav 2);</p> <p>15) ako ne objavi na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih reklamacija u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom (član 101. stav 3);</p> <p>16) ako pri prodaji karata ne informiše putnike o njihovim pravima iz čl. 93. do 101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije (član 102);</p>			
33.	Aneksi Mere definisane radi izmene i dopune			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

	nesušinskih komponenti ove uredbe prilagođavanjem njenih aneksa, osim Aneksa I, usvajaju se u skladu sa regulatornom procedurom sa kontrolom iz člana 35. stav 2.					
34.	<p>Odredbe o izmenama i dopunama</p> <p>1. Mere definisane radi izmene i dopune nesušinskih komponenti ove uredbe njenom dopunom i koje su neohodne za primenu članova 2, 10. i 12. usvajaju se u skladu sa regulatornom procedurom kontrolom iz člana 35. stav 2.</p> <p>2. Mere definisane radi izmene i dopune nesušinskih komponenti ove uredbe prilagođavanjem novčanih iznosa iz ove uredbe, osim onih navedenih u Aneksu I,</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	

	<p>kao posledica inflacije usvajaju se u skladu sa regulatornom procedurom sa kontrolom iz člana 35. stav 2.</p>					
35.	<p>Procedura prema kojoj postupa Odbor</p> <p>1. Komisiji pruža pomoć Odbor osnovan u skladu sa članom 11a Direktive 91/440/EEZ.</p> <p>2. Kada se vrši pozivanje na ovaj stav, primenjuju se član 5a. tačka 1) do tačke 4) i član 7. Odluke 1999/468/EZ, imajući u vidu odredbe člana 8. ove odluke.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	
36.	<p>Izveštaj</p> <p>Komisija podnosi izveštaj Evropskom parlamentu i Savetu do 3. decembra 2012. godine o primeni i rezultatima ove uredbe a posebno o standardima kvaliteta usluga.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	

	Izveštaj se zasniva na informacijama koje je neophodno pružiti u skladu sa ovom uredbom i članom 10b Direktive 91/440/EEZ. Po potrebi se uz izveštaj prilažu odgovarajući predlozi.					
37.	<p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova uredba stupa na snagu 24 meseca od dana objavljivanja u <i>Službenom listu Evropske unije</i>.</p> <p>Ova uredba je u potpunosti obavezujuća i primenjuje se neposredno u svakoj državi članici.</p> <p>Sačinjeno u Strazburu, 23. oktobra 2007. godine.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	
aI	Isečak iz Jedinjstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom prevozu putnika i prtljaga			NU	RS je potpisnica Međunarodne konvencije	

	železnicom (CIV)				COTIF, čiji je dodatak JP CIV	
aII	Minimum informacija koje pružaju železnička preduzeća odnosno prodavci karata	01. 95.1-2.	Železnički prevoznici i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika pružaju putnicima, prema zahtevu, najmanje informaciju o putovanju, pre i u toku putovanja u regionalnom, daljinskom i međunarodnom prevozu, za koje železnički prevoznik nudi ugovor o prevozu: 1) Pre putovanja: - Opšti uslovi ugovora - Red vožnje i uslovi najbržeg putovanja - Red vožnje i uslovi najjeftinijih cena karata - Pritupačnost, uslovi pristupa i postojanje prostorija u vozu namenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom	PU		

			<p>pokretljivošću</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pristupačnost i uslovi pristupa za bicikl - Raspoloživost sedišta u vagonima, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima - Aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge - Raspoloživost usluga u vozu - Procedure za podnošenje zahteva za povraćaj izgubljenog prtljaga - Procedure za podnošenje pritužbi <p>2) Tokom putovanja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Usluge u vozu - Sledeća stanica - Kašnjenja - Glavne vezne usluge - Pitanja bezbednosti i sigurnosti. 			
aIII	Minimum standarda kvaliteta usluga	01.93.2.	Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:	PU		
			1) informacije i			

			<p>karte;</p> <p>2) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;</p> <p>3) ukidanje usluga;</p> <p>4) čistoću voznih sredstava i staničnih prostorija (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.);</p> <p>5) anketu o zadovoljstvu korisnika;</p> <p>6) postupanje po pritužbama;</p> <p>7) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

1. Naziv propisa Evropske unije: DIREKTIVA 2012/34/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETA od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje (prerađeni tekst), Službeni list broj L 315, 14.12.2012. (izmenjena Direktivom 2016/2370 od 14. decembra 2016. godine i Delegiranom odlukom Komisije (EU) 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” oznaka EU propisa 32012L0034 32016L2370 32017D2075			
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:				4. Datum izrade tabele:			
Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture				23.03.2018.			
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o železnici Draft Law on Railways				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2016-491			
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:							
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)	
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU,	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti	

				neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)		
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.			DU	Zakon ne sadrži posebnu odredbu odgovarajuće sadržine, međutim iz teksta zakona se vidi da je predmet regulisanja materija koja je predmet ove Direktive.	
1.2.	2. This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.	1.2	Odredbe ovog zakona primenjuju se na unutrašnji i međunarodni železnički saobraćaj, ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.	DU		

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.</p> <p>Notwithstanding the first subparagraph, when such a railway undertaking is under the direct or indirect control of an undertaking or another entity performing or integrating rail transport services other than urban, suburban or regional services, Articles 4 and 5 shall apply. Article 6 shall also apply to such a railway undertaking with regard to the relationship between the railway undertaking and the undertaking or entity which controls it directly or indirectly.</p>			NU	<p>Zakonom nisu predviđena izuzeća, imajući u vidu stanje tržišta železničkih usluga u Srbiji.</p>	
2.2.	<p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <p>(a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure;</p> <p>(b) undertakings which only operate urban or suburban rail passenger services;</p>			NP	<p>Diskreciona odredba</p>	

	<p>(c) undertakings which only operate regional rail freight services;</p> <p>(d) undertakings which only operate freight services on privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p>					
2.3.	<p>3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 and 13 and Chapter IV:</p> <p>(a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure;</p> <p>(b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(c) regional networks which are used for regional freight services solely by a railway undertaking that is not covered under paragraph 1 until capacity on that network is requested by another applicant;</p> <p>(d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p>			NP	Diskreciona odredba	
2.3.1	3a. Member States may exclude the following from the			NP	Diskreciona	

	<p>application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8:</p> <p>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 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>				odredba	
2.3.2	<p>3b. Member States may exclude the following from the application of Article 7, 7a, 7b, 7c and 7d:</p>			NP	Diskreciona odredba	

	<p>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 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</p>			NP	Diskreciona odredba	

	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 lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
2.5.	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.			NP	Diskreciona odredba	
2.6.	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			NP	Diskreciona odredba	

	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.					
2.7.	7. Member States may decide to publish the charging framework and charging rules applicable specifically to international freight services from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union with different instruments and deadlines than those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.			NP	Diskreciona odredba	
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.			NP	Diskreciona odredba	
2.8a	8a. For a period of 10 years after 24 December 2016, Member States may exclude			NP	Nije primenljivo iz	

<p>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 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.</p>				<p>razloga što je reč o Diskrecionoj odredbi i ndležnosti Komisije.</p>	
--	--	--	--	---	--

	Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
2.9.	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.			NP	Nije primenljivo iz razloga što u RS ne postoje podmorski tuneli, kao ni more.	
2.10.	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.			NP	Diskreciona odredba	
2.11.	11. Member States may exclude from the application of Article 32(4) trains not equipped with the European Train Control System (ETCS) and used for regional passenger services which have been placed into service for the first time before 1985.			NP	Diskreciona odredba	
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			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom	

	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.				2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
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 benefit directly or indirectly specific railway undertakings.			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu	

					harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
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;	2.1.10	<i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;	PU		
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	2.1.69	<i>upravljач infrastrukture</i> je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;	PU		

	development and financing of infrastructure;					
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;	2.1.55	<i>razvoj železničke infrastrukture</i> obuhvata planiranje mreže, finansijsko i investiciono planiranje, kao i izgradnju i modernizaciju infrastrukture;	PU		
3.1.2b	(2b) 'operation of the railway infrastructure' means train path allocation, traffic management and infrastructure charging;	2.1.8	<i>eksploatacija javne železničke infrastrukture</i> je dodela trase voza, upravljanje saobraćajem i naplata cena pristupa;	PU		
3.1.2c	(2c) 'maintenance of the railway infrastructure' means works intended to maintain the condition and capability of existing infrastructure;	2.1.38	<i>održavanje železničke infrastrukture</i> obuhvata radove koji se izvode u cilju očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;	PU		

3.1.2d	(2d) 'renewal of the railway infrastructure' means major substitution works on the existing infrastructure which do not change its overall performance;	2.1.37	<i>obnova železničke infrastrukture</i> obuhvata radove velikog obima zamene elementa na postojećoj infrastrukturi, kojima se ne menja njeno celokupno funkcionisanje;	PU		
3.1.2e	(2e) 'upgrade of the railway infrastructure' means major modification works to the infrastructure which improve its overall performance;	2.1.68	<i>unapređenje železničke infrastrukture (modernizacija)</i> obuhvata radove velikog obima na infrastrukturi kojima se poboljšava njeno celokupno funkcionisanje;	PU		
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 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	7.1	Osnovne funkcije upravljača infrastrukture, koje su odlučujuće za ravnopravni i nediskriminatorski pristup infrastrukturi, su: 1) odlučivanje o dodeli trase voza, uključujući i procenu raspoloživosti kapaciteta infrastrukture i dodelu pojedinačnih trasa vozova, u skladu sa ovim zakonom; 2) utvrđivanje visina cena pristupa železničkoj infrastrukturi, uključujući i naplatu tih cena, u skladu sa ovim zakonom.	PU		

	and 39;					
3.1.3.	railway infrastructure' means the items listed in Annex I;	2.1.20	<p><i>javna železnička infrastruktura</i> obuhvata celokupnu železničku infrastrukturu koja čini mrežu kojom upravlja upravljač infrastrukture, isključujući pruge i sporedne koloseke (industrijske pruge i koloseke), koji su priključeni na mrežu;</p> <p>Železnička infrastruktura u smislu ovog zakona sastoji se od sledećih elemenata, koji čine prugu i sporedne koloseke na mreži, kao i industrijske koloseke priključene na mrežu:</p> <p>1) pružni pojas: 2) kolosek i podloga koloseka, naročito nasip, usek, drenažni kanali i rovovi, zidani rovovi, propusti, obloženi zidovi, zasadi za zaštitu bočnih nagiba itd; platforme za putnike i robu, uključujući i</p>	PU		
		4.				

		<p>one u putničkim stanicama i teretnim terminalima; ivična staza i pešačke staze; pregradni zidovi, žive ograde, ograde; protivpožarni pojasevi; aparati za zagrevanje skretnica; prelazi; zastori za zaštitu od snega; itd;</p> <p>3) građevinski objekti: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, pokriveni useci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, strukture za zaštitu od lavina, odrona itd;</p> <p>4) putni prelazi, uključujući sredstva za osiguranje putnih prelaza;</p> <p>5) gornji stroj, a naročito: šine, užlebljene šine i zaštitne šine; pragovi i podužne veze, kolosečni pričvrtni i spojni pribor, zastor uključujući tucanik i pesak; skretnice, prelazi itd; okretnice i prenosnice (osim onih rezervisanih isključivo za lokomotive);</p> <p>6) prilazi za putnike i robu, uključujući drumski pristup i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze peške;</p> <p>7) bezbednosne, signalne i telekomunikacione instalacije na otvorenim prugama, u</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>stanicama i ranžirnim stanicama, uključujući postrojenja za stvaranje, transformisanje i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; zgrade za takve instalacije ili postrojenja; kolosečne kočnice;</p> <p>8) instalacije za osvetljenja za potrebe saobraćaja i bezbednosti;</p> <p>9) postrojenje za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova: dvofazni dalekovodi 110 kV, podstanice izuzev razvodnog postrojenja 110 kV u toj podstanici, napojni kablovi između podstanica i kontaktnih vodova, kontakna mreža i nosači, treća šina sa nosačima;</p> <p>10) zgrade koje su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu prevoznih cena. Železnička infrastruktura ne obuhvata industrijske železnice, industrijske koloseke za sopstvene potrebe, kao ni koloseke smeštene unutar železničkih radionica za popravku, depoa</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>ili garaža za lokomotive, od graničnika u zoni radionice, depoa ili garaže.</p> <p>Pravo pristupa železničkoj infrastrukturi imaju svi zainteresovani železnički prevoznici pod jednakim uslovima, na način propisan ovim zakonom.</p> <p>Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže određuje elemente javne železničke infrastrukture.</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;	2.1.31	<i>međunarodni prevoz robe</i> obuhvata transportnu uslugu u okviru koje voz prelazi najmanje jednu državnu granicu. Voz može biti spojen i/ili razdvojen, a različiti delovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uslovom da svi vagoni pređu najmanje jednu državnu granicu	PU		
3.1.5	'international passenger service' means a passenger service where the train crosses at least one border of a Member State and where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different	2.1.30	<i>međunarodni prevoz putnika</i> obuhvata uslugu prevoza putnika vozom koji prelazi najmanje jednu državnu granicu i kod koje je osnovna svrha usluge da prevozi putnike između stanica u različitim državama, pri čemu voz može biti sastavljen od različitih delova koji mogu imati različita	PU		

	origins and destinations, provided that all carriages cross at least one border;		polazišta i odredišta, ako sva putnička kola pređu najmanje jednu državnu granicu;			
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;	2.1.4	<i>gradski i prigradski prevoz</i> je prevoz čija je osnovna svrha zadovoljenje prevoznih potreba centra grada ili konurbacije, uključujući pograničnu konurbaciju, kao i prevoznih potreba između tog centra ili konurbacije i njihove okoline;	PU		
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;	2.1.57	<i>regionalni prevoz</i> je prevozna usluga čija je osnovna svrha da ispune potrebe za prevozom u regionu, uključujući prekogranično područje u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorom;	PU		
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;	2.1.62	<i>tranzit</i> je prelazak preko teritorije Republike Srbije bez utovara ili istovara robe, odnosno bez ukrcavanja ili iskrcavanja putnika na teritoriji Republike Srbije;	PU		
3.1.9	'alternative route' means another route between the same origin and destination where there is substitutability between the two routes for the operation of the freight or passenger service concerned by the railway undertaking;	2.1.1	<i>alternativni prevozni put</i> je drugi prevozni put između istog polazišta i odredišta, ukoliko postoji mogućnost zamene između dva prevozna puta u pružanju usluge prevoza robe ili putnika od strane železničkog prevoznika, što je bliže	PU		

			određeno u Izjavi o mreži;			
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;	2.1.14	<i>izvodljiva alternativa</i> je pristup drugom uslužnom objektu koji je ekonomski prihvatljiv železničkom prevozniku i omogućuje mu pružanje predmetne usluge prevoza robe ili putnika;	PU		
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;	2.1.71	<i>uslužni objekat</i> podrazumeva postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, posebno raspoređene, kao celina ili delimično, kako bi omogućili pružanje jedne ili više usluga iz člana 15. st. 2, 4. i 5. ovog zakona, što uključuje i koloseke koji povezuju mrežu sa uslužnim objektima.	PU		
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;	2.1.40	<i>operator uslužnog objekta</i> je subjekt odgovoran za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili pružanje jedne ili više usluga železničkim prevoznicima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i upravljanje železničkom infrastrukturom koja čini deo infrastrukture uslužnog objekta;	PU		
3.1.13	'cross-border agreement' means any agreement between two or more Member States or between Member States and third countries intended to facilitate the provision of cross-	2.1.50	<i>pogranični sporazum</i> je svaki sporazum između dve ili više država čija je svrha da olakša pružanje prekograničnih železničkih usluga;	PU		

	border rail services;					
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;	2.1.28	<i>licenca</i> je isprava kojom organ nadležan za licenciranje potvrđuje sposobnost privrednog društva ili drugog pravnog lica koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika da pruža usluge železničkog prevoza kao železnički prevoznik, koje mogu biti ograničene na pružanje određene vrste usluga ili obavljanje železničkog prevoza za sopstvene potrebe;	PU		
3.1.15	'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;	81.14-15	Direkcija izdaje licencu: <ul style="list-style-type: none"> - za prevoz robe i/ili putnika; - za prevoz za sopstvene potrebe. Licencu izdaje Direkcija u formi rešenja i na obrascu licence.	PU		
3.1.16	'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;	2.1.65	<i>ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom</i> je ugovor između nadležnog organa i upravljača infrastrukture iz člana 21. ovog zakona kojim se uređuju međusobna prava	PU		

			i obaveze između ugovornih strana;			
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;	2.1.56	<i>razumna dobit</i> je stopa povraćaja sopstvenog kapitala koja uzima u obzir rizik, uključujući rizik na prihod, ili nedostatak takvog rizika, koji trpi operator uslužnog objekta i u skladu je sa prosečnom stopom za dati sektor tokom proteklih godina;	PU		
3.1.18	'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;	2.1.7	<i>dodela kapaciteta</i> je dodelu kapaciteta železničke infrastrukture u obliku trase voza koju vrši upravljač infrastrukture;	PU		
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;	2.1.45	<i>podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture</i> podrazumeva železničkog prevoznika ili međunarodnu grupaciju železničkih prevoznika ili druga lica i pravne subjekte, kao što su nadležni organi, pošiljaoci, špediteri i operatori u kombinovanom transportu, koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili komercijalni interes za pribavljanje kapaciteta infrastrukture;	PU		
3.1.20	'congested infrastructure' means an element of infrastructure for which demand for infrastructure	2.1.12	<i>zagušena infrastruktura</i> je deo javne železničke infrastrukture za koji se	PU		

	capacity cannot be fully satisfied during certain periods even after coordination of the different requests for capacity;		potražnja za kapacitetom infrastrukture ne može u potpunosti zadovoljiti tokom određenih perioda vremena, pa čak i posle usklađivanja različitih zahteva za kapacitetima infrastrukture;			
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';	2.1.44	<i>plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture</i> obuhvata meru ili niz mera sa rokovima za njihovo sprovođenje sa ciljem ublažavanja ograničenja kapaciteta infrastrukture koja dovode to toga da se jedan deo infrastrukture proglasi zagušenom infrastrukturom;	PU		
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;	2.1.27	<i>koordinacija</i> je postupak tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioci zahteva za kapacitetom infrastrukture pokušavaju da reše konfliktne zahteve;	PU		
3.1.23	'framework agreement' means a legally binding general agreement under public or private law, setting out the rights and obligations of an applicant and the infrastructure manager in relation to the infrastructure capacity to be allocated and the charges to be levied over a period longer than one working timetable period;	2.1.39	<i>okvirni sporazum</i> je pravno obavezujući opšti sporazum kojim se utvrđuju prava i obaveze podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i upravljača infrastrukture u pogledu kapaciteta infrastrukture koji će se dodeljivati i cenama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda primene jednog važećeg reda	PU		

			vožnje;			
3.1.24	'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;	2.1.23	<i>kapacitet infrastrukture</i> je mogući broj trasa vozova za raspoređivanje na određenom delu javne železničke infrastrukture u određenom periodu;	PU		
3.1.25	'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;	2.1.33	<i>mreža</i> je mreža pruga, uključujući vezne i sporedne koloseke, sa elementima železničke infrastrukture, kojom upravlja upravljач infrastrukture, namenjena železničkom prevozu robe i/ili putnika, kao i prevozu za sopstvene potrebe, koji mogu vršiti železnički prevoznici prema načelu transparentnog i nediskriminatornog pristupa mreži;	PU		
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;	2.1.15	<i>Izjava o mreži</i> je dokument kojim se detaljno utvrđuju opšta pravila, rokovi, postupci i kriterijumi koji se tiču sistema naplate cena i dodele kapaciteta, uključujući i druge relevantne informacije koje su neophodne da bi se mogao podneti zahtev za kapacitet infrastrukture;	PU		
3.1.27	'train path' means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;	2.1.63	<i>trasa voza</i> je kapacitet infrastrukture neophodan za saobraćanje voza između dva mesta u toku određenog	PU		

			perioda;			
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;	2.1.58	<i>red vožnje</i> je akt upravljača javne železničke infrastrukture kojim se utvrđuje plan saobraćaja vozova za prevoz putnika i robe, kao i za sopstvene potrebe na javnoj železničkoj infrastrukturi tokom perioda važenja tog reda vožnje;	PU		
3.1.29	'storage siding' means sidings specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;	2.1.24	<i>kolosek za gariranje</i> je sporedni kolosek posebno namenjen za privremeni smeštaj železničkih vozila između dva uvrštavanja u voz;	PU		
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	15.4.5	usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim vozovima za velike brzine ili drugim vrstama voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja.	PU		
3.1.31	'vertically integrated undertaking' means an undertaking where, within the meaning of Council Regulation (EC) No 139/2004:			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU	

	<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. 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 considered to constitute a vertically integrated</p>				<p>bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
--	---	--	--	--	---	--

	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;			NU	Materija javno privatnog partnerstva je nije predmet uređivanja ovog zakona.	
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;			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu	

					harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
3.1.34	‘supervisory board’ means the most senior body of an undertaking that fulfils supervisory tasks, including the exercise of control over the management board and general strategic decisions regarding the undertaking;			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
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;	2.1.5	<i>jedinstvena karta</i> je karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prevozu za korišćenje uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedan ili više železničkih prevoznika;	PU		
3.1.36	‘high speed passenger services’			NU	Predlog zakona	

	means passenger rail services operated without intermediate 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.				je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
4.	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. 2. While respecting the charging and allocation	3.2-3	U pogledu rukovođenja, upravljanja i kontrole nad administrativnim, ekonomskim i računovodstvenim pitanjima, železnički prevoznici u neposrednom ili posrednom državnom vlasništvu ili pod kontrolom države imaju nezavisan status. Upravljač infrastrukture odgovoran je za sopstveno rukovođenje, upravljanje i	PU		

	framework and the specific rules established by the Member States, the infrastructure manager shall be responsible for its own management, administration and internal control.		kontrolu, u skladu sa ovim zakonom.			
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'</p>	80.	<p>Železnički prevoznici koji pružaju usluge prevoza robe i putnika posluju prema tržišnim principima i upravljaju aktivnostima koje su pod odgovornošću njihovih upravnih organa, u interesu pružanja efikasnih i odgovarajućih usluga po najnižim troškovima za kvalitet usluge koji se traži. Železničkim prevoznicima iz stava 1. ovog člana se upravlja u skladu sa načelima koja važe za komercijalna preduzeća, bez obzira na njihovu vlasničku strukturu, uključujući i izvršavanje obaveze javnog prevoza koju je ustanovio nadležni organ u skladu sa ovim zakonom. Železnički prevoznici iz stava 1. ovog člana donose planove poslovanja, uključujući programe investiranja i finansiranja. Navedeni planovi se</p>	DU	Sadržina dela ovog člana Direktive nije predmet regulisanja ovog zakona.	

	<p>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 Member State and taking into account national plans and contracts (which may be multiannual) including investment and financing plans, railway undertakings shall, in particular, be free to:</p> <p>(a) establish their internal organisation, without prejudice to the provisions of Articles 7, 29 and 39;</p> <p>(b) control the supply and marketing of services and fix the pricing thereof;</p> <p>(c) take decisions on staff, assets and own procurement;</p> <p>(d) expand their market share, develop new technologies and new services and adopt any innovative management techniques;</p> <p>(e) establish new activities in fields associated with the railway business.</p> <p>This paragraph is without prejudice to Regulation (EC) No 1370/2007.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3,</p>		<p>pripremaju tako da se ostvari finansijska ravnoteža preduzeća i tehnički, komercijalni, finansijski i drugi ciljevi upravljanja, uz navođenje načina za ostvarivanje tih ciljeva.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	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 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</p>	3.4-8	<p>Bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju odvojeno, sa jedne strane, za delatnost železničkih prevoznika i, sa druge strane, za delatnost upravljanja železničkom infrastrukturom. Odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju, sa jedne strane, za poslove koji se odnose na pružanje usluga železničkog teretnog prevoza i, sa druge, za delatnosti koje se odnose na pružanje usluga prevoza putnika.</p> <p>Javna sredstva isplaćena za oblast delatnosti iz stava 4. ovog člana ne mogu se</p>	PU		

	<p>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 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>prenositisa jedne na drugu delatnost.</p> <p>Javna sredstva isplaćena za aktivnosti koje se odnose na obavezu javnog prevoza putnika, iskazuju se odvojeno na relevantnim računima i ne prenose se na delatnosti koje se odnose na pružanje drugih usluga prevoza niti bilo kojih drugih delatnosti. Računi za različita područja delatnosti navedena u st. 4. i 5. ovog člana se vode na takav način da omogućuju praćenje zabrane prenosa javnih sredstava isplaćenih na ime jedne delatnosti na drugu i praćenje korišćenja prihoda od cena pristupa železničkoj infrastrukturi i prihoda iz drugih komercijalnih delatnosti.</p> <p>Računi za različita područja delatnosti navedena u st. 4. i 5. ovog člana se vode na takav način da omogućuju praćenje zabrane prenosa javnih sredstava isplaćenih na ime jedne delatnosti na drugu i praćenje korišćenja prihoda od cena pristupa i usluga, kao i prihoda iz drugih komercijalnih delatnosti.</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>(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</p>		<p>infrastrukture i subjekt na tržištu železničkih usluga povezana društva, član organa upravljanja upravljača infrastrukture i član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga ne mogu istovremeno biti i članovi organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	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.					
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, 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</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	charging and/or allocation body.					
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 and, to the best possible extent, take into account the concerns expressed.</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	The scheduling of maintenance works shall be carried out by the infrastructure manager in a non-discriminatory way.					
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 supervisory power</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

<p>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</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>manager may conclude cooperation agreements with one or more railway undertakings in a non-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</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima</p>	

	<p>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 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>				EU.	
--	--	--	--	--	-----	--

	<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 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 mutatis mutandis. References to infrastructure manager, railway undertaking and other legal entities of a vertically integrated undertaking in this Article shall be understood 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.</p>					
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</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će</p>	

	<p>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> <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</p>				<p>se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 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</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	<p>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>					
8.	<p>Financing of the infrastructure 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</p>	48.	<p>Vlada donosi Nacionalni program željezničke infrastrukture (u daljem tekstu: Nacionalni program), koji obuhvata:</p> <p>1) postojeće karakteristike i stanje željezničke infrastrukture Republike Srbije;</p> <p>2) razvojne komponente u izgradnji novih kapaciteta infrastrukture od posebnog značaja za Republiku Srbiju;</p> <p>3) planove izgradnje, rekonstrukcije i održavanja željezničke infrastrukture sa definisanjem strukture, dinamike realizacije i prioriteta, visine i izvora finansijskih sredstava</p>	PU		

	<p>railway system. That strategy shall cover a period of at least five years and be renewable.</p> <p>2. Having due regard to Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States may also provide the infrastructure manager with financing consistent with its functions as referred to in point (2) of Article 3, the size of the infrastructure and financial requirements, in particular in order to cover new investments. Member States may decide to finance those investments through means other than direct State funding. In any case, Member States shall comply with the requirements referred to in paragraph 4 of this Article.</p> <p>3. Within the framework of general policy determined by the Member State concerned and taking into account the strategy referred to in paragraph 1 and the financing provided by the Member States referred to in paragraph 2, the infrastructure manager shall adopt a business plan including investment and financial programmes. The plan shall be designed to ensure optimal and efficient use, provision and development of</p>		<p>potrebnih za izvršenje aktivnosti iz Nacionalnog programa.</p> <p>Nacionalni program donosi se za period od pet godina. Na osnovu Nacionalnog programa upravljač infrastrukture izrađuje godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja sa projekcijom za naredne četiri godine.</p> <p>Upravljač infrastrukture objavljuje na svojoj internet strani predlog programa iz stava 3. ovog člana, konsultuje podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i druge zainteresovane strane u postupku donošenja programa i omogućava im rok od najmanje 15 dana za dostavljanje sugestija i predloga u vezi programa. Program iz stava 3. ovog člana se projektuje tako da obezbedi optimalno i efikasno korišćenje, obezbeđivanje i razvoj železničke infrastrukture, pritom obezbeđujući finansijsku ravnotežu i</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>the infrastructure while ensuring financial balance and providing manager shall ensure that known applicants and, upon their request, potential applicants have access to the relevant information and are given the opportunity to express their views on the content of the business plan regarding the conditions for access and use and the nature, provision and development of the infrastructure before its approval by the infrastructure manager.</p> <p>4. Member States shall ensure that, under normal business conditions and over a reasonable period which shall not exceed a period of five years, the profit and loss account of an infrastructure manager shall at least balance income from infrastructure charges, surpluses from other commercial activities, non-refundable incomes from private sources and State funding, on the one hand, including advance payments from the State, where appropriate, and infrastructure expenditure, on the other hand.</p> <p>Without prejudice to the</p>		<p>osiguravanje sredstava za ostvarivanje tih ciljeva. Upravljač infrastrukture dva puta godišnje podnosi Ministarstvu izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja. Ministarstvo podnosi Vladi jedanput godišnje izveštaj o realizaciji Nacionalnog programa na osnovu izveštaja iz stava 6 ovog člana. Ministar propisuje sadržinu i formu izveštaja iz stava 7. ovog člana.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	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.					
9.	<p>Transparent debt relief</p> <p>1. Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States shall set up appropriate mechanisms to help reduce the indebtedness of publicly owned or controlled railway undertakings to a level which does not impede sound financial management and which improves their financial situation.</p> <p>2. For the purposes referred to in paragraph 1, Member States may require a separate debt amortisation unit to be set up within the accounting departments of such railway</p>			NU	<p>Ova materija nije predmet regulisanja Predloga zakona. Realizovaće se tokom daljeg procesa restrukturiranja železnice.</p>	

	<p>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 granted, under equitable, non-discriminatory and transparent conditions, the right</p>	12.	<p>Železnički prevoznici imaju pravo pristupa železničkoj infrastrukturi pod ravnopravnim, nediskriminatorskim i transparentnim uslovima u svrhu obavljanja prevoza</p>	DU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou.</p> <p>S obzirom na to</p>	

	<p>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</p>		<p>robe i putnika, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>.</p>		<p>da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora. Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	
--	--	--	---	--	--	--

	<p>regulatory body or bodies referred to in Article 55 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.</p>			NU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou. S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na</p>	

	<p>Such limitation shall not have the effect of restricting the right to pick up passengers at any station located along the route of an international service and to set them down at another, including stations located in the same Member State, except where the exercise of that right would compromise the economic equilibrium of a public service contract.</p> <p>2. Whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised shall be determined by the relevant regulatory body or 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</p>				<p>međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora. Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

	<p>contract.</p> <p>The competent authorities and the railway undertakings providing the public services shall provide the relevant regulatory body or bodies with the information reasonably required to reach a decision. The regulatory body shall consider the information provided by these parties, and, as appropriate, shall ask for relevant information from, and initiate consultation with, all relevant parties, within one month of receipt of the request. The regulatory body shall consult all the relevant parties as appropriate, and shall inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within six weeks of receipt of all relevant information.</p> <p>3. The regulatory body shall give the grounds for its decision and specify the time period within which, and the conditions under which, any of the following may request a reconsideration of the decision:</p> <p>(a) the relevant competent authority or competent authorities;</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>(b) the infrastructure manager;</p> <p>(c) the railway undertaking performing the public service contract;</p> <p>(d) the railway undertaking seeking access.</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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>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.	<p>1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under the conditions laid down in this Article, authorise the authority responsible for rail passenger transport to impose a levy on railway undertakings providing passenger services for the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority and which are operated between two stations in that Member State.</p> <p>In that case, railway undertakings providing domestic or international rail passenger transport services shall be subject to the same levy on the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority.</p> <p>2. The levy is intended to compensate the authority for</p>			NU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou.</p> <p>S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora.</p> <p>Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju</p>	

	<p>public service obligations laid down in public service contracts awarded in accordance with Union law. The revenue raised from such a levy and paid as compensation shall not exceed what is necessary to cover all or part of the cost incurred in the relevant public service obligations taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.</p> <p>3. The levy shall be imposed in accordance with Union law, and shall respect in particular the principles of fairness, transparency, non-discrimination and proportionality, in particular between the average price 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>Transportne zajednice.</p>	
--	--	--	--	--	-------------------------------	--

	<p>5. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
13.	<p>Conditions of access to services</p> <p>1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.</p> <p>2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services supplied in these facilities.</p> <p>3. To guarantee full transparency and non-discrimination of access to the service facilities referred to in</p>	13.	<p>Upravljač infrastrukture obezbeđuje svim železničkim prevoznicima, na nediskriminatorski način, minimalni pristupni paket usluga utvrđen članom 14. ovog zakona.</p> <p>Operatori uslužnih objekata na nediskriminatorski način pružaju svim železničkim prevoznicima pristup uslužnim objektima, uključujući i pristup kolosecima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojima se uređuje plovidba i luke na unutrašnjim vodama.</p> <p>Kako bi se garantovala</p>	PU		

<p>points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator of such a service facility is under direct or indirect control of a body or firm which is also active and holds a dominant position in national railway transport services markets for which the facility is used, the operators of these service facilities shall be organised in such a way that they are independent of this body or firm in organisational and decision-making terms. Such independence shall not imply the requirement of the establishment of a separate legal entity for service facilities and may be fulfilled with the organisation of distinct divisions within a single legal entity.</p> <p>For all service facilities referred to in point 2 of Annex II, the operator and the body or firm shall have separate accounts, including separate balance sheets and profit and loss accounts.</p> <p>Where operation of the service facility is ensured by an infrastructure manager or the operator of the service facility is</p>		<p>potpuna transparentnost i nediskriminatorski pristup uslužnim objektima iz člana 15. stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona i pružanju usluga u ovim objektima, ako je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom kontrolom železničkog prevoznika koji je aktivan i ima dominantan položaj na nacionalnom tržištu usluga železničkog prevoza za koje se koristi objekat, operator uslužnog objekta mora biti nezavisan od tog železničkog prevoznika u pogledu organizacije i odlučivanja, s tim da ova nezavisnost ne podrazumeva uspostavljanje odvojenog pravnog subjekta za uslužni objekat i može se ostvariti organizacijom odvojenih odeljenja u okviru jednog pravnog subjekta. Za sve uslužne objekte iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta i privredni subjekat u čijem je sastavu vode odvojene račune, uključujući odvojene bilanse stanja i bilanse uspeha. Ukoliko funkcionisanje uslužnog objekta iz člana 15.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>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 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</p>		<p>stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona obezbeđuje upravljač infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom kontrolom upravljača infrastrukture, smatra se da je garantovana potpuna transparentnost i nediskriminatorski pristup tom uslužnom objektu ukoliko je ostvarena nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture iz člana 7. ovog zakona.</p> <p>Na zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta odgovara u razumnom roku koji utvrđuje Direkcija za železnice.</p> <p>Zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 46) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji.</p> <p>Zahtevi iz stava 6. ovog člana mogu se odbiti</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>operator of the service facility shall justify in writing any decision of refusal and indicate viable alternatives in other facilities.</p> <p>5. Where an operator of the service facility referred to in point 2 of Annex II encounters conflicts between different requests, it shall attempt to meet all requests in so far as possible. If no viable alternative is available, and it is not possible to accommodate all requests for capacity for the relevant facility on the basis of demonstrated needs, the applicant may complain to the regulatory body referred to in Article 55 which shall examine the case and take action, where appropriate, to ensure that an appropriate part of the capacity is granted to that applicant.</p> <p>6. Where a service facility referred to in point 2 of Annex II has not been in use for at least two consecutive years and interest by railway undertakings for access to this facility has been expressed to the operator of that service facility on the basis of demonstrated needs, its owner shall publicise the operation of the facility as being</p>		<p>isključivo ukoliko postoje izvodljive alternative koje železničkim prevoznicima omogućuju da obavljaju prevoz robe ili putnika na istim ili alternativnim prevoznim putevima pod ekonomski prihvatljivim uslovima.</p> <p>Operator uslužnog objekta nije obavezan da ulaže u resurse ili objekte kako bi ispunio sve zahteve železničkih prevoznika.</p> <p>Ako se zahtevi železničkih prevoznika odnose na pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu kojim upravlja operator uslužnog objekta iz stava 3. ovog člana, operator uslužnog objekta je dužan da opravda u pisanom obliku odluku o odbijanju i navede izvodljive alternative u drugim objektima.</p> <p>Operator uslužnog objekta iz člana 15. stav 2. ovog zakona će, u slučaju sukobljenih zahteva železničkih prevoznika, nastojati da ispuni sve zahteve u meri u kojoj je to moguće.</p> <p>Ako nije dostupna izvodljiva alternativa, i nije moguće ispuniti sve zahteve za kapacitetom za relevantan</p>			
--	---	--	--	--	--	--

<p>for lease or rent as a rail service facility, as a whole or in part, unless the operator of that service facility demonstrates that an ongoing process of reconversion prevents its use by any railway undertaking.</p> <p>7. Where the operator of the service facility provides any of the services referred to in point 3 of Annex II as additional services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>8. Railway undertakings may request, as ancillary services, further services referred to in point 4 of Annex II from the infrastructure manager or from other operators of the service facility. The operator of the service facility is not obliged to supply these services. Where the operator of the service facility decides to offer to others any of these services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>9. Based on the experience of regulatory bodies and operators of service facilities and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the</p>	<p>uslužni objekat, podnosilac zahteva može podneti zahtev za pokretanje postupka (u daljem tekstu: Zahtev) Direkciji za železnice, u roku od 30 dana od dana saznanja za odbijanje njegovog zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu. Ako se uslužni objekat iz člana 15. stav 2. ovog zakona ne koristi najmanje dve uzastopne godine, a operatoru tog objekta su železnički prevoznici izrazili interes za pristup, vlasnik tog uslužnog objekta je obavezan da objavi da je eksploatacija objekta dostupna za lizing ili zakup kao železnički uslužni objekat, u celosti ili delimično, osim ako operator tog uslužnog objekta dokaže da je u toku postupak vraćanja u prethodno stanje zbog čega nije moguća njegova upotreba od strane bilo kog železničkog prevoznika. Ako operator uslužnog objekta pruža bilo koju od usluga iz člana 15. stav 3. ovog zakona kao dodatnu uslugu, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na</p>			
--	---	--	--	--

	<p>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>nediskriminatorski način. Železnički prevoznici mogu da zahtevaju, kao pomoćne usluge, usluge navedene u članu 15. stav 4. ovog zakona od upravljača infrastrukture ili drugih operatera uslužnih objekata. Operator uslužnog objekta nije u obavezi da izvrši tražene pomoćne usluge, ali ako odluči da ponudi bilo koju od ovih usluga, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na nediskriminatorski način. Vlada radi nesmetanog funkcionisanja tržišta železničkih usluga, svojim aktom bliže uređuje pojedini postupka i kriterijume koji se primenjuju za pristup uslugama koje se pružaju u uslužnim objektima navedenim u članu 15. st. 2, 4. i 5. ovog zakona.</p>			
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</p>	46.1-2	<p>U cilju nesmetanog obavljanja međunarodnog železničkog prevoza mogu se zaključiti pogranični sporazumi sa susednim državama. Odredbe sadržane u pograničnim sporazumima ne smeju diskriminisati</p>	PU		

	<p>undertakings to operate cross-border services.</p> <p>2. Member States shall notify the Commission of any cross-border agreement by 16 June 2013, for the agreements concluded before that date, and before their conclusion for new or revised agreements between Member States. The Commission shall decide whether such agreements are in compliance with Union law within nine months of notification for agreements concluded before 15 December 2012 and within four months of notification for new or revised agreements between Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>3. Without prejudice to the division of competence between the Union and the Member States, in accordance with Union law, Member States shall notify the Commission of their</p>		<p>železničke prevoznike, niti ograničavati slobodu železničkih prevoznika da pružaju prekogranične usluge.</p>	<p>NP</p>	<p>Odnosi se isključivo na zemlje članice.</p>	
--	--	--	---	-----------	--	--

	<p>intention to enter into negotiations on, and to conclude, new or revised cross-border agreements between Member States and third countries.</p> <p>4. If, within two months of the receipt of the notification of a Member State's intention to enter into the negotiations referred to in paragraph 2, the Commission concludes that the negotiations are likely to undermine the objectives of Union negotiations underway with the third countries concerned and/or to lead to an agreement which is incompatible with Union law, it shall inform the Member State accordingly.</p> <p>Member States shall keep the Commission regularly informed of any such negotiations and, where appropriate, invite the Commission to participate as an observer.</p> <p>5. Member States shall be authorised to provisionally apply and/or to conclude new or revised cross-border agreements with third countries, provided that they are compatible with Union law and do not harm the object and purpose of the</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	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).					
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, to assess the effect of the measures adopted and to analyse the impact of the measures planned by the Commission. Where</p>			NP	Odnosi se na nadležnost EK	

	<p>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 every two years to the European</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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>	81.14	<p>Direkcija izdaje licencu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - za prevoz robe i/ili putnika; - za prevoz za sopstvene potrebe. 	PU		
		118.1	<p>Direkcija, kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonima kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju, interoperabilnost železničkog sistema i žičare za prevoz lica.</p>			
17.1-4.	<p>General requirements</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established. 2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with. 3. An undertaking which fulfils the requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence. 4. No undertaking shall be 	79.1	<p>Javni prevoz putnika i robe na javnoj železničkoj infrastrukturi obavlja železnički prevoznik koji ima licencu i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije, odnosno nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta i ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture.</p>	PU		
		81.1	<p>Licenca se izdaje podnosiocu</p>			

	<p>permitted to provide the rail transport services covered by this Chapter unless it has been granted the appropriate licence for the services to be provided.</p> <p>However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.</p>	82.1	<p>zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu čija je pretežna delatnost pružanje usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Licencu je Direkcija dužna da izda ako su ispunjeni uslovi iz člana 81. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.</p>			
17.5.	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			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	

	procedure to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
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>	81.1	<p>Licenca se izdaje podnosiocu zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravno licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom</p>	PU		
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</p>	81.2-3	<p>Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako:</p> <p>1) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica</p>	PU		

	<p>serious criminal offences, including offences of a commercial nature;</p> <p>(b) have not been declared bankrupt;</p> <p>(c) have not been convicted of serious offences set out in specific legislation applicable to transport;</p> <p>(d) have not been convicted of serious or repeated failure to fulfil social or labour law obligations, including obligations under occupational safety and health legislation, and customs law obligations in the case of a company seeking to operate cross-border freight transport subject to customs procedures.</p> <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>ovlašćena za upravljanje nisu pravosnažno osuđivani za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne prestupe;</p> <p>2) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu osuđivani za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu, kao i carinskim propisima, ukoliko podnosilac zahteva traži da obavlja prekogranični prevoz robe, koji podleže carinskim procedurama;</p> <p>3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.</p> <p>Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.</p>			
20.	Requirements relating to financial fitness	81.4	Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno	PU	Potpuna usklađenost je postignuta	

	<p>1. The requirements relating to financial fitness shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it will be able to meet its actual and potential obligations, established under realistic assumptions, for a period of 12 months.</p> <p>2. The licensing authority shall verify financial fitness especially by means of a railway undertaking's annual accounts or, in the case of undertakings applying for a licence which are unable to present annual accounts, a balance sheet. Each undertaking applying for a licence shall provide at least the information listed in Annex III.</p> <p>3. The licensing authority shall not consider an undertaking applying for a licence to be financially fit if considerable or recurrent arrears of taxes or social security are owed as a result of that undertaking's activity.</p> <p>4. The licensing authority may require the submission of an audit report and suitable documents from a bank, public savings bank, accountant or auditor. Those documents shall</p>	<p>81.6</p> <p>81.7</p>	<p>društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.</p> <p>Uslov iz stava 4. ovog člana ne smatra se ispunjenim ukoliko podnosilac zahteva neredovno uplaćuje dospele poreze i doprinose.</p> <p>Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako redovno uplaćuje dospele poreze i doprinose.</p>		<p>donošenjem Pravilnika o licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, broj 9/14)</p>	
--	---	-------------------------	--	--	---	--

	<p>include the information listed in Annex III.</p> <p>5. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex III. Thus, Annex III may be amended to specify the information to be provided by undertakings applying for a licence or supplemented in the light of the experience gained by licensing authorities or the evolution of the rail transport market.</p>					
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>	81.8	<p>Uslov koji se odnosi na stručnost podnosilac zahteva ispunjava ako ima ili će u trenutku kada bude započeo sa radom imati uspostavljenu unutrašnju organizaciju i rukovodstvo koje poseduje odgovarajuće znanje i iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci.</p>	PU		
22.	<p>Requirements relating to cover for civil liability</p>	81.9	<p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku</p>	PU		

	<p>Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, a railway undertaking shall be adequately insured or have adequate guarantees under market conditions for cover, in accordance with national and international law, of its liabilities in the event of accidents, in particular in respect of passengers, luggage, freight, mail and third parties. Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage purposes, may be taken into account.</p>	81.10	<p>odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.</p> <p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju udesa, posebno kada</p>			
--	--	-------	---	--	--	--

		81.11	<p>se radi o trećim licima.</p> <p>Prilikom ocene o ispunjenosti uslova iz st. 8. i 9. ovog člana mogu se uzeti u obzir specifični detalji i stepen rizika različitih vrsta prevoza, naročito prevoze za svrhe kulture ili baštine.</p>			
23.1.	<p>Spatial and temporal validity</p> <p>1. A licence shall be valid throughout the territory of the Union.</p>			NP	Odnosi se na važenje licence na teritoriji EU.	
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>82.2</p> <p>83.1</p>	<p>Licenca se izdaje na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je.</p> <p>Direkcija proverava svakih 12 meseci da li železnički prevoznik, ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona.</p>	PU		
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</p>	83.2-16	<p>Ako postoji ozbiljna sumnja da železnički prevoznik ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona, Direkcija može u svako doba da proveri da li železnički prevoznik, i dalje ispunjava uslove za izdavanje licence.</p>	PU		

<p>authority may, at any time, check whether that railway undertaking does in fact comply with those requirements.</p> <p>Where a licensing authority is satisfied that a railway undertaking can no longer meet the requirements, it shall suspend or revoke the licence.</p> <p>2. Where the licensing authority of a Member State is satisfied that there is serious doubt regarding compliance with the requirements laid down in this Chapter on the part of a railway undertaking to which a 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</p>		<p>Ako se prilikom provjere iz st. 1. i 2. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 81. stav 1. ovog zakona nije ispunjen, Direkcija će rešenjem suspendovati ili oduzeti licencu.</p> <p>U slučaju kada je licenca za prevoz suspendovana ili oduzeta zbog neispunjavanja uslova koji se odnosi na finansijsku sposobnost iz člana 66. stav 3. ovog zakona, Direkcija za železnice može izdati privremenu licencu za prevoz, do reorganizacije železničkog preduzeća, odnosno prevoznika za sopstvene potrebe, pod uslovom da bezbednost nije ugrožena. Privremena licenca za prevoz se izdaje na period koji ne može biti duži od šest meseci od dana izdavanja.</p> <p>Ukoliko železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ne obavlja prevoz u periodu od šest meseci neprekidno ili kada ne otpočne sa obavljanjem prevoza u periodu od šest</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>has ceased operations for six months or has not started operations within six months of the grant of a licence, the licensing authority may decide that the licence shall be required to be resubmitted for approval or be suspended.</p> <p>As regards the start of activities, the railway undertaking may ask for a longer period to be fixed, taking account of the specific nature of the services to be provided.</p> <p>5. In the event of a change affecting the legal situation of an undertaking and, in particular, in the event of a merger or takeover, the licensing authority may decide that the licence shall be resubmitted for approval. The railway undertaking in question may continue operations, unless the licensing authority decides that safety is jeopardised. In that event, the grounds for such a decision shall be given.</p> <p>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</p>		<p>meseci od dana izdavanja licence za prevoz, Direkcija za železnice može rešenjem oduzeti licencu za prevoz ili je suspendovati dok se ne steknu uslovi da se nastavi obavljanje prevoza za koji je izdata licenca.</p> <p>Podnosilac zahteva za izdavanje licence može tražiti da se odredi duži rok za otpočinjanje obavljanja prevoza, uzimajući u obzir posebnu prirodu usluga koje će pružati.</p> <p>Imalac licence je dužan da obavesti Direkciju za železnice o izvršenim statusnim promenama, promeni pravne forme ili reorganizaciji u roku od 30 dana od dana nastale promene. Direkcija za železnice, može rešenjem odlučiti da je to lice dužno da ponovo podnese zahtev za dobijanje licence.</p> <p>Lice iz stava 7. ovog člana može nastaviti sa obavljanjem prevoza, osim ukoliko Direkcija za železnice ne oceni da je bezbednost u železničkom</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>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>saobraćaja ugrožena, u kom slučaju mu Direkcija za železnice rešenjem oduzima licencu.</p> <p>Ukoliko je usled statusnih promena, promene pravne forme ili reorganizacije železnički pevoznik brisan iz registra privrednih subjekata, ili je na drugi način prestao da postoji, licenca prestaje da važi po sili zakona.</p> <p>U slučaju kada imalac licence namerava da značajno izmeni ili proširi delatnost, dužan je da dostavi Direkciji zahtev za proveru ispunjenosti uslova iz člana 81. ovog zakona.</p> <p>Direkcija rešenjem oduzima licencu železničkom prevozniku protiv koga je pokrenut stečajni ili postupak likvidacije, osim ako železnički prevoznik u razumnom vremenskom periodu dostavi dokaze o zadovoljavajućem finansijskom restrukturiranju.</p> <p>Direkcija rešenjem suspenduje licencu ako je istekao period pokrića za građansku odgovornost.</p> <p>Uz rešenje doneto na osnovu ovog člana Direkcija će</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>sačiniti novi dokument sa ažuriranim informacijama o izdatoj licenci.</p> <p>Rešenje Direkcije iz ovog člana je konačno u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Imalac licence dužan je da Direkciji, na njen zahtev, dostavi podatke o ispunjenosti uslova za izdavanje licence, kao i da bez odlaganja obavesti Direkciju o svim promenama koje nastanu u vezi sa tim uslovima.</p> <p>Sadržinu licence, način provere ispunjenosti propisanih uslova i obaveze prevoznika u pogledu dostavljanja dokumentacije za potrebe periodične provere finansijskog poslovanja i ispunjenosti drugih uslova, bliže uređuje Direkcija.</p>			
25.	<p>Procedure for granting licences</p> <p>1. The procedures for granting licences shall be made public by the Member State concerned, which shall inform the Commission thereof.</p> <p>2. The licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible,</p>	82.1	<p>Licencu Direkcija za železnice dužna je da izda, ako su ispunjeni uslovi iz člana 81. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.</p>	PU		
		82.4.	<p>Rešenje o odbijanju izdavanja licence konačno je u upravnom postupku i protiv</p>			

	<p>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>	83.16	<p>njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Sadržinu licence, način provere ispunjenosti propisanih uslova i obaveze prevoznika u pogledu dostavljanja dokumentacije za potrebe periodične provere finansijskog poslovanja i ispunjenosti drugih uslova, bliže uređuje Direkcija.</p>			
26.	<p>Effective use of infrastructure 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>Način obračuna cena pristupa i dodela kapaciteta javne železničke infrastrukture moraju biti u skladu sa načelima utvrđenim ovim zakonom i omogućiti upravljaču infrastrukture optimalno efikasno iskorišćenje raspoloživih kapaciteta infrastrukture.</p>	PU		
27.	<p>Network statement</p> <p>1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement</p>	17.1-2	<p>Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, izrađuje i objavljuje Izjavu o mreži. Upravljač</p>	PU		

	<p>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 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</p>	17.4-6	<p>infrastrukture je dužan da sadržinu radne verzije Izjave o mreži učini dostupnom zainteresovanim stranama najkasnije deset dana pre obavljanja konsultacije.</p> <p>Izjava o mreži se objavljuje na srpskom jeziku i može se pribaviti nakon plaćanja cene koja ne premašuje troškove njenog objavljivanja. Tekst Izjave o mreži se stavlja na raspolaganje besplatno u elektronskom obliku na internet stranici upravljača infrastrukture na srpskom i engleskom jeziku, kao i na internet stranici međunarodnog udruženja upravljača infrastrukture.</p> <p>Deo Izjave o mreži koji sadrži podatke koji se odnose na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uslove za pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama koje pruža upravljač infrastrukture; - načela i način određivanja i naplate cena; - visinu cena minimalnog pristupnog paketa usluga, za pristup uslužnim objektima kojima upravlja upravljač 			
--	---	--------	---	--	--	--

	<p>free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.</p> <p>3. The network statement shall be kept up to date and amended as necessary.</p> <p>4. The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.</p>		<p>infrastrukture i usluge koje u njima pruža, za dodatne i prateće usluge koje pruža upravljač infrastrukture;</p> <p>- načela i kriterijume za dodelu infrastrukturnog kapaciteta,</p> <p>smatra se opštim uslovima ugovora o korišćenju infrastrukture koji zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik kojem je dodeljen kapacitet infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da vrši izmene i dopune Izjave o mreži ako dođe do bilo koje promene podataka koje ona sadrži.</p> <p>Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre poslednjeg dana za podnošenje zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</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>	19.2-3	<p>Ugovorom o korišćenju javne železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika, a koja se posebno odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, primenu propisa koji uređuju transport opasne robe, kao i na plaćanje cena pristupa železničkoj infrastrukturi i cena usluga i cena usluga.</p> <p>Ugovori iz stava 1. ovog člana zaključuju se pod uslovima koji su nediskriminatorski i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.</p>	PU		
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</p>	20.	<p>Metodologiju za određivanje cena pristupa i cena usluga iz člana 15. ovog zakona utvrđuje Vlada, poštujući nezavisnost upravljanja utvrđenu članom 7. ovog zakona.</p> <p>Vlada može aktom iz stava 1. ovog člana da reguliše vremenski ograničene sisteme kompenzacije za korišćenje železničke infrastrukture, za dokazivo neplaćene troškove</p>	PU		

	<p>the network statement contains the charging framework and charging rules or indicates a website where the charging framework and charging rules are published.</p> <p>The infrastructure manager shall determine and collect the charge for the use of infrastructure in accordance with the established charging framework and charging rules.</p> <p>Without prejudice to the management independence laid down in Article 4 and provided that the right has been directly conferred by constitutional law before 15 December 2010, the national parliament may have the right to scrutinise and, where appropriate, review the level of charges determined by the infrastructure manager. Any such review shall ensure that charges comply with this Directive, the established charging framework and charging rules.</p> <p>2. Except where specific arrangements are made under Article 32(3), infrastructure managers shall ensure that the charging scheme in use is based on the same principles over the whole of their network.</p>		<p>konkurentskih vidova transporta koji se tiču zaštite životne sredine, nezgoda i infrastrukture, u meri u kojoj ti troškovi premašuju ekvivalentne troškove železnice.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje specifična pravila za obračun cena pristupa i cena usluga koja su usklađena sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana. Metodologija za određivanje cena i specifična pravila za obračun cena pristupa i pružanja usluga sadržani su u Izjavi o mreži ili se ukazuje na internet stranicu na kojoj se one objavljuju.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje i naplaćuje cene pristupa iz člana 14. ovog zakona i cene za pružanje svojih usluga iz člana 15. ovog zakona u skladu sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana i pravilima za obračun cena iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Visinu cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i, kada je</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>moguće, visinu cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje se pružaju u tim uslužnim objektima, upravljač infrastrukture utvrđuje na neodređeno vreme, i dostavlja Direkciji na mišljenje. Direkcija daje mišljenje na visine cena iz ovog stava u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja.</p> <p>Vlada daje saglasnost na visinu cene pristupa i cene pristupa delu javne železničke infrastrukture koji povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.</p> <p>Izmena cena iz stava 5. ovog člana vrši se u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu uz saglasnost Vlade, a po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije .</p> <p>U slučaju izmene cena koje su objavljene u Izjavi o mreži, upravljač infrastrukture je dužan da objavi izmenu Izjave o mreži u pogledu cena najkasnije šest meseci pre početka primene izmena Izjave o</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da obračun i naplatu cena vrši prema istim načelima za celu mrežu, izuzev u slučajevima iz člana 24. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture obavezan je da prilikom utvrđivanja cena primeni takav obračun cena kojim se različitim železničkim prevoznicima, a koji obavljaju iste vrste prevoza, obezbeđuju jednake i nediskriminatorske cene u skladu sa pravilima utvrđenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture poštuje komercijalnu poverljivost informacija koje mu dostavljaju podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p>			
30.	<p>Infrastructure cost and accounts</p> <p>1. Infrastructure managers shall, with due regard to safety and to maintaining and improving the quality of the infrastructure service, be given incentives to reduce the costs of providing infrastructure and the level of access charges.</p> <p>2. Without prejudice to their</p>	21.3	<p>Za poslove u vezi sa staranjem o bezbednosti u železničkom saobraćaju, održavanja i poboljšanja kvaliteta usluga upravljača infrastrukture, posebno će se predvideti podsticaji za smanjenje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom, za pristup infrastrukturi koja povezuje</p>	PU		

	<p>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 to in paragraph 1</p>	<p>21.1</p> <p>21.2</p> <p>21.4</p>	<p>sa uslužnim objektima i za usluge koje pruža upravljač infrastrukture, ugovorom iz stava 1. ovog člana ili regulatornim merama ili kombinacijom podsticaja, kao i za smanjenje visine cena, putem regulatornih mera.</p> <p>Medusobna prava i obaveze upravljača infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave uređuju se upravnim ugovorom o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom za period koji nije kraći od pet godina, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju upravni ugovori.</p> <p>Upravljač infrastrukture zaključuje ugovor iz stava 1. ovog člana sa autonomnom pokrajinom ili jedinicom lokalne samouprave uz saglasnost Vlade.</p> <p>Uslovi ugovora iz stava 1. ovog člana i struktura dogovorenih plaćanja za obezbeđivanje finansiranja upravljača infrastrukture se</p>			
--	--	-------------------------------------	---	--	--	--

	<p>develop and maintain a register of their assets and the assets they are responsible for managing which would be used to assess the financing needed to repair or replace them. This shall be accompanied by details of expenditure on renewal and upgrading of the infrastructure.</p> <p>8. Infrastructure managers shall establish a method for apportioning costs to the different categories of services offered to railway undertakings. Member States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</p>	<p>21.8</p> <p>21.9</p>	<p>stranicama ugovornih strana. Upravljač infrastrukture je dužan da uskladi Program poslovanja i godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja iz člana 48. stav 3. ovog zakona sa ugovorom iz stava 1. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture uspostavlja i održava registar svojih sredstava i sredstava za čije upravljanje je odgovoran, koji će se koristiti za ocenu potrebnog finansiranja za njihovu popravku ili zamenu. Registar će uključivati i detalje o rashodima usled obnove i unapređenja infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture određuje način opredeljivanja troškova za različite usluge koje nudi železničkim prevoznicima.</p>			
31.	Principles of charging	23.	Za pristup i korišćenje železničke infrastrukture i	DU	Ova odredba Direktive je	

	<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 facilities shall be set at the cost that is</p>	<p>uslužnih objekata, odnosno za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona plaća se cena upravljaču infrastrukture, odnosno operatoru uslužnog objekta. Sredstva ostvarena naplatom cena iz stava 1. ovog člana prihod su upravljača infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta i koriste se za finansiranje njihovog poslovanja. Upravljač infrastrukture i operator uslužnog objekta dužni su da dostave Direkciji sve neophodne informacije o utvrđenim cenama kako bi se omogućilo vršenje nadležnosti Direkcije. Upravljač infrastrukture i operator uslužnog objekta obavezni su da, na zahtev, dokažu železničkom prevozniku da su cene pristupa, cene pristupa uslužnom objektu i cene usluga koje su mu fakturisane u skladu sa ovim zakonom, sa Izjavom o mreži i sa Informacijom o uslužnom objektu. Cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima, određuju se na osnovu</p>		delimično diskreciona.	
--	--	--	--	------------------------	--

	<p>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>troškova direktno nastalih kao rezultat saobraćanja vozova.</p> <p>Vlada bliže uređuje način i modalitete izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza.</p> <p>Cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi mogu da uključe cenu koja odražava nedostatak kapaciteta odredivog dela infrastrukture tokom perioda zagušenja.</p> <p>Cene iz st. 5. i 7. ovog člana mogu se utvrditi prema proseku zasnovanom na obimu saobraćanja vozova u određenom vremenu, s tim da, tako utvrđena cenama pristupa železničkoj infrastrukturi mora biti srazmerna troškovima usluga pruženih železničkom prevozniku.</p> <p>Cena koja se naplaćuje za pristup kolosecima unutar uslužnih objekata iz člana 15. stav 2. ovog zakona i pružanje usluga u tim objektima ne smeju premašiti troškove pružanja usluga plus razumno dobit.</p> <p>Ako usluge iz člana 15. ovog zakona, kao dodatne i prateće</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</p>		<p>usluge nudi samo jedan snabdevač, cene koje se naplaćuju za te usluge ne mogu premašiti troškove pružanja takve usluge, uvećane za razumnu dobit. Cena koju upravljač infrastrukture naplaćuje za uslugu iz člana 15. stav 4. tačka 1. ovog zakona ne može premašiti troškove pružanja te usluge. Kada napajanje električnom energijom za vuču, kao dodatnu uslugu, vrši upravljač infrastrukture, naknada za utrošenu električnu energiju za vuču ne može premašiti troškove pružanja te dodatne usluge. Moguća je naplata cena za kapacitete korišćene za održavanje infrastrukture. Takve cene ne premašuju neto gubitak prihoda upravljača infrastrukture koji je posledica održavanja. Operator uslužnog objekta za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona dužan je da dostavi upravljaču infrastrukture informacije o cenama koje se objavljuju u Izjavi o mreži ili ukazuje na internet stranicu na kojoj su te informacije dostupne</p>			
---	--	--	--	--	--

	<p>effects shall support the retrofitting of wagons with the most economically viable low-noise braking technology available.</p> <p>Charging of environmental costs which results in an increase in the overall revenue accruing to the infrastructure manager shall however be allowed only if such charging is applied to road freight transport in accordance with Union law.</p> <p>If charging for environmental costs generates additional revenue, it shall be for Member States to decide how the revenue is to be used.</p> <p>Member States shall ensure that the necessary information is kept and that the origin of the charging of environmental costs and its application can be traced. Member States shall provide the Commission with this information upon request.</p> <p>6. To avoid undesirable disproportionate fluctuations, the charges referred to in paragraphs 3, 4 and 5 may be averaged over a reasonable spread of train services and times. Nevertheless, the relative magnitude of the infrastructure charge shall be related to the</p>		<p>besplatno u elektronskom obliku, u skladu sa članom 17. ovog zakona.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

<p>costs attributable to the services.</p> <p>7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>8. Where services listed in points 3 and 4 of Annex II, as additional and ancillary services are offered by only one supplier, the charge imposed for such a service shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such charges shall not exceed the net revenue loss to the infrastructure manager caused by the maintenance.</p> <p>10. The operator of the facility for supply of the services referred to in points 2, 3 and 4 of Annex II shall provide the infrastructure manager with the information on charges to be included in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format in</p>					
---	--	--	--	--	--

	accordance with Article 27.					
32.	<p>Exceptions to charging principles</p> <p>1. In order to obtain full recovery of the costs incurred by the infrastructure manager a Member State may, if the market can bear this, levy mark-ups on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, while guaranteeing optimal competitiveness of rail market segments. The charging system shall respect the productivity increases achieved by railway undertakings.</p> <p>The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p> <p>Before approving the levy of such mark-ups, Member States shall ensure that the infrastructure managers evaluate their relevance for specific market segments, considering at least the pairs listed in point 1 of Annex VI</p>	24.	<p>Upravljač infrastrukture može da naplati dodatak, u cilju potpunog pokriva svojih troškova, pod uslovom da tržište železničkih usluga to može da podnese i na osnovu načela efikasnosti, transparentnosti i nediskriminacije, garantujući pri tom optimalnu konkurentnost segmenata železničkog tržišta. Ovakav sistem naplate uzima u obzir postignuto povećanje produktivnosti železničkih prevoznika.</p> <p>Radi uvođenja dodataka iz stava 1. ovog člana u sistem naplate, upravljač infrastrukture prilikom definisanja spiska tržišnih segmenata razmatra i poredi najmanje sledeće parove:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usluge prevoza putnika naspram usluga prevoza robe; 2) vozove koji prevoze opasnu robu naspram ostalih teretnih vozova; 3) usluge u unutrašnjem saobraćaju naspram usluga u međunarodnom saobraćaju; 4) kombinovani transport naspram direktnih vozova; 	DU	Diskreciona odredba	

<p>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 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</p>	<p>5) usluge u gradskom ili regionalnom putničkom saobraćaju naspram usluga u međugradskom putničkom saobraćaju;</p> <p>6) saobraćaj blok vozova naspram vozova sa pojedinačnim vagonima;</p> <p>7) usluge redovnog prevoza naspram povremenih usluga prevoza.</p> <p>Za određene buduće investicione projekte, kao i za određene investicione projekte koji su u toku ili su završeni u prethodnih 30 godina, upravljač infrastrukture može da utvrdi ili nastavi da utvrđuje veće visine cena na osnovu dugoročnih troškova takvih projekata, ukoliko se njima povećava efikasnost i/ili isplativost i ukoliko se inače ti investicioni projekti ne bi mogli ili se nisu mogli preduzeti. Ovakav sistem naplate može da obuhvati i dogovore između upravljača infrastrukture, s jedne strane, i podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ili želeničkih prevoznika, s druge strane o podeli rizika koji se odnosi na nove investicije.</p>			
---	---	--	--	--

	<p>track gauge is different from the main rail network within the Union, infrastructure managers may set higher charges in order to obtain full costs recovery of the costs incurred.</p> <p>3. For specific future investment projects, or specific investment projects that have been completed after 1988, the infrastructure manager may set or continue to set higher charges on the basis of the long-term costs of such projects if they increase efficiency or cost-effectiveness or both and could not otherwise be or have been undertaken. Such a charging arrangement may also incorporate agreements on the sharing of the 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</p>		<p>Cena pristupa koja bude utvrđena kao deo koridora u skladu sa zaključenim međunarodnim sporazumom, može se drugačije odrediti, na način koji utvrđuje Vlada. Ukoliko upravljač infrastrukture namerava da modifikuje suštinske elemente sistema naplate na način propisan ovim članom, dužan je da to objavi najmanje tri meseca pre roka za objavljivanje Izjave o mreži iz člana 17. ovog zakona.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	advance of the deadline for the publication of the network statement according to Article 27(4).					
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> <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</p>	25.	<p>Ne dovodeći u pitanje načelo direktnih troškova iz člana 23. ovog zakona, upravljač infrastrukture može da uvede popuste železničkim prevoznicima za cene minimalnog pristupnog paketa usluga, pristupa železničkoj infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima i drugih usluga iz člana 15. ovog zakona, samo na način utvrđen ovim članom.</p> <p>Upravljač infrastrukture može odobriti popust u iznosu koji odgovara stvarnoj uštedi upravljača infrastrukture u administrativnim troškovima. Prilikom utvrđivanja nivoa popusta, ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje su već sadržane u utvrđenoj ceni.</p> <p>Izuzetno od stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može odobriti vremenski ograničeni popust, koji mora biti dostupan svim korisnicima železničke</p>	PU		

	<p>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>infrastrukture kako bi se podstakao razvoj novih usluga železničkog prevoza ili kojim se podstiče korišćenje nedovoljno iskorišćene železničke infrastrukture.</p> <p>Popusti iz stava 1. ovog člana mogu da se odnose samo na cene koje se naplaćuju za deo železničke infrastrukture koji odredi upravljač infrastrukture.</p> <p>Slični sistemi popusta se primenjuju za slične usluge. Sistemi popusta se primenjuju na nediskriminatorski način za svakog železničkog prevoznika</p>			
34.	<p>Compensation schemes for unpaid environmental, accident and infrastructure costs</p> <p>1. Member States may put in place a time-limited compensation scheme for the use of railway infrastructure for the demonstrably unpaid environmental, accident and infrastructure costs of competing transport modes in so far as these costs exceed the equivalent costs of rail.</p> <p>2. Where a railway undertaking receiving compensation enjoys</p>	20.	<p>Metodologiju za određivanje cena pristupa iz člana 14. ovog zakona i cena usluga iz člana 15. ovog zakona utvrđuje Vlada, poštujući nezavisnost upravljanja utvrđenu članom 7. ovog zakona.</p> <p>Vlada može aktom iz stava 1. ovog člana da uređuje vremenski ograničene sisteme kompenzacije za korišćenje železničke infrastrukture, za dokazivo neplaćene troškove konkurentskih vidova</p>	PU		

	<p>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>transporta koji se tiču zaštite životne sredine, nezgoda i infrastrukture, u meri u kojoj ti troškovi premašuju ekvivalentne troškove železnice.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje specifična pravila za naplatu cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje usluga koja su usklađena sa okvirom za naplatu cena iz stava 1. ovog člana. Okvir za naplatu cena i specifična pravila za naplatu cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje usluga sadržani su u Izjavi o mreži ili se ukazuje na internet stranicu na kojoj se one objavljuju.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje i naplaćuje cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje svojih usluga iz čl. 14. i 15. ovog zakona u skladu sa utvrđenim okvirom za naplatu iz stava 1. ovog člana i pravilima za naplatu cena iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Visinu cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i, kada je</p>			
--	---	--	--	--	--	--

		<p>moguće, visinu cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje se pružaju u tim uslužnim objektima, upravljač infrastrukture utvrđuje na neodređeno vreme, i dostavlja Direkciji na mišljenje. Direkcija daje mišljenje na visine cena iz ovog stava u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja.</p> <p>Vlada daje saglasnost na visinu cene minimalnog pristupnog paketa usluga i cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.</p> <p>Izmena cena iz stava 5. ovog člana vrši se u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu uz saglasnost Vlade, a po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije.</p> <p>U slučaju izmene cena koje su objavljene u Izjavi o mreži, upravljač infrastrukture je dužan da objavi izmenu Izjave o mreži u pogledu cena najmanje šest meseci pre početka primene</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>izmena Izjave o mreži. Upravljatelj infrastrukture se stara o tome da sistemi naplate cena budu zasnovani na istim načelima za celu mrežu, izuzev u slučajevima iz člana 24. ovog zakona. Upravljatelj infrastrukture obavezan je da prilikom utvrđivanja cena primeni takav proračun cena kojim se različitim železničkim prevoznicima, a koji obavljaju iste vrste prevoza, obezbeđuju jednake i nediskriminatorske cene u skladu sa pravilima utvrđenim u Izjavi o mreži. Upravljatelj infrastrukture poštuje komercijalnu poverljivost informacija koje mu dostavljaju podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p>			
35.1.	<p>Performance scheme</p> <p>1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the</p>	26.1	<p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog</p>	PU		

	operation of the network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.		poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.			
35.2.	2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.	26.	<p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.</p> <p>Sistem učinka iz stava 1. ovog člana zasniva se na sledećim osnovnim načelima, koja se primenjuju na čitavoj mreži upravljača infrastrukture:</p> <p>1) kako bi se ostvario ugovoren nivo učinka i ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravljač infrastrukture se, u toku postupka izrade Izjave o mreži, sa podnosiocima zahteva dogovara o glavnim parametrima sistema učinka,</p>	PU		

		<p>naročito o trajanju kašnjenja, maksimalnim iznosima plaćanja u okviru sistema učinka koje se odnose i na pojedinačne vožnje vozova i za sve vožnje vozova železničkog prevoznika tokom datog vremenskog perioda.</p> <p>2) upravljač infrastrukture dostavlja železničkim prevoznicima važeći red vožnje, na osnovu kojeg se računaju kašnjenja, najkasnije pet dana pre kretanja voza. Upravljač infrastrukture može da primeni kraći period obaveštavanja u slučaju nepredviđenih okolnosti, više sile ili kasnih izmena važećeg reda vožnje.</p> <p>3) sva kašnjenja se raspoređuju u jednu od sledećih klasa i pod-klasa kašnjenja:</p> <p>(1) upravljanje eksploatacijom/planiranjem koje se može pripisati upravljaču infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izrada reda vožnje, - formiranje voza, - greške u procedurama eksploatacije, - nepravilna primena pravila prioriteta, 			
--	--	---	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - osoblje, - ostali uzroci, (2) postrojenja infrastrukture za koje je odgovoran upravljač infrastrukture - signalno-sigurnosni uređaji i instalacije, - signalno-sigurnosni uređaji i instalacije na putnim prelazima u nivou, - telekomunikacione instalacije, - oprema za snabdevanje električnom energijom, - kolosek, - građevinski objekti, - osoblje, - ostali uzroci, (3) uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture: - planirani građevinski radovi, - nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova, - ograničenje brzine zbog defekta koloseka, - ostali uzroci, (4) uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture: - kašnjenje koje je 			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>prouzrokovao prethodni upravljач infrastrukture,</p> <ul style="list-style-type: none"> - kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljач infrastrukture, <p>(5) komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prekoračenje vremena stajanja, - zahtev železničkog prevoznika, - utovarne operacije, - nepravilnosti pri utovaru, - komercijalna priprema voza, - osoblje, - ostali uzroci, <p>(6) železnička vozna sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta, - formiranje voza koje vrši železnički prevoznik, - problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika), - problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta), - problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama, - osoblje, 			
--	--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - ostali uzroci, (7) uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima: <ul style="list-style-type: none"> - koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik, - koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik, (8) spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku: <ul style="list-style-type: none"> - štrajk, - administrativne formalnosti, - spoljni uticaj, - uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci, - kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži, - ostali uzroci, (9) sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravljač infrastrukture, ni železnički prevoznik: <ul style="list-style-type: none"> - opasne nezgode, nesreće i opasnosti, - zauzetost koloseka zbog kašnjenja istog voza, - zauzetost koloseka zbog kašnjenja drugog voza, - obrt, - veza vozova, - potrebno je dalje 			
--	--	--	--	--	--

		<p>istraživanje;</p> <p>4) ukoliko je moguće, kašnjenja se pripisuju jednom subjektu, uz razmatranje odgovornosti za uzrokovanje poremećaja, kao i mogućnosti ponovne normalizacije saobraćajnih uslova;</p> <p>5) pri proračunu plaćanja uzima se u obzir prosečno kašnjenje vozova sa sličnim zahtevima za tačnost;</p> <p>6) što je ranije moguće upravljač infrastrukture obaveštava železničkog prevoznika o proračunu plaćanja u sklopu sistema učinka. Ovaj proračun obuhvata sva kašnjenja vozova u periodu od najviše 30 dana;</p> <p>7) ne dovodeći u pitanje postojeće postupke po Zahtevima i odredbe člana 121. ovog zakona, u slučaju sporova koji se odnose na sistem učinka, određuje se način rešavanja sporova koji omogućuje rešavanje takvih sporova bez odlaganja Utvrđeni način rešavanja sporova mora biti nepristrasan u odnosu na uključene strane. Kod primene ovog načina</p>			
--	--	--	--	--	--

			rešavanja sporova odluka se donosi u roku od deset radnih dana. Jednom godišnje upravljač infrastrukture objavljuje prosečan godišnji nivo učinka koji su ostvarili železnički prevoznici na osnovu glavnih parametara dogovorenih za sistem učinka.			
35.3.	3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55, infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.			NP	Odnosi se na ovlašćenja EK.	
36.	Reservation charges 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	27.	Radi podsticanja efikasnog korišćenja kapaciteta infrastrukture upravljač infrastrukture može da naplaćuje podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno angažovanom železničkom prevozniku ako podnosilac	PU		

	<p>train path shall be mandatory in the event of their regular failure to use allocated paths or part of them. For the imposition of this charge, the infrastructure managers shall publish in their network statement the criteria to determine such failure to use. The regulatory body referred to in Article 55 shall control such criteria in accordance with Article 56. Payments for this charge shall be made by either the applicant or the railway undertaking appointed in accordance with Article 41(1). The infrastructure manager shall always be able to inform any interested party of the infrastructure capacity which has already been allocated to user railway undertakings.</p>		<p>zahteva nije železnički prevoznik, odgovarajuće cene za kapacitete infrastrukture koji su dodeljeni ali nisu korišćeni. Upravljač infrastrukture dužan je da naplati cenu iz stava 1. ovog člana podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture kojem je dodeljena trasa voza, odnosno angažovanom železničkom prevozniku, koji redovno propušta da koristi dodeljene trase ili deo njih. Upravljač infrastrukture u Izjavi o mreži objavljuje kriterijume za utvrđivanje ovakvog propuštanja korišćenja. Direkcija kontroliše kriterijume iz stava 2. ovog člana. Upravljač infrastrukture u svakom trenutku mora biti u mogućnosti da informiše svaku zainteresovanu stranu o kapacitetima infrastrukture koji su već dodeljeni železničkim prevoznicima.</p>			
37.	<p>Cooperation in relation to charging systems on more than one network 1. Member States shall ensure</p>	30.	<p>Upravljač infrastrukture, u cilju efikasne dodele kapaciteta infrastrukture u funkciji obavljanja međunarodnog prevoza,</p>	PU		

	<p>that infrastructure managers cooperate to enable the application of efficient charging schemes, and associate to coordinate the charging or to charge for the operation of train services which cross more than one infrastructure network of the rail system within the Union. Infrastructure managers shall, in particular, aim to guarantee the optimal competitiveness of international rail services and ensure the efficient use of the railway networks. To this end they shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive.</p> <p>2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable mark-ups, as referred to in Article 32, and performance schemes, as referred to in Article 35, to be efficiently applied, for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.</p>		<p>ostvaruje saradnju sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture prilikom organizovanja trasa vozova koji prelaze više od jedne mreže.</p> <p>Upravljač infrastrukture može u saradnji sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture, ako se proceni postojanje potrebe, da predloži i organizuje međunarodne trase vozova kako bi se olakšalo saobraćanje teretnih vozova koji su predmet <i>ad-hoc</i> zahteva iz člana 39. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture informiše Direkciju za železnice kao regulatorno telo o razvoju zajedničkih načela i praksi kao rezultat saradnje iz st. 1. i 2. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da njegovo učešće u saradnji iz stava 1. i 2. ovog člana, metode rada i svi relevantni kriterijumi koji se koriste za ocenu raspoloživosti i dodelu kapaciteta infrastrukture budu javno dostupni.</p>			
38.1.	Capacity rights	28.1 - 28.4	Kapacitet infrastrukture dodeljuje upravljač	PU		

	<p>1. Infrastructure capacity shall be allocated by an infrastructure manager. Once allocated to an applicant, it shall not be transferred by the recipient to another undertaking or service. Any trading in infrastructure capacity shall be prohibited and shall lead to exclusion from the further allocation of capacity. 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>infrastrukture. Dodeljeni kapacitet infrastrukture ne može se preneti na treće lice. Trgovina kapacitetima infrastrukture je zabranjena i vodi isključivanju iz dalje dodele kapaciteta. Korišćenje kapaciteta od strane železničkog preduzeća koje je angažovao podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta koji nije železnički prevoznik ne smatra se prenošenjem iz stava 2. ovog člana.</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. 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</p>	28.5-6	<p>Pravo korišćenja određenog kapaciteta infrastrukture u obliku trase voza može se odobriti podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture u maksimalnom trajanju od perioda važenja jednog reda vožnje. Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu zaključiti okvirni sporazum iz člana 31. ovog zakona za korišćenje kapaciteta železničke infrastrukture na duži rok nego što je to period važenja</p>	DU	<p>Deo ove odredbe Direktive odnosi se na otvoreno tržište u međunarodnom prevozu putnika. Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou. S obzirom na to da RS nije država članica</p>	

	<p>respect of any allocation of capacity shall be laid down in contracts or in Member States' legislation.</p> <p>4. Where an applicant intends to request infrastructure capacity with a view to operating an international passenger service, it shall inform the infrastructure managers and the regulatory bodies concerned. In order to enable them to assess 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>		jednog reda vožnje.		<p>EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora. Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	
39.	<p>Capacity allocation</p> <p>1. Member States may lay down a framework for the allocation of infrastructure capacity</p>	29.	<p>Postupak dodele kapaciteta sprovodi upravljač infrastrukture, pod uslovom nezavisnosti iz člana 3. ovog</p>	PU		

	<p>subject to the condition of management independence laid down in Article 4. Specific capacity-allocation rules shall be laid down. The infrastructure manager shall perform the capacity-allocation processes. In particular, the infrastructure manager shall ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner and in accordance with Union law.</p> <p>2. Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.</p>		<p>zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da se postupak iz stava 1. ovog člana sprovodi na pravičan i nediskriminatorski način, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da čuva poverljivost komercijalno osetljivih informacija koje mu se dostavljaju.</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</p>	30.	<p>Upravljač infrastrukture, u cilju efikasne dodele kapaciteta infrastrukture u funkciji obavljanja međunarodnog prevoza, ostvaruje saradnju sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture prilikom organizovanja trasa vozova koji prelaze više od jedne mreže.</p> <p>Upravljač infrastrukture može u saradnji sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture, ukoliko se proceni postojanje potrebe, da predloži i organizuje međunarodne trase vozova</p>	DU	<p>Odredba Direktive delimično nije primenljiva zbog nadležnosti EK i stepena otvorenosti tržišta železničkih usluga u RS.</p>	

	<p>network accordingly.</p> <p>Member States shall ensure that representatives of infrastructure managers whose allocation decisions have an impact on other infrastructure managers associate in order to coordinate the allocation of or to allocate all relevant infrastructure capacity at an international level, without prejudice to the specific rules contained in Union law on rail freight oriented networks. The principles and criteria for capacity allocation established under this cooperation shall be published by infrastructure managers in their network statement in accordance with paragraph 3 of Annex IV. Appropriate representatives of infrastructure managers from third countries may be associated with these procedures.</p> <p>2. The Commission shall be informed of and invited to attend as an observer at the main meetings at which common principles and practices for the allocation of infrastructure are developed. Regulatory bodies shall receive sufficient information about the</p>		<p>kako bi se olakšalo saobraćanje teretnih vozova koji su predmet ad-hoc zahteva iz člana 39. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture informiše Direkciju za železnice kao regulatorno telo o razvoju zajedničkih načela i praksi kao rezultat saradnje iz st. 1. i 2. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da njegovo učešće u saradnji iz stava 1. i 2. ovog člana, metode rada i svi relevantni kriterijumi koji se koriste za ocenu raspoloživosti i dodelu kapaciteta infrastrukture budu javno dostupni.</p>			
--	---	--	---	--	--	--

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

	train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.					
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 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</p>	32.1-4	<p>Zahteve za kapacitete infrastrukture mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 46) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji.</p> <p>Radi korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici imenuju železničkog prevoznika za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona sa upravljačem infrastrukture. Time se ne dovodi u pitanje pravo podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture da zaključuju okvirne sporazume iz člana 33. ovog zakona sa upravljačima infrastrukture. Upravljač infrastrukture može utvrditi uslove koje mora da ispunjava podnosilac</p>	PU		

	the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.		zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kako bi obezbedio da budu osigurana njegova legitimna očekivanja koja se odnose na buduće prihode i korišćenje kapaciteta infrastrukture, koji moraju biti navedeni u Izjavi o mreži. Uslovi iz stava 3. ovog člana moraju biti odgovarajući, transparentni, nediskriminatorски i precizno navedeni u Izjavi o mreži.			
41.3.	3. Before 16 June 2015, the Commission shall adopt implementing measures setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	
42.	Framework agreements 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	33.	Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da zaključe okvirni sporazum. Okvirnim sporazumom iz stava 1. ovog člana preciziraju se karakteristike ponudnog kapaciteta infrastrukture potrebnog podnosiocu zahteva za	PU		

<p>over a period of time exceeding one working timetable period.</p> <p>The framework agreement shall not specify a train path in detail, but shall be such as to meet the legitimate commercial needs of the applicant. A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 55 of this Directive.</p> <p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p> <p>3. Framework agreements shall allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p> <p>4. Framework agreements may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p> <p>5. Framework agreements shall, in principle, cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration. The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases. Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial</p>	<p>dodelu kapaciteta infrastrukture tokom vremenskog perioda koji prelazi jedan period važenja reda vožnje</p> <p>Okvirnim sporazumom se ne precizira detaljno trasa voza, već se nastoji da se zadovolje legitimne komercijalne potrebe podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Okvirnim sporazumima ne sme se isključivati mogućnost da odgovarajuću infrastrukturu koriste drugi podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno železnički prevoznici.</p> <p>Okvirni sporazumi moraju omogućavati da se njegovi uslovi izmene ili ograniče kako bi se omogućila bolja upotreba železničke infrastrukture.</p> <p>Okvirni sporazumi mogu da sadrže kazne za slučaj izmena ili raskidanja sporazuma.</p> <p>Okvirni sporazumi se, u načelu, zaključuju na period od pet godina, i mogu se obnoviti na periode jednake njihovom prvobitnom trajanju. Upravljač</p>			
---	---	--	--	--

<p>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. In such exceptional cases, the 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>infrastrukture može da pristane na kraće ili duže periode u posebnim slučajevima. Svaki period duži od pet godina mora biti opravdan postojanjem komercijalnih ugovora, specijalizovanih investicija ili rizika.</p> <p>Za usluge koje koriste specijalizovanu infrastrukturu iz člana 40. ovog zakona koja zahteva značajne i dugoročne investicije, koje podnosilac zahteva propisno opravda, okvirni sporazum može da se zaključi na period od 15 godina. Periodi duži od 15 godina dozvoljeni su isključivo u izuzetnim slučajevima, naročito kada je reč o dugoročnim investicijama velikog obima, i naročito ukoliko su takve investicije obuhvaćene ugovorenim obavezama, uključujući višegodišnji plan amortizacije.</p> <p>U izuzetnim slučajevima iz stava 8. ovog člana, okvirnim sporazumom mogu se utvrditi detaljne karakteristike kapaciteta koji se pruža podnosiocu zahteva tokom trajanja okvirnog</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 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</p>		<p>sporazuma. Te karakteristike mogu da uključuju frekvenciju, obim i kvalitet trasa voza.</p> <p>Upravljač infrastrukture može da smanji rezervisani kapacitet koji je, tokom perioda od najmanje mesec dana, korišćen manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom iz člana 43. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da svakoj zainteresovanoj strani, na njen zahtev, učini dostupnom osnovne informacije o svakom zaključenom okvirnom sporazumu, poštujući pri tom komercijalnu poverljivost informacija.</p> <p>Upravljač infrastrukture dostavlja Direkciji svaki zaključen okvirni sporazum, u roku od deset dana od dana potpisivanja.</p> <p>Vlada propisuje postupke, sadržinu i kriterijume koji se odnose na okvirne sporazume za dodelu kapaciteta železničke infrastrukture, kao i obaveze upravljača infrastrukture u pogledu informisanja u vezi sa okvirnim kapacitetima.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	the examination procedure referred to in Article 62(3).					
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>	34.1-7	<p>Red vožnje utvrđuje upravljač infrastrukture jednom za kalendarsku godinu i po pravilu stupa na snagu u ponoć, druge subote u decembru tekuće godine. Ako se vrše izmene ili dopune reda vožnje posle zime, naročito kako bi se uzele u obzir, po potrebi, izmene ili dopune redova vožnje za međunarodne putničke vozove, to se vrši u ponoć druge subote u junu, i u drugim intervalima između tih datuma ako je potrebno. Upravljač infrastrukture u okviru uspostavljene međunarodne saradnje sa drugim upravljačima infrastrukture može dogovoriti drugo vreme početka važenja ili izmena i dopuna reda vožnje, o čemu je dužan da blagovremeno obavesti javnost i Direkciju. Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljaču infrastrukture najkasnije 12 meseci pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljač</p>	PU		

		<p>infrastrukture razmatra i zahteve primljene posle tog roka.</p> <p>Najkasnije 11 meseci pre nego što red vožnje stupi na snagu, upravljač infrastrukture vodi računa o tome da su privremene međunarodne trase vozova uspostavljene u saradnji sa drugim relevantnim upravljačima infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca posle isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana. Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi posle roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podnosilac zahteva kome je trasa dodeljena.</p> <p>Upravljač infrastrukture će ažurirati nacrt reda vožnje najkasnije 30 dana pre</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>stupanja na snagu reda vožnje kako bi bile uključene sve trase vozova koje su dodeljene posle roka iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Vlada propisuje raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena.</p>			
43.2.	<p>2. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VII. Thus, after consultation of all infrastructure managers, Annex VII may be amended to take into account operational considerations of the allocation process. Those amendments shall be based on what is</p>			NP	Ovlašćenje EK.	

	necessary in the light of experience in order to ensure an efficient allocation process and to reflect the operational concerns of the infrastructure managers.					
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.	34.7-8	Raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena propisuje Vlada. Upravljač infrastrukture se u okviru uspostavljene saradnje dogovara sa drugim relevantnim zainteresovanim upravljačima infrastrukture o tome koje sve međunarodne trase vozova treba uključiti u red vožnje, pre početka konsultacija o nacrtu reda vožnje. Prilagođavanje postignutih dogovora vrši se samo ako je neophodno.	PU		
44.	Applications 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	35.	Podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da podnesu zahtev upravljaču infrastrukture za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona, kojim im se dodeljuje kapacitet infrastrukture uz plaćanje	DU	Usklađenost je delimična iz razloga što se još nisu stekli uslovi za prenos dela odredbe koji se odnosi na one	

	<p>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 European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight.</p>		<p>cene u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Zahtevi koji se odnose na unos trasa voza u red vožnje u postupku izrade reda vožnje moraju se podneti u roku utvrđenom članom 34. stav 3. ovog zakona. Zahtevi koji se odnose na izmenu važećeg reda vožnje podnose se u rokovima koje utvrđuje Vlada aktom iz člana 34. stav 7. ovog zakona.</p> <p>Podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji je sa upravljačem infrastrukture zaključio okvirni sporazum podnosi zahtev iz stava 1. ovog člana u skladu sa tim sporazumom.</p>		<p>stop shop.</p> <p>Uskladiće se kroz primenu Sporazuma o transportnoj zajednici ili kroz saradnju upravljača infrastrukture kao člana RNE.</p>	
45.	<p>Scheduling</p> <p>1. The infrastructure manager shall, as far as possible, meet all requests for infrastructure capacity including requests for</p>	36.	<p>Upravljač infrastrukture zadovoljava, koliko je moguće, sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture, uključujući zahteve za trasama vozova</p>	PU		

	<p>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 deal with any concerns that are expressed.</p>		<p>koje prelaze više od jedne mreže i, koliko je moguće, uzima u obzir sva ograničenja za podnosiocima zahteva, uključujući ekonomske efekte na njihovo poslovanje.</p> <p>Upravljač infrastrukture može dati prioritet posebnim uslugama u okviru postupka raspoređivanja, isključivo u skladu sa čl. 38. i 40. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje i da im omogući da u roku od najmanje 30 dana dostave svoje stavove upravljaču infrastrukture.</p> <p>Zainteresovane strane iz stava 3. ovog člana uključuju sve podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kao i druga lica koja žele da im se omogući da daju svoje komentare u vezi sa tim kako važeći red vožnje može da utiče na njihovu sposobnost da nabave železničke usluge tokom tog perioda važenja reda vožnje.</p> <p>Upravljač infrastrukture preuzima odgovarajuće</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			mere za rešavanje svih iznetih problema.			
46.	<p>Coordination process</p> <p>1. During the scheduling process referred to in Article 45, where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements.</p> <p>2. Where a situation requiring coordination arises, the infrastructure manager shall have the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested.</p> <p>3. The infrastructure manager shall attempt, through consultation with the appropriate applicants, to resolve any conflicts. Such consultation shall be based on the disclosure of the following information within a reasonable time, free of charge and in written or electronic form:</p> <p>(a) train paths requested by all other applicants on the same routes;</p> <p>(b) train paths allocated on a</p>	37.	<p>Kada se u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona pojave sukobljeni različiti zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture i ako sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture nije moguće zadovoljiti na drugi način, upravljač infrastrukture će preduzeti mere da putem koordinacije zahteva obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva. Ako nastane situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da, u razumnim granicama, predloži kapacitete infrastrukture koji se razlikuju od zahtevanih. Upravljač infrastrukture preduzima mere da, putem konsultacija sa odgovarajućim podnosiocima zahteva, reši sve nastale konflikte. U cilju sprovođenja konsultacije iz stava 3. ovog člana upravljač infrastrukture će, u razumnim granicama, učiniti dostupnim, besplatno, u pisanom ili elektronskom obliku, sledeće informacije:</p>	PU		

<p>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 disputes relating to the</p>	<p>1) trase vozova koje zahtevaju svi ostali podnosioci zahteva na istim prevoznim putevima;</p> <p>2) trase vozova koje su preliminarno dodeljene svim drugim podnosiocima zahteva na istim prugama;</p> <p>3) alternativne trase vozova predložene na relevantnim prevoznim putevima u skladu sa stavom 2. ovog člana;</p> <p>4) sve detalje kriterijuma koji se koriste u postupku dodele kapaciteta.</p> <p>Informacije iz stava 4. ovog člana se pružaju poštujući komercijalnu poverljivost informacija i bez navođenja identiteta ostalih podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, osim uz pisanu saglasnost.</p> <p>Načela sprovođenja postupka koordinacije određuju se u Izjavi o mreži. Ova načela treba da odražavaju teškoće u dogovaranju međunarodnih trasa vozova i efekte koje modifikacija može imati na ostale upravljače infrastrukture.</p> <p>Nezavisno od postupaka po Zahtevima iz člana 121. ovog zakona podnetim Direkciji, upravljač</p>			
---	---	--	--	--

	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>infrastrukture određuje u Izjavi o mreži način rešavanja sporova u vezi sa sukobljenim zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da odluči po zahtevu za dodelu kapaciteta infrastrukture u roku od deset radnih dana od dana okončanja postupka rešavanja sporova iz stava 7. ovog člana.</p> <p>Ako upravljač infrastrukture odbije zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture ili ponudi kapacitet infrastrukture pod drugačijim uslovima u odnosu na podneti zahtev, podnosilac tog zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture može pokrenuti postupak pred Direkcijom u skladu sa članom 121. ovog zakona.</p>			
47.	<p>Congested infrastructure</p> <p>1. Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall</p>	38.	<p>Ako, posle postupka koordinacije i konsultacija iz člana 35. ovog zakona, nije moguće adekvatno udovoljiti zahtevima za kapacitetom infrastrukture, upravljač infrastrukture bez odlaganja proglašava taj deo infrastrukture zagušenim. To</p>	PU		

<p>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 consequently be excluded.</p> <p>In order to guarantee the development of adequate transport services within this</p>	<p>će se takođe učiniti i za infrastrukturu za koju se može očekivati da će u bliskoj budućnosti trpeti od nedovoljnog kapaciteta. Ako se infrastruktura proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture sprovodi analizu kapaciteta u skladu sa članom 41. ovog zakona, osim ukoliko se plan za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona već nije počeo sprovoditi. Ako cene iz člana 23. ovog zakona nisu naplaćene ili nisu postigle zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture može, pored toga, upotrebiti kriterijume prioriteta za dodelu kapaciteta infrastrukture. Kriterijume prioriteta utvrđuje upravljač infrastrukture, uzimajući u obzir značaj određenih prevoznih usluga za društvo, u odnosu na bilo koju drugu uslugu, kojima se usled toga daje prednost. U slučaju iz stava 3. ovog člana Vlada može odobriti upravljaču infrastrukture nadoknadu koja odgovara</p>			
--	---	--	--	--

<p>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 infrastructure is</p>		<p>gubitku prihoda usled potrebe da se određeni kapacitet infrastrukture dodeli za obavljanje određenih usluga.</p> <p>Prilikom utvrđivanja kriterijuma prioriteta, upravljač infrastrukture dužan je da zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture u funkciji pružanja usluga javnog prevoza putnika da prioritet, kao i da vodi računa o promovisanju razvoja nacionalnog i međunarodnog železničkog prevoza robe, pod nediskriminatorskim uslovima.</p> <p>Postupci i kriterijumi koji će se primenjivati u slučaju zagušenja infrastrukture objavljuju se u Izjavi o mreži.</p>			
--	--	--	--	--	--

	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>	39.	<p>Ad hoc zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture su zahtevi za pojedinačne trase vozova koji se podnose u toku važenja utvrđenog reda vožnje.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da odgovori na ad hoc zahteve iz stava 1. ovog člana u najkraćem mogućem roku, a najduže u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva.</p> <p>Upravljač infrastrukture dužan je da učini dostupnim informacije o raspoloživom slobodnom kapacitetu infrastrukture svim podnosiocima, kao i potencijalnim podnosiocima, zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji bi mogli izraziti želju da koriste taj kapacitet.</p> <p>Upravljač infrastrukture, gde je potrebno, procenjuje potrebu za rezervnim kapacitetima koji će ostati raspoloživi u okviru poslednjeg izrađenog reda vožnje kako bi imao mogućnost da brzo odgovori na predvidljive ad hoc</p>	PU		

			zahteve za kapacitetom. Upravljač infrastrukture će postupiti na ovaj način i u slučaju zagušenja infrastrukture.			
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.</p> <p>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. 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</p>	40.	<p>Kapacitet infrastrukture se smatra raspoloživim za korišćenje u svrhu svih vrsta usluga prevoza koje odgovaraju karakteristikama neophodnim za obavljanje saobraćaja na trasi voza. Izuzetno, ako postoje odgovarajući alternativni prevozni putevi, upravljač infrastrukture može, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, da odredi posebnu infrastrukturu za specifične vrste saobraćaja. Ako se odredi specijalizovana infrastruktura iz stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može prilikom dodele kapaciteta infrastrukture, dati prioritet toj vrsti saobraćaja. Davanje prioriteta iz stava 3. ovog člana ne može biti u suprotnosti sa pravilima o zaštiti konkurencije. Određivanje specijalizovane infrastrukture ne isključuje njeno korišćenje za ostale vrste saobraćaja kada postoje</p>	PU		

	described in the network statement.		raspoloživi kapaciteti. Upravljač infrastrukture objavljuje u Izjavi o mreži podatke o određenoj specijalizovanoj infrastrukturi.			
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</p>	41.	<p>Upravljač infrastrukture dužan je da u slučaju zagušenja infrastrukture iz člana 38. ovog zakona sprovede analize kapaciteta infrastrukture sa ciljem da se odrede ograničenja kapaciteta infrastrukture koja sprečavaju da se adekvatno izađe u susret zahtevima za dodelu kapaciteta i predloži metode koje će omogućiti da se zadovolje dodatni zahtevi. Analizom kapaciteta utvrđuju se razlozi zagušenja i koje mere se mogu preduzeti u kratkoročnom i srednjoročnom periodu da se smanji zagušenje. Analizom kapaciteta razmatra se infrastruktura, postupci rada, karakter različitih usluga koje se realizuju, kao i efekti svih tih faktora na kapacitet infrastrukture. Mere koje treba razmotriti obuhvataju posebno preusmeravanje usluga, menjanje vremenskih termina usluga, promene</p>	PU		

	infrastructure as congested.		brzine i poboljšanja infrastrukture. Upravljač infrastrukture dužan je da završi analizu kapaciteta u roku od šest meseci od dana utvrđivanja da je infrastruktura zagušena.			
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</p>	42.	<p>U roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta iz člana 41. ovog zakona, upravljač infrastrukture donosi plan za poboljšanje kapaciteta.</p> <p>Plan za poboljšanje kapaciteta se izrađuje posle konsultacija sa korisnicima relevantne zagušene infrastrukture.</p> <p>Planom za poboljšanje kapaciteta se utvrđuju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) razlozi zagušenja; 2) mogući budući razvoj saobraćaja; 3) ograničenja za razvoj infrastrukture; 4) mogućnosti i troškovi za poboljšanje kapaciteta, uključujući moguće promene cena pristupa. <p>Po osnovu analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mera, planom iz stava 1. ovog člana određuju se i aktivnosti koje će se preduzeti radi poboljšanja</p>	PU		

	<p>infrastructure capacity, including a timetable for implementing the measures. 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>kapaciteta infrastrukture, uključujući i dinamiku za sprovođenje mera. Plan iz stava 1. ovog člana donosi se uz saglasnost Ministra.</p> <p>Upravljač infrastrukture će obustaviti naplaćivanje cena pristupa za relevantnu infrastrukturu u skladu sa članom 23. ovog zakona u slučajevima kada:</p> <p>1) ne donese plan za poboljšanje kapaciteta ili</p> <p>2) ne ostvari napredak u sprovođenju aktivnost određenih planom za poboljšanje kapaciteta.</p> <p>Izuzetno od stava 6. ovog člana, upravljač infrastrukture može, uz odobrenje Direkcije za železnice kao regulatornog tela, da nastavi da naplaćuje ove cene ako:</p> <p>1) nije moguće realizovati plan za poboljšanje kapaciteta iz razloga koji su van njegove kontrole ili</p> <p>2) raspoložive mogućnosti nisu ekonomski ili finansijski izvodljive.</p>			
52.1.	Use of train paths 1. In the network statement, the	43.1.	Upravljač infrastrukture će u Izjavi o mreži precizirati uslove pod kojima će uzeti u	PU		

	infrastructure manager shall specify conditions whereby it will take account of previous levels of utilisation of train paths in determining priorities for the allocation process.		obzir prethodne nivoë iskorišćenja trasa vozova prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele.			
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.	43.2.	Naročito kada se radi o zagušenoj infrastrukturi, upravljač infrastrukture zahteva predaju trase voza koja je, tokom perioda od najmanje 30 dana, bila korišćena manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom koja se utvrđuje u Izjavi o mreži, osim ako se to desilo usled ne-ekonomskih razloga koji su izvan kontrole podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.	PU		
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.	44.	Upravljač infrastrukture rezerviše kapacitete infrastrukture koji su neophodni radi izvođenja radova na održavanju infrastrukture u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona. Upravljač infrastrukture na odgovarajući način uzima u obzir efekte koje rezervisanje kapaciteta infrastrukture za planirane radove na održavanju koloseka ima na	PU		

	<p>3. The infrastructure manager shall inform, as soon as possible, interested parties about the unavailability of infrastructure capacity due to unscheduled maintenance work.</p> <p>The regulatory body may require the infrastructure manager to make such information available to it, if it deems that this is necessary.</p>		<p>podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da bez odlaganja obavesti zainteresovane strane o kapacitetu infrastrukture koji nije na raspolaganju zbog neplaniranih radova na održavanju.</p> <p>Direkcija može zatražiti od upravljača infrastrukture da joj dostavi podatke iz stava 3. ovog člana, ukoliko to smatra potrebnim.</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 technical failure or accident, the infrastructure manager shall take all necessary steps to restore the situation to normal. To that end, it shall draw up a contingency plan listing the various bodies to be informed in the event of serious incidents or serious disturbances to train movements. In the event of a disturbance which has a potential impact on cross-border traffic, the infrastructure manager shall share any relevant information with other</p>	45.	<p>U slučaju poremećaja u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom, upravljač infrastrukture preduzima sve neophodne mere da se uspostavi redovno stanje. U tu svrhu, on sastavlja plan za postupanje u nepredviđenim situacijama, sa spiskom tela koja treba da obavesti u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljnih poremećaja u saobraćanju vozova.</p> <p>O nastalim poremećajima u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom i planiranom vremenu za</p>	DU	Usklađenost je delimična zato što je deo odredbe izmenjen Direktivom iz IV paketa.	

	<p>infrastructure managers the network and traffic of which maybe affected by that disturbance. The infrastructure managers concerned shall cooperate to restore the cross-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>uspostavljanje redovnog stanja upravljač infrastrukture bez odlaganja obaveštava korisnike tog dela železničke infrastrukture.</p> <p>U hitnim slučajevima i, ukoliko je apsolutno neophodno, usled oštećenja koje dovodi do toga da je infrastruktura privremeno neupotrebljiva, dodeljene trase vozova mogu se povući bez upozorenja, i to na onoliko vremena koliko je potrebno za popravku sistema.</p> <p>Upravljač infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne situacije.</p> <p>U vanrednim situacijama se postupa u skladu sa zakonom kojim se uređuju vanredne situacije.</p>			
55.1-2	<p>Regulatory body</p> <p>1. Each Member State shall establish a single national regulatory body for the railway</p>	118.	<p>Direkcija, kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonima</p>	PU	<p>Predlog ne propisuje izričito nezavisnost Direkcije zato</p>	

	<p>sector. Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision-making terms, legally distinct and independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract.</p> <p>2. Member States may set up regulatory bodies which are competent for several regulated sectors, if these integrated regulatory authorities fulfil the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article. The regulatory body for the rail sector may also be joined in organisational term with the national competition authority referred to in Article 11 of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid</p>		<p>kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju, interoperabilnost železničkog sistema i žičare za prevoz lica.</p> <p>Sedište Direkcije je u Beogradu.</p> <p>Direkcija ima status pravnog lica.</p>		<p>što je definisan njen pravni status, koji podrazumeva odgovarajuću nezavisnost, saglasno odredbama zakona kojim se uređuje državna uprava. Samim tim je suvišno Zakonom o železnici definisati nezavisnost Direkcije.</p>	
--	---	--	--	--	--	--

	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.					
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</p>	119.1-3.	<p>Za direktora Direkcije postavlja se lice koje je nezavisno od bilo kojih interesa na tržištu koji se odnose na sektor železnice i nema nikakvog interesa u poslovnim odnosima sa bilo kojim od preduzeća ili subjekata koji su predmet regulisanja.</p> <p>Za direktora Direkcije ne može se postaviti lice koje je u prethodnoj godini imalo neposrednu ili posrednu vezu sa preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p> <p>Direktor Direkcije najmanje dve godine po razrešenju sa dužnosti ne može biti angažovan po bilo kom osnovu na stručnim ili</p>	PU		

	<p>appointed for a fixed and renewable term, or on a permanent basis which only allows dismissal for disciplinary reasons not related to their decision-making. They shall be selected in a transparent procedure on the basis of their merit, including appropriate competence and relevant experience, preferably in the field of railways or other network industries.</p> <p>Member States shall ensure that these persons act independently from any market interest related to the railway sector, and shall therefore not have any interest or 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</p>		<p>upravljačkim poslovima u preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>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.	<p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.</p>	119.3	<p>Direktor Direkcije najmanje dve godine po razrešenju sa dužnosti ne može biti angažovan po bilo kom osnovu na stručnim ili upravljačkim poslovima u preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p>	PU		
56.	<p>Functions of the regulatory body</p> <p>1. Without prejudice to Article 46(6), an applicant shall have the right to appeal to the regulatory body if it believes that it has been unfairly treated, discriminated against or is in any other way aggrieved, and in particular against decisions adopted by the infrastructure manager or where appropriate the railway undertaking or the operator of a service facility concerning:</p>	121.	<p>Direkcija odlučuje po Zahtevima koje mogu podneti podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, koji smatraju da su nepravedno tretirani, diskriminisani ili na bilo koji drugi način oštećeni, a naročito protiv odluka koje je doneo upravljač infrastrukture ili, tamo gde je odgovarajuće, železnički prevoznik ili operator</p>	DU	<p>Usklađenost je delimična zato što je deo odredbe izmenjen Direktivom iz IV paketa.</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 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</p>	<p>uslužnog objekta, a koji se tiču:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Izjave o mreži u nacrtu i krajnjem obliku; 2) kriterijuma koje one sadrže; 3) postupka dodele i rezultata tog postupka; 4) sistema naplate cena; 5) visine i/ili strukture cena pristupa železničkoj infrastrukturi koje je u obavezi, ili može biti u obavezi da plati; 6) sporazuma za pristup; 7) pristupa i naplati usluga. <p>Po svim tačkama iz stava 1. ovog člana Zahtev Direkciji mogu podneti i železnički prevoznici koje su angažovali podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici.</p> <p>Po tač. 1), 2), 4), 5) i 6) stava 1. ovog člana Zahtev Direkciji mogu podneti i potencijalni podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.</p> <p>Zahtev koji se odnosi na postupak dodele i rezultat tog</p>			
--	---	--	--	--

	<p>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 the licensing authority within the meaning of this Directive.</p> <p>Member States shall ensure that these authorities jointly develop a framework for information-</p>		<p>postupka može se podneti u toku postupka dodele, a najkasnije u roku od 30 dana od dana njegovog okončanja. Zahtev koji se odnosi na obračun visine i/ili strukturu obračunate cene može podneti železnički prevoznik koji je zaključio ugovor sa upravljačem infrastrukture ili operatorom uslužnog objekta u roku od 30 dana od dana saznanja da je oštećen postupanjem upravljača infrastrukture ili operatora uslužnog objekta, a najkasnije u roku od 3 meseca od dana kada je konkretan obračun izvršen. Odlučivanje po Zahtevima iz stava 1. ovog člana predstavlja odlučivanje u upravnoj stvari u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak. Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za zaštitu konkurencije, Direkcija je ovlašćena da prati situaciju konkurencije na tržištu železničkih usluga a, naročito, kontroliše postupanja upravljača infrastrukture, železničkog prevoznika i operatora uslužnog objekta u smislu</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>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 capacity- enhancement plan to</p>		<p>člana 1. ovog člana na sopstvenu inicijativu i sa ciljem sprečavanja diskriminacije prema podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture. Direkcija naročito, proverava da li Izjava o mreži sadrži diskriminatorne odredbe ili stvara diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture kojima bi se mogli diskriminisati podnosioci zahteva.</p> <p>Direkcija se stara o tome da cene koje utvrdi upravljač infrastrukture budu u skladu sa ovim zakonom i da su nediskriminatorne.</p> <p>Pregovori između podnosioca zahteva i upravljača infrastrukture u pogledu visine cena pristupa železničkoj infrastrukturi se dozvoljavaju samo ukoliko se vode pod nadzorom Direkcije. Direkcija interveniše ukoliko oceni da se pregovori ne odvijaju saglasno odredbama ovog zakona.</p> <p>Direkcija može davati neobavezujuća mišljenja o nacrtima planova poslovanja, ugovora između nadležnih</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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</p>		<p>organa javne vlasti i upravljača infrastrukture o uslovima i načinu finansiranja upravljanja železničkom infrastrukturom iz člana 20. ovog zakona i planovima za poboljšanje kapaciteta iz člana 20. ovog zakona, kako bi ukazala posebno da li su ovi akti usklađeni sa situacijom na tržištima železničkih usluga. Direkcija redovno, a u svakom slučaju najmanje na svake dve godine, konsultuje predstavnike korisnika usluga železničkog prevoza robe i putnika, kako bi se uzeli u obzir njihovi stavovi o železničkom tržištu. Direkcija razmatra sve pritužbe u smislu ovog člana i, po potrebi, zahteva relevantne informacije i pokreće konsultacije sa svim relevantnim stranama, u roku od jednog meseca od prijema pritužbe. Direkcija odlučuje o svim pritužbama, preduzima mere za ispravku stanja i obaveštava relevantne strane o rešenju donetom u roku od najviše šest nedelja od prijema svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje pravo tela</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>market.</p> <p>8. The regulatory body shall have the power to request relevant information from the infrastructure manager, applicants and any third party involved within the Member State concerned.</p> <p>Information requested shall be supplied within a reasonable period set by the regulatory body that shall not exceed one month, unless, in exceptional circumstances, the regulatory body agrees to, and authorises, a time-limited extension, which shall not exceed two additional weeks. The regulatory body shall be able to enforce such requests with appropriate penalties, including fines.</p> <p>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</p>	<p>za zaštitu konkurencije, Direkcija, po potrebi, odlučuje na sopstvenu inicijativu o odgovarajućim merama za ispravku diskriminacije podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, poremećaja tržišta i svih ostalih neželjenih dešavanja na ovim tržištima, naročito u smislu tač. a) - e) stava 1. Direkcija je ovlašćena da sprovodi revizije ili pokreće eksternu reviziju sa upravljačima infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, po potrebi, železničkim prevoznicima, kako bi se potvrdila usklađenost sa odredbama za razdvajanje računa utvrđenim članom 3. ovog zakona. U tom smislu, Direkcija ima pravo da zahteva sve relevantne informacije. Naročito, Direkcija je ovlašćena da zahteva od upravljača infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih privrednih društava ili drugih subjekata koji vrše ili integrišu različite vrste železničkog transporta ili upravljanja infrastrukturom u skladu sa članom 3. i 13.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>appropriate, shall ask for relevant information and initiate consultations with all relevant parties, within 1 month from the receipt of the complaint. It shall decide on any complaints, take action to remedy the situation and inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within 6 weeks from receipt of all relevant information. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail services 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</p>		<p>ovog zakona da dostave odgovarajuće računovodstvene informacije. Ne dovodeći u pitanje ovlaštenja tela nadležnog za pitanja državne pomoći, Direkcija može, ukoliko na osnovu primljenih finansijskih izveštaja ustanovi da postoji mogućnost povrede odredaba zakona kojim se uređuje državna pomoć, da o tome obavesti nadležne organe. Direkcija saraduje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i obavlja druge regulatorne poslove utvrđene ovim zakonom. Direkcija objavljuje doneta rešenja iz st. 1. i 11. ovog člana na svojoj internet stranici. Direkcija priprema godišnji izveštaj o obavljanju regulatornih poslova u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>appropriate penalties, including fines.</p> <p>In the event of an appeal against a refusal to grant infrastructure capacity, or against the terms of an offer of capacity, the regulatory body shall either confirm that no modification of the infrastructure manager's decision is required, or it shall require modification of that decision in accordance with directions specified by the regulatory body.</p> <p>10. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are subject to judicial review. The appeal may have suspensive effect on the decision of the regulatory body only when the immediate effect of the regulatory body's decision may cause irretrievable or manifestly excessive damages for the appellant. This provision is without prejudice to the 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>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, 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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>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 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.	Cooperation between regulatory			NP	Odredbu mogu primeniti samo	

	<p>bodies</p> <p>1. The regulatory bodies shall exchange information about their work and decision-making principles and practice and, in particular, exchange information on the main issues of their procedures and on the problems of interpreting transposed Union railway law. They shall otherwise cooperate for the purpose of coordinating their decision-making across the Union. For this purpose, they shall participate and work together in a network that convenes at regular intervals. The Commission shall be a member, coordinate and support the work of the network and make recommendations to the network, as appropriate. It shall ensure active cooperation of the appropriate regulatory bodies.</p> <p>Subject to the rules on data protection provided for in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (1) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of</p>				<p>države članice EU. Predmetna saradnja će se uspostaviti u primeni Sporazuma o transportnoj zajednici.</p>	
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>order for that body to take measures regarding the parties concerned.</p> <p>6. Member States shall ensure that any associated representatives of infrastructure managers as referred to in Article 40(1) provide, without delay, all the information necessary for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3 of this Article and requested by the regulatory body of the Member State in which the associated representative is located. That regulatory body shall be entitled to transfer such information regarding the international train path concerned to the regulatory bodies referred to in paragraph 3.</p> <p>7. At the request of a regulatory body, the Commission may participate in the activities listed under paragraphs 2 to 6 for the purpose of facilitating the cooperation of regulatory bodies as outlined in those paragraphs.</p> <p>8. Regulatory bodies shall develop common principles and practices for making the decisions for which they are</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	regulatory bodies concerned in order to align the impact of their 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>			NP	Zakon ne reguliše materiju javnih nabavki.	
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</p>			NP	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je može implementirati samo država članica na koju se odnosi.	

	<p>out in Article 27, Article 29(2), Articles 38, 39 and 42, Article 46(4) and (6), Article 47, Article 49(3), and Articles 50 to 53, 55 and 56 on condition that decisions on the allocation of infrastructure capacity or the 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>operating railway services in Ireland or Northern Ireland submits an official application to operate railway services on, to or from the territory of another Member State, with the exceptions of Ireland for railway undertakings operating in Northern Ireland and the United Kingdom for railway undertakings operating in Ireland.</p> <p>Within one year from the receipt of either the decision referred to in the first subparagraph of this paragraph or notification of the official application referred to in the second subparagraph of this paragraph, the Member State or States concerned (Ireland or the United Kingdom with respect to Northern Ireland) shall put in place legislation to implement the 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>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 account any development in the geopolitical situation and the development of the rail market in, from and to the Member State that requested the renewed derogation.</p>					
60.	<p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 December 2012. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period.</p>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	

<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

	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.					
61.	Measures of application 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			NP	Prava i obaveze Evropske komisije	

	within four months of receipt of such a request.					
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 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>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	
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</p>			NP	Prava i obaveze Evropske komisije	

	<p>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 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	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.					
64.	<p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive including as regards compliance by undertakings, operators, applicants, authorities and other entities concerned by 16 June 2015. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative</p>			NP	<p>Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice</p>	

	<p>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 Annex IX.</p>			NP	Prelazne i završne odredbe	

	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.			NP	Prelazne i završne odredbe	
67.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe	
a 1.	LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS	4.	Železnička infrastruktura, u smislu ovog zakona, sastoji se od sledećih elemenata, koji čine prugu i sporedne koloseke na mreži, kao i industrijske koloseke priključene na mrežu: 1) pružni pojas; 2) kolosek i podloga koloseka, naročito nasip, usek, drenažni kanali i rovovi, zidani rovovi, propusti, obloženi zidovi, zasadi za zaštitu bočnih nagiba itd; platforme za putnike i robu, uključujući i one u putničkim stanicama i teretnim terminalima; ivična staza i pešačke staze; pregradni zidovi, žive	PU		

		<p>ograde, ograde; protivpožarni pojasevi; aparati za zagrevanje skretnica; prelazi; zastori za zaštitu od snega itd;</p> <p>3) građevinski objekti: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, pokriveni useci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, strukture za zaštitu od lavina, odrona itd;</p> <p>4) putni prelazi, uključujući sredstva za osiguranje putnih prelaza;</p> <p>5) gornji stroj, a naročito: šine, užlebljene šine i zaštitne šine; pragovi i podužne veze, kolosečni pričvrсни i spojni pribor, zastor uključujući tucanik i pesak; skretnice, prelazi itd; okretnice i prenosnice (osim onih rezervisanih isključivo za lokomotive);</p> <p>6) prilazi za putnike i robu, uključujući drumski pristup i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze peške;</p> <p>7) bezbednosne, signalne i telekomunikacione instalacije na otvorenim prugama, u stanicama i ranžirnim stanicama, uključujući postrojenja za</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>stvaranje, transformisanje i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; zgrade za takve instalacije ili postrojenja; kolosečne kočnice;</p> <p>8) instalacije za osvetljenja za potrebe saobraćaja i bezbednosti;</p> <p>9) postrojenje za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova: dvofazni dalekovodi 110 kV, podstanice izuzev razvodnog postrojenja 110 kV u toj podstanici, napojni kablovi između podstanica i kontaktnih vodova, kontakna mreža i nosači, treća šina sa nosačima;</p> <p>10) zgrade koje su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu prevoznih cena.</p> <p>Železnička infrastruktura ne obuhvata industrijske železnice, industrijske koloseke za sopstvene potrebe, kao ni koloseke smeštene unutar železničkih radionica za popravku, depoa</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>ili garaža za lokomotive, od graničnika u zoni radionice, depoa ili garaže.</p> <p>Pravo pristupa železničkoj infrastrukturi imaju svi zainteresovani železnički prevoznici pod jednakim uslovima, na način propisan ovim zakonom.</p> <p>Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže propisuje elemente javne železničke infrastrukture.</p>			
a 2.	<p>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS (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>	14.	<p>Upravljač infrastrukture pruža železničkim prevoznicima sa kojima je zaključio ugovor o korišćenju železničke infrastrukture minimalni pristupni paket usluga, koji obuhvata:</p> <p>1) postupanje sa zahtevima za kapacitetom železničke infrastrukture;</p> <p>2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet;</p> <p>3) korišćenje železničke infrastrukture, uključujući skretnice i račvanje;</p> <p>4) upravljanje saobraćanjem vozova, uključujući signalizaciju, regulisanje, prijem i otpremu vozova, komunikaciju, i pružanje informacija o kretanju voza;</p>	PU		

<p>(e) use of electrical supply equipment for traction current, where available;</p> <p>(f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.</p> <p>2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:</p> <p>(a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;</p> <p>(b) freight terminals;</p> <p>(c) marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities;</p> <p>(d) storage sidings;</p> <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</p>	15.	<p>5) korišćenje opreme za napajanje električnom energijom za vuču, ako postoji;</p> <p>6) sve ostale informacije neophodne za realizaciju ili izvršenje prevoza za koji je kapacitet dodeljen.</p> <p>Cena pristupa uključuje minimalni pristupni paket usluga.</p> <p>Železničkim prevoznicima, na njihov zahtev, mora biti omogućen pristup, uslužnim objektima, uključujući pristupne koloseke, kao i korišćenje osnovnih usluga koje se pružaju u ovim objektima, pod uslovima koji su nediskriminatorski i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.</p> <p>Uslužni objekti iz stava 1. ovog člana su:</p> <p>1) stanične zgrade, odnosno deo staničnih zgrada, u putničkim stanicama, namenjen putnicima u železničkom saobraćaju, i drugi objekti u funkciji putničkog saobraćaja, uključujući displej za informacije o putovanju i odgovarajuće mesto za usluge izdavanja</p>			
--	-----	---	--	--	--

<p>activities;</p> <p>(h) relief facilities;</p> <p>(i) refuelling facilities and supply of fuel in these facilities, charges for which shall be shown on the invoices separately.</p> <p>3. Additional services may comprise:</p> <p>(a) traction current, charges for which shall be shown on the invoices separately from charges for using the electrical supply equipment, without prejudice to the application of Directive 2009/72/EC;</p> <p>(b) pre-heating of passenger trains;</p> <p>(c) tailor-made contracts for:</p> <p>— control of transport of dangerous goods,</p> <p>— assistance in running abnormal trains.</p> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p> <p>(c) technical inspection of rolling stock;</p> <p>(d) ticketing services in</p>	<p>karata;</p> <p>2) teretni terminali;</p> <p>3) ranžirne stanice i koloseci za formiranje vozova, uključujući koloseke za manevrisanje;</p> <p>4) koloseci za gariranje, namenjeni vozilima železničkih prevoznika koja su u funkciji korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture;</p> <p>5) objekti za održavanje, s izuzetkom objekata za održavanje namenjenih vozovima za velike brzine ili za druge vrste voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte vozila u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja;</p> <p>6) ostali tehnički objekti, uključujući objekte za čišćenje i pranje;</p> <p>7) objekti luka na unutrašnjim vodama povezani sa železničkim aktivnostima;</p> <p>8) objekti za pružanje pomoći;</p> <p>9) objekti za skladištenje i snabdevanje gorivom, za</p>			
---	--	--	--	--

	<p>passenger stations; (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>koje se cene iskazuju odvojeno. Železničkim prevoznicima se, pored minimalnog pristupnog paketa usluga i osnovnih usluga, mogu pružati i dodatne i prateće usluge. Dodatne usluge mogu da obuhvataju: 1) električnu energiju za vuču; 2) predgrevanje putničkih vozova; 3) posebno prilagođeni ugovori za: (1) kontrolu prevoza opasne robe, (2) pomoć u saobraćanju specijalnih vozova. Prateće usluge mogu da obuhvataju: 1) pristup telekomunikacionim mrežama; 2) pružanje dodatnih informacija; 3) tehnički pregled voznih sredstava; 4) usluge izdavanja karata u putničkim stanicama; 5) usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>vozovima za velike brzine ili drugim vrstama voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja. Obezbeđivanje električne energije za vuču železničkim prevoznicima od strane upravljača infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta, ne smatra se energetsom delatnošću u smislu propisa kojima se uređuje energetika. Upravljač infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta koji poseduje element železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tačka 9) ovog zakona, je krajnji kupac električne energije u smislu propisa kojima se uređuje energetika.</p> <p>Upravljač infrastrukture posebno iskazuje cene za osnovne, dodatne i prateće usluge koje on pruža uz minimalni pristupni paket usluga, u skladu sa zaključenim ugovorom o korišćenju infrastrukture. Operatori uslužnih objekata u</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>svojoj Informaciji iz člana 18. ovog zakona preciziraju minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima. Železničkim prevoznicima kojima je omogućen pristup kolesecima koji povezuju sa uslužnim objektom, odnosno kolosecima koji su u sklopu infrastrukture uslužnog objekta, operator uslužnog objekta pruža minimalni pristupni paket usluga, na koji se shodno primenjuje član 14. ovog zakona.</p> <p>Operator uslužnog objekta i podnosilac zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, odnosno železnički prevoznik koga odredi podnosilac zahteva koji nije železnički prevoznik, ugovorom uređuju međusobna prava i obaveze u vezi sa dogovorenim uslugama iz ovog člana i pristupom kolosecima koji čine infrastrukturu tog uslužnog objekta.</p>			
a 3.	FINANCIAL FITNESS	81.4-6	Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za	PU	Potpuna usklađenost je postignuta donošenjem Pravilnikam o	

		<p>obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.</p> <p>Radi utvrđivanja ispunjenosti uslova u pogledu finansijske sposobnosti, podnosilac zahteva iz stava 4. ovog člana dostavlja Direkciji uz zahtev informacije i dokaze o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) raspoloživim sredstvima, uključujući iznos sredstava na bankovnom računu, rezervisana sredstva za prekoračenja i zajmove; 2) novčanim sredstvima i osnovnim sredstvima koji su dostupni kao jemstvo; 3) obrtnim sredstvima; 4) relevantnim troškovima, uključujući troškove nabavke vozila, zemljišta, objekata, instalacija i voznog parka; 5) troškovima aktive podnosioca zahteva; 6) plaćanju poreza i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje (u 		<p>licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, 9/14).</p>	
--	--	---	--	---	--

			daljem tekstu: doprinosa). Uslov iz stava 4. ovog člana ne smatra se ispunjenim ako podnosilac zahteva neredovno uplaćuje dospele poreze i doprinose.			
a 4.	CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT	17.3-4	Izjava o mreži sadrži sledeće informacije: 1) deo kojim se utvrđuje priroda infrastrukture koja je na raspolaganju železničkim preduzećima i uslove za pristup istoj. Informacije u ovom delu su na godišnjem nivou konzistentne sa registrom železničke infrastrukture koji se objavljuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema ili se pozivaju na ovaj registar. 2) Deo o načelima naplate cena i visini cena. Sadrži odgovarajuće detalje o sistemima naplate kao i dovoljno informacija o cenama, kao i ostale relevantne informacije o pristupu koje važe za usluge navedene u ovom zakonu, koje pruža samo jedan pružalac usluga. Ovaj deo sadrži detalje metodologije, pravila i, po potrebi, skale koje se koriste za primenu čl.	PU		

		<p>23-27. ovog zakona, u pogledu troškova i cena. Sadrži informacije o promenama cena o kojima je već odlučeno ili koje se predviđaju za period od narednih pet godina, ukoliko su raspoložive.</p> <p>3) deo o načelima i kriterijumima za dodelu kapaciteta. Ovim se utvrđuju opšte karakteristike kapaciteta infrastrukture koje su na raspolaganju železničkim preduzećima i sva ograničenja koja se odnose na njenu upotrebu, uključujući moguće zahteve za kapacitetom za održavanje. Takođe se preciziraju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodele kapaciteta. Sadrži specifične kriterijume koji se primenjuju tokom tog postupka, naročito:</p> <p>(1) postupke u skladu sa kojima podnosioci zahteva mogu da zahtevaju kapacitete od upravljača infrastrukture;</p> <p>(2) zahteve koji se tiču podnosioca zahteva;</p> <p>(3) raspored za podnošenje zahteva i postupak dodele i procedure po kojima se zahtevaju informacije o</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>raspoređivanju i procedure za zakazivanje planiranih i nepredviđenih radova na održavanju i ograničenja kapaciteta;</p> <p>(4) načela kojima se rukovode postupci koordinacije i sistem rešavanja sporova obezbeđen kao deo ovog postupka;</p> <p>(5) postupke koji se prate i kriterijumi koji se koriste kada je infrastruktura zagušena;</p> <p>(6) detalje o ograničenjima u pogledu korišćenja infrastrukture;</p> <p>(7) uslove pod kojima se, prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele, uzimaju u obzir prethodni nivoi iskorišćenja kapaciteta. Navode se detalji mera preduzetih da se obezbedi adekvatan tretman usluga prevoza robe, međunarodnih usluga, i zahteva u skladu sa ad hoc postupkom. Sadrži šablon obrasca za podnošenje zahteve za dodelu kapaciteta. Upravljač infrastrukture objavljuje i detaljne informacije o postupcima dodele međunarodnih trasa vozova.</p> <p>4) deo sa informacijama u</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>vezi sa podnošenjem zahteva za licencu i sertifikat o bezbednosti železnice koji se izdaju u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, ili upućivanje na veb sajt na kojem se takve informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;</p> <p>5) deo sa informacijama o postupcima za rešavanje sporova i Zahteva koje se odnose na pitanja pristupa železničkoj infrastrukturi i uslugama i sistemu učinka navedenom u članu 26. stav 2. tačka 7) i članu 37. stav 7. ovog zakona;</p> <p>6) deo sa informacijama o pristupu i naplati usluga u uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima, uključujući i pristup kolosecima. Operatori uslužnih objekata koje ne kontroliše upravljač infrastrukture dostavljaju informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i cenama pružanja usluga, kao i informacije o tehničkim</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>uslovima pristupa radi uključivanje u izjavu o mreži, ili ukazuju na veb sajt na kojem se te informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;</p> <p>7) model okvirnih sporazuma između upravljača infrastrukture i podnosilaca zahteva u skladu sa članom 33. ovog zakona.</p> <p>Opštim uslovima ugovora o korišćenju infrastrukture koji zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik kojem je dodeljen kapacitet infrastrukture smatra se deo Izjave o mreži koji sadrži podatke koji se odnose na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uslove za pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama koje pruža upravljač infrastrukture; 2) načela i način određivanja i obračuna cena; 3) visinu cena minimalnog pristupnog paketa usluga, za pristup uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i usluge koje u njima pruža, za dodatne i prateće usluge koje pruža upravljač infrastrukture; 4) načela i kriterijume za 			
--	--	---	--	--	--

			dodelu infrastrukturnog kapaciteta.			
a 5.	BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS	22.	<p>Ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom sadrži najmanje sledeće elemente:</p> <p>1) oblast primene sporazuma u pogledu infrastrukture i uslužnih objekata, strukturiranih u skladu sa čl. 14. i 15. ovog zakona.</p> <p>Ugovor obuhvata sve aspekte upravljanja infrastrukturom, uključujući održavanje i obnovu infrastrukture koja je već u upotrebi. Po potrebi, može da se obuhvati i izgradnja nove infrastrukture;</p> <p>2) strukturu plaćanja ili sredstava opredeljenih za usluge upravljača infrastrukture navedene u čl. 14. i 15. ovog zakona, na održavanje i obnavljanje i rešavanje postojećih zaostalih stavki za održavanje i obnovu. Po potrebi, može da se obuhvati struktura plaćanja ili sredstava dodeljenih za novu infrastrukturu;</p> <p>3) ciljeve efikasnosti usmerene na korisnike, u vidu pokazatelja i kriterijuma</p>	PU		

		<p>kvaliteta koji pokrivaju elemente kao što su:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) efikasnost rada vozova, između ostalog u pogledu brzine na pruži i pouzdanosti, i zadovoljstva korisnika, (2) kapaciteti mreže, (3) upravljanje osnovnim sredstvima, (4) obim aktivnosti, (5) nivo bezbednosti, (6) zaštita životne sredine; <p>4) nivo mogućih kašnjenja u održavanju i sredstva čija će se upotreba postepeno prekinuti i prema tome pokrenuti različite finansijske tokove;</p> <p>5) podsticaje iz člana 21. stav 3. ovog zakona;</p> <p>6) minimalne obaveze izveštavanja upravljača infrastrukture u smislu sadržaja i učestalosti izveštavanja, uključujući informacije koje se objavljuju godišnje;</p> <p>7) trajanje ugovora, koje se sinhronizuje i u skladu je sa trajanjem plana poslovanja, koncesije ili dozvole upravljača infrastrukture, gde je primenljivo, i metodologijom za</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>određivanje cena koju donosi Vlada;</p> <p>8) pravila postupanja u slučajevima velikih poremećaja u radu i vanrednih situacija, uključujući planove za postupanje u nepredviđenim situacijama i prevremeni raskid ugovornog sporazuma, kao i pravovremeno obaveštavanje korisnika;</p> <p>9) korektivne mere koje se preduzimaju ako bilo koja od strana krši svoje ugovorne obaveze ili, pod izuzetnim okolnostima, koje utiču na raspoloživost javnih sredstava. Ovo uključuje uslove i postupke za ponovno pregovaranje i prevremeni raskid.</p>			
a 6.	REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE	24.2-3	<p>Radi uvođenja dodatka iz stava 1. ovog člana u sistem naplate, upravljač infrastrukture prilikom definisanja spiska tržišnih segmenata razmatra i poredi najmanje sledeće:</p> <p>1) usluge prevoza putnika naspram usluga prevoza robe;</p> <p>2) vozove koji prevoze opasnu robu naspram ostalih teretnih vozova;</p>	PU		

		<p>3) usluge u unutrašnjem saobraćaju naspram usluga u međunarodnom saobraćaju;</p> <p>4) kombinovani transport naspram direktnih vozova;</p> <p>5) usluge u gradskom ili regionalnom putničkom saobraćaju naspram usluga u međugradskom putničkom saobraćaju;</p> <p>6) saobraćaj blok vozova naspram vozova sa pojedinačnim vagonima;</p> <p>7) usluge redovnog prevoza naspram povremenih usluga prevoza.</p> <p>Za određene buduće investicione projekte, kao i za određene investicione projekte koji su u toku ili su završeni u prethodnih 30 godina, upravljač infrastrukture može da utvrdi ili nastavi da utvrđuje veće visine cena na osnovu dugoročnih troškova takvih projekata, ako se njima povećava efikasnost i/ili isplativost i ako se inače ti investicioni projekti ne bi mogli ili se nisu mogli preduzeti. Ovakav sistem naplate može da obuhvati i dogovore između upravljača infrastrukture, s jedne strane,</p>			
--	--	---	--	--	--

		26.	<p>i podnositelaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ili železničkih prevoznika, s druge strane o podeli rizika koji se odnosi na nove investicije.</p> <p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.</p> <p>Sistem učinka iz stava 1. ovog člana zasniva se na sledećim osnovnim načelima, koja se primenjuju na čitavoj mreži upravljača infrastrukture:</p> <p>1) Kako bi se ostvario ugovoren nivo učinka i ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravljač infrastrukture se, u toku postupka izrade Izjave o mreži, sa podnosiocima zahteva dogovara o glavnim parametrima sistema učinka,</p>			
--	--	-----	--	--	--	--

		<p>naročito o trajanju kašnjenja, maksimalnim iznosima plaćanja u okviru sistema učinka koje se odnose i na pojedinačne vožnje vozova i za sve vožnje vozova železničkog prevoznika tokom datog vremenskog perioda.</p> <p>2) Upravljač infrastrukture dostavlja železničkim prevoznicima važeći red vožnje, na osnovu kojeg se računaju kašnjenja, najmanje pet dana pre kretanja voza. Upravljač infrastrukture može da primeni kraći period obaveštavanja u slučaju nepredviđenih okolnosti, više sile ili kasnih izmena važećeg reda vožnje.</p> <p>3) Sva kašnjenja se raspoređuju u jednu od sledećih klasa i pod-klasa kašnjenja:</p> <p>1. Upravljanje eksploatacijom/planiranjem koje se može pripisati upravljaču infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Izrada reda vožnje, - Formiranje voza, - Greške u procedurama eksploatacije, - Nepravilna primena pravila prioriteta, 			
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Osoblje, - Ostali uzroci; 2. Postrojenja infrastrukture za koje je odgovoran upravljač infrastrukture - Signalno-sigurnosni uređaji i instalacije, - Signalno-sigurnosni uređaji i instalacije na putnim prelazima u nivou, - Telekomunikacione instalacije, - Oprema za snabdevanje električnom energijom, - kolosek, - Građevinski objekti, - Osoblje, - Ostali uzroci; 3. Uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture: - Planirani građevinski radovi, - Nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova, - Ograničenje brzine zbog defekta koloseka, - Ostali uzroci; 4. Uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture: - Kašnjenje koje je 			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>prouzrokovao prethodni upravljač infrastrukture,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljač infrastrukture; <p>5. Komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prekoračenje vremena stajanja, - Zahtev železničkog prevoznika, - Utovarne operacije, - Nepravilnosti pri utovaru, - Komercijalna priprema voza, - Osoblje, - Ostali uzroci; <p>6. Železnička vozna sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta, - Formiranje voza koje vrši železnički prevoznik, - Problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika), - Problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta), - Problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama, 			
--	--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Osoblje, - Ostali uzroci; <p>7. Uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik, - Koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik; <p>8. Spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Štrajk, - Administrativne formalnosti, - Spoljni uticaj, - Uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci, - Kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži, - Ostali uzroci; <p>9. Sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravljač infrastrukture, ni železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opasne nezgode, nesreće i opasnosti, - Zauzetost koloseka zbog kašnjenja istog voza, - Zauzetost koloseka zbog kašnjenja drugog voza, - Obrt, 			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>- Veza vozova, - Potrebno je dalje istraživanje;</p> <p>4) Ukoliko je moguće, kašnjenja se pripisuju jednom subjektu, uz razmatranje odgovornosti za uzrokovanje poremećaja, kao i mogućnosti ponovne normalizacije saobraćajnih uslova;</p> <p>5) Pri proračunu plaćanja uzima se u obzir prosečno kašnjenje vozova sa sličnim zahtevima za tačnost.</p> <p>6) Što je ranije moguće upravljač infrastrukture obaveštava železničkog prevoznika o proračunu plaćanja u sklopu sistema učinka. Ovaj proračun obuhvata sva kašnjenja vozova u periodu od najviše jednog meseca;</p> <p>7) Ne dovodeći u pitanje postojeće postupke po Zahtevima i odredbe člana 121. ovog zakona, u slučaju sporova koji se odnose na sistem učinka, određuje se način rešavanja sporova koji omogućuje rešavanje takvih sporova bez odlaganja Utvrđeni način rešavanja sporova mora biti nepristrasan u odnosu na</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>uključene strane. Kod primene ovog načina rešavanja sporova odluka se donosi u roku od 10 radnih dana;</p> <p>Jednom godišnje upravljač infrastrukture objavljuje prosečan godišnji nivo učinka koji su ostvarili železnički prevoznici na osnovu glavnih parametara dogovorenih za sistem učinka.</p>			
a 7.	SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS	34.	<p>Red vožnje utvrđuje upravljač infrastrukture jednom za kalendarsku godinu i po pravilu stupa na snagu u ponoć, druge subote u decembru tekuće godine. Ukoliko se se vrše izmene ili dopune reda vožnje nakon zime, naročito kako bi se uzele u obzir, po potrebi, izmene ili dopune redova vožnje za međunarodne putničke vozove, to se vrši u ponoć druge subote u junu, i u drugim intervalima između tih datuma ako je potrebno. Upravljač infrastrukture u okviru uspostavljene međunarodne saradnje sa drugim upravljačima infrastrukture može dogovoriti drugo vreme početka važenja ili izmena i</p>	DU	<p>Delimična usklađenost je postignuta donošenjem Pravilnika o vremenskom planu dodele kapaciteta železničke infrastrukture („Službeni glasnik”, broj 140/14).</p> <p>Ovaj Aneks je zamenjen Delegiranom odlukom Komisije (EU) 2017/2075, pa će se potpuna usklađenost postići</p>	

		<p>dopuna reda vožnje, o čemu je dužan da blagovremeno obavesti javnost i Direkciju. Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljaču infrastrukture najkasnije 12 meseci pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljač infrastrukture razmatra i zahteve primljene nakon tog roka.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca nakon isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Najkasnije 11 meseci pre nego što red vožnje stupi na snagu, upravljač infrastrukture vodi računa o tome da su privremene međunarodne trase vozova uspostavljene u saradnji sa drugim relevantnim upravljačima infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca nakon isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana. Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi nakon</p>		<p>donošenjem podzakonskog akta iz člana 34.5. Predloga.</p>	
--	--	---	--	--	--

		<p>roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podosilac zahteva kome je trasa dodeljena. Upravljač infrastrukture će ažurirati nacrt reda vožnje najkasnije mesec dana pre stupanja na snagu reda vožnje kako bi bile uključene sve trase vozova koje su dodeljene nakon roka iz stava 3. ovog člana. Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju vrši se u skladu sa redom vožnje unapred utvrđenim od upravljača infrastrukture u skladu sa ovim zakonom. Raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena propisuje Vlada.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>Upravljač infrastrukture se u okviru uspostavljene saradnje dogovara sa drugim relevantnim zainteresovanim upravljačima infrastrukture o tome koje sve međunarodne trase vozova treba uključiti u red vožnje, pre početka konsultacija o nacrtu reda vožnje. Prilagođavanje postignutih dogovora vrši se samo ukoliko je neophodno. Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju vrši se u skladu sa redom vožnje unapred utvrđenim od upravljača infrastrukture u skladu sa ovim zakonom. Red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika objavljuje upravljač infrastrukture u sredstvima javnog informisanja, ističe na vidnim mestima u staničnim zgradama i objavljuje i na drugi uobičajen način najkasnije 20 dana pre stupanja na snagu. Železnički prevoznik dužan je da se pridržava objavljenog reda vožnje, kao i da obezbedi redovno i uredno odvijanje prevoza za vreme važenja reda vožnje, osim u slučajevima većih</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>poremećaja saobraćaja koji su nastali zbog elementarnih nepogoda, većih udesa i težih oštećenja železničke infrastrukture.</p> <p>Direkcija za železnice propisuje sastavne delove reda vožnje, oblik i njihovu sadržinu.</p>			
a 8.	<p>ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST</p>	126.	<p>Računovodstvene informacije koje se na zahtev dostavljaju Direkciji su:</p> <p>1. Odvajanje računa:</p> <p>1) odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja za aktivnosti pružanja usluga prevoza robe, putnika i aktivnosti upravljanja infrastrukturom;</p> <p>2) detaljne informacije o pojedinačnim izvorima i korišćenju javnih sredstava i drugih vidova kompenzacija na transparentan i detaljan način, uključujući detaljan pregled novčanih tokova preduzeća kako bi se utvrdilo na koji način se koriste ova javna sredstva i drugi vidovi kompenzacija;</p> <p>3) kategorije troškova i dobiti kako bi se omogućilo utvrđivanje da li se javlja unakrsno subvencionisanje između ovih različitih aktivnosti, u skladu sa</p>	PU		

		<p>zahtevima Direkcije;</p> <p>4) metodologija koja se koristi za raspodelu troškova između različitih aktivnosti;</p> <p>5) ukoliko je regulisano preduzeće deo grupe, svi detalji o plaćanjima između preduzeća.</p> <p>2. Praćenje cena pristupa:</p> <p>1) različite kategorije troškova, naročito takve da daju dovoljno informacija o marginalnim/direktnim troškovima različitih usluga ili grupa usluga kako bi se omogućio nadzor cena pristupa železničkoj infrastrukturi;</p> <p>2) dovoljno informacija kako bi se omogućilo praćenje pojedinačnih cena koje se plaćaju za usluge (ili grupe usluga); ukoliko to zahteva regulatorno telo, ove informacije sadrže podatke o obimima pojedinačnih usluga, cenama za pojedinačne usluge i ukupnim prihodima od pojedinačnih usluga koje plaćaju interni i eksterni korisnici;</p> <p>3) troškovi i prihodi za pojedinačne usluge (ili grupe usluga) iskazani na način koji</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>u svom zahtevu odredi Direkcija, kako bi se uočile moguće povrede konkurencije, o čemu Direkcija obaveštava telo nadležno za zaštitu konkurencije.</p> <p>3. Pokazatelji o finansijskom učinku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) izjava o finansijskom učinku; 2) zbirna izjava o troškovima; 3) izjava o troškovima održavanja; 4) izjava o operativnim troškovima; 5) izjava o prihodima; 6) dodatne napomene kojima se proširuju i razjašnjavaju izjave, ako je potrebno. 			
a 9.	PART A REPEALED DIRECTIVES			NP	Prelazne i završne odredbe	

	WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS PART B LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW					
a 10.	CORRELATION TABLE			NP	Prelazne i završne odredbe	