

# ZAKON

## O INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA

### I. UVODNE ODREDBE

#### Predmet zakona

##### Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost, u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ostvareni da bi se ispunili osnovni zahtevi.

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme i na turističko-muzejsku železnicu.

#### Značenje pojedinih izraza

##### Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

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

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

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

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

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

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

7) **železnički sistem** je celina koju čine strukturni i funkcionalni podsistemi i koja obuhvata upravljanje i eksploataciju železničkog sistema u celini;

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

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

10) **imenovano telo** je telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

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

12) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);

13) **nacionalni železnički tehnički propisi** su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

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

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

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

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

18) **ocenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, osobu ili telo;

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

20) **podsistemi** su delovi železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu da budu strukturni ili funkcionalni;

21) **postojeći železnički sistem** je složena struktura sastavljena od železničkih pruga i stabilnih postrojenja postojećeg železničkog sistema, kao i od vozila svih vrsta i porekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;

22) **prijavljeno telo** je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;

23) **projekat u podmakloj fazi razvoja** je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;

24) **puštanje u rad** su sve radnje kojima se podsistem ili železničko vozilo stavlja u svoje projektovano radno stanje;

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

26) **specifični slučajevi** su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i

železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl);

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

28) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;

29) **unapređenje podsistema** je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;

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

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

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

## II. INTEROPERABILNOST

### 1. Železnički sistem

#### Član 3.

Železnički sistem može da bude:

- 1) konvencionalni železnički sistem;
- 2) železnički sistem za velike brzine.

#### Konvencionalni železnički sistem

#### Član 4.

Konvencionalni železnički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h.

Železničku mrežu konvencionalnog železničkog sistema čine:

- 1) železničke pruge namenjene za prevoz putnika;
- 2) železničke pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 3) železničke pruge namenjene za prevoz robe;
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i terminale za kombinovani transport;
- 6) železničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1)–5) ovog stava.

Železnička mreža iz stava 2. ovog člana uključuje sisteme upravljanja saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i uređaji iz stava 3. ovog člana namenjeni su prevozu putnika i robe na većim udaljenostima kako bi se garantovalo bezbedno i usklađeno korišćenje železničke mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.

Konvencionalni železnički sistem uključuje sva železnička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj železničkoj mreži ili na njenom delu.

### **Železnički sistem za velike brzine**

#### **Član 5.**

Mrežu železničkog sistema za velike brzine čine:

- 1) posebno izgrađene železničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;
- 2) posebno unapređene železničke pruge opremljene za brzine reda oko 200 km/h;
- 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija, takođe, uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Železnička mreža iz stava 1. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i postrojenja iz stava 2. ovog člana namenjeni su obezbeđivanju bezbednog i usklađenog korišćenja železničke mreže, kao i efikasnom upravljanju saobraćajem.

Železnički sistem za velike brzine obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po železničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;
- 2) brzinama oko 200 km/h po železničkim prugama iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih železničkih pruga.

Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na celoj ili delu mreže železničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te železničke mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovo bezbedno korišćenje na toj mreži.

### **Podsistemi**

#### **Član 6.**

Železničke sisteme iz čl. 4. i 5. ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

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

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

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

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

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

Funkcionalni podsistemi su:

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

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

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

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

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

## **2. Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti**

### **Član 7.**

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se na projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

## Osnovni zahtevi

### Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

1) bezbednost:

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

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

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

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

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

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

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

4) zaštita životne sredine:

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

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

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

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

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

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

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

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

1) infrastruktura:

(1) bezbednost:

- moraju da se preduzmu odgovarajuće mere da se spreči neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,
- potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,
- infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl),
- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima,

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

2) energija:

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

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

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

3) kontrola, upravljanje i signalizacija:

## (1) bezbednost:

- postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,
- sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,

## (2) tehnička usklađenost:

- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,
- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;

## 4) vozna sredstva:

## (1) bezbednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,
- električna oprema ne sme da ugrozi bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- tehnika kočjenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema,
- potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,
- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,
- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,
- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima,
- potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta,
- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

(2) pouzdanost i dostupnost – oprema vozila mora da bude projektovana tako da u otežanoj situaciji omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja će se i dalje koristiti,

## (3) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po železničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,



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

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

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

5) održavanje:

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

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

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

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbednost:

- usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,
- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,

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

(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u železničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,

(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se operativnim propisima predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

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

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

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

- da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

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

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

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

(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika bude pristupačan osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

### **3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti**

#### **Pojam**

#### **Član 9.**

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

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

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

Direkcija donosi spisak standarda iz oblasti interoperabilnosti, sadržanih u TSI-jima.

#### **Oblast primene**

#### **Član 10.**

TSI-ji se primenjuju na novoizgrađena, unapređena ili obnovljena vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz u železničkom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge obuhvaćene proširenom TEN-T (Trans-European Transport Network) mreže za jugoistočnu Evropu.

Oblast primene TSI-ja biće postepeno proširena na celu mrežu pruga Republike Srbije.

TSI-ji se mogu primenjivati i na vozila i železničke pruge koje nisu obuhvaćene stavom 1. ovog člana.

#### **Odstupanja od primene TSI-ja**

#### **Član 11.**

Odstupanja od primene TSI-ja su dozvoljena u sledećim slučajevima:

1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme donošenja TSI-ja, bili u podmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI-jima nisu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema;

3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI-ja dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;

4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI-ja.

U slučajevima odstupanja od TSI-ja iz stava 1. ovog člana primenjuju se nacionalni železnički tehnički propisi.

Nacionalni železnički tehnički propisi primenjuju se i:

1) u slučajevima otvorenih pitanja, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahteve nisu eksplicitno obuhvaćeni u TSI-jima;

2) za podsisteme za koje primena TSI-ja nije obavezna.

U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja zahtev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:

1) pismeno obaveštenje koje se odnosi na predloženo odstupanje;

2) dokumentaciju koja sadrži:

(1) opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primene,

(2) precizno upućivanje na TSI-je (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,

(3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,

(4) obrazloženje podmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,

(5) obrazloženje zahteva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,

(6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,

(7) opis mera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.

U slučaju odstupanja iz stava 1. tačka 1) ovog člana, u roku od deset meseci od donošenja svakog TSI-ja, naručilac je u obavezi da dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja.

Primljene zahteve za odstupanje od TSI-ja, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4. tačka 2) ovog člana, ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja dostavlja Evropskoj komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima Evropske unije.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske komisije.

Izuzetno od odredbi st. 6. i 7. ovog člana, do dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja odlučuje o dostavljenim zahtevima za odstupanje.

#### **4. Činioci interoperabilnosti**

##### **Stavljanje na tržište**

##### **Član 12.**

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

- 1) obezbeđuju da se u okviru železničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;
- 2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

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

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

##### **Usaglašenost i pogodnost za upotrebu**

##### **Član 13.**

Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu odnose se na:

- 1) višenamenske činioce interoperabilnosti, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima;
- 2) višenamenske činioce interoperabilnosti sa specifičnim karakteristikama, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima, ali koji moraju imati specifične karakteristike kada se koriste u železničkom sistemu;
- 3) specifične činioce koji se koriste samo u železničkom sistemu.

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu obuhvataju:

- 1) ocenu usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, prema zahtevima TSI-ja koje treba da ispune, ili
- 2) ocenu pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom železničkom okruženju, pri čemu se, kada su u pitanju interfejsi, posebno proveravaju funkcionalni zahtevi TSI-ja.

Činioci interoperabilnosti navedeni u TSI-jima podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i moraju da budu praćeni odgovarajućim sertifikatom.

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

Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da ne podležu postupcima iz stava 3. ovog člana.

U TSI-jima se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su u njima određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI-ja. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 12. st. 1. i 2. ovog zakona.

### **Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu**

#### **Član 14.**

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

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioci interoperabilnosti ispunjavaju i zahteve tih propisa.

Inostrane isprave izdate prema Međunarodnom sporazumu čiji je potpisnik i Republika Srbija i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a važe u Republici Srbiji.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 11. ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 13. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklupa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.

Ukoliko ustanovi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.

Ukoliko se neusaglašenost ne može otkloniti Direkcija će preduzeti mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište dotičnog činioca interoperabilnosti, ili da se on povuče sa tržišta, u skladu sa postupkom iz člana 15. ovog zakona.

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

#### **Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima**

##### **Član 15.**

Ukoliko se utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe Direkcija će preduzeti sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:

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

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

Rešenje iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

#### **5. Podsistemi**

##### **Puštanje u rad**

##### **Član 16.**

Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi, kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:

- 1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;

- 2) bezbedna integracija ovih podsistema primenom mera za kontrolu rizika.

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

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

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

### **Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema**

#### **Član 17.**

Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI-jima.

U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva bira telo kome će podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može da bude naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza:

- 1) projektovanje;
- 2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI-jima i registrima iz čl. 33. i 34. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno telo dužno je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

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

U deklaraciji o verifikaciji podsistema podnosilac zahteva izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsistem ispunjava zahteve ovog zakona, TSI-ja i primenljivih nacionalnih propisa.

Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.

Prijavljeno telo može, na zahtev podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje celog podsistema ili za bilo koji deo podsistema.

U slučajevima iz stava 9. ovog člana prijavljeno telo izdaje PIV, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.

Inostrane isprave izdate prema Međunarodnom sporazumu čiji je potpisnik i Republika Srbija i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a važe u Republici Srbiji.

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

Prijavljeno telo odgovorno za proveru implementacije je dužno da vrši periodične provere da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5. ovog člana. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj proveru. Prisustvo prijavljenog tela se može zahtevati u pojedinim fazama izgradnje.

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

Direkcija propisuje module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema.

Prijavljeno telo mora periodično da objavljuje informacije o:

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

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja imenuje telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koji ispunjavaju uslove propisane članom 18. ovog zakona.

Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, vrši prijavljivanje tela iz stava 18. ovog člana:

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

Oduzimanje odobrenja telu za ocenjivanje usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 18. ovog zakona vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički propisi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti. O oduzetim odobrenjima obaveštavaju se organi i države iz stava 19. ovog člana.



## **Uslovi koje treba da ispune tela za ocenjivanje usaglašenosti**

### **Član 18.**

Uslovi koje treba da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti iz člana 17. stav 18. ovog zakona su:

1) telo za ocenjivanje usaglašenosti, rukovodilac tog tela i osoblje zaduženo za sprovođenje provera ne učestvuju direktno ili kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, proizvodnji, izgradnji, plasiranju na tržište ili održavanju činilaca interoperabilnosti ili podsistema, niti da ih koriste, s tim što to ne isključuje razmenu tehničkih informacija između proizvođača i tela za ocenjivanje usaglašenosti;

2) telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera vrše provere profesionalno i stručno, bez ikakvog pritiska koji može da utiče na njihovu ocenu ili rezultate provera, posebno od strane osoba ili grupa koje su zainteresovane za te rezultate;

3) telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera je funkcionalno nezavisno od tela koje izdaje dozvole za korišćenje, licence i sertifikate o bezbednosti i od tela za istraživanje nesreća;

4) telo za ocenjivanje usaglašenosti zapošljava osoblje i poseduje sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova vezanih za sprovođenje provera na odgovarajući način i da ima pristup opremi za vanredne provere;

5) telo za ocenjivanje usaglašenosti je osigurano od odgovornosti za učinjenu štetu;

6) osoblje zaduženo za izvođenje provera poseduje:

(1) odgovarajuće profesionalno i tehničko obrazovanje,

(2) zadovoljavajuće znanje o zahtevima koji se odnose na proveru koju vrši i iskustvo u vršenju te provere,

(3) sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim proverama;

7) osoblje zaduženo za izvođenje provere je nezavisno u radu;

8) da osoblje zaduženo za izvođenje provera čuva kao poslovnu tajnu sve što sazna u toku izvođenja provera, osim podataka koje zahtevaju nadležni državni organi i tela za istragu.

## **Usaglašenost sa TSI-jima i nacionalnim železničkim tehničkim propisima**

### **Član 19.**

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

Verifikacija strukturnog podsistema zasniva se na TSI-jima, ukoliko postoje.

Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju:

1) da ne postoje TSI-ji za određeni strukturni podsistem;

2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;

3) da specifični slučaj, zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI-ju.

Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije dostavlja i kompletne tekstove propisa.

Direkcija dostavlja nacionalne tehničke propise u pripremi ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj komisiji.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 17. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela prema nacionalnim propisima, kao ispravu o usaglašenosti.

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

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

Imenovano telo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji.

Evidencija iz stava 8. ovog člana sadrži:

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

Do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.

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

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 13. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

### **Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima**

#### **Član 20.**

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

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

U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa TSI-jem, ili su nepravilno primenjeni TSI-ji.

Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može da dobije dozvolu za korišćenje.

### **III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE**

#### **1. Opšte odredbe o dozvoli za korišćenje**

##### **Član 21.**

Radi puštanja strukturnih podsistema u rad i njihovog korišćenja u železničkom sistemu Republike Srbije, strukturni podsistemi moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu i u obliku rešenja izdaje Direkcija.

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

Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema Direkcija proverava:

- 1) tehničku usklađenost ovih podsistema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbednu integraciju ovih podsistema primenom mera za kontrolu rizika.

Direkcija, pre puštanja podsistema u rad, kad je potrebno, proverava da li su podsistemi u saglasnosti sa odredbama relevantnih TSI-ja i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.

Dozvola za korišćenje izdaje se u roku od 60 dana od dana podnošenja zahteva, uz koji je priložena propisana dokumentacija, osim u slučajevima kada je ovim zakonom propisan drugačiji rok.

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

Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, železnički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila, upravljač i naručilac.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za korišćenje.

Evidencija iz stava 8. ovog člana sadrži:

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

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

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

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

Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, Direkcija proverava:

1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom;

2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene železničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahteve za uspostavljanje sistema za upravljanje bezbednošću i posedovanje odgovarajućih sertifikata o bezbednosti.

## **2. Dozvola za tip vozila**

### **Član 22.**

Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju da budu odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu i u obliku rešenja.

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

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse za izdavanje dozvole iz stava 4. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila.

Evidencija iz stava 6. ovog člana sadrži:

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

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

Za postojeća vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje pre stupanja na snagu ovog zakona, smatra se da imaju dozvolu za korišćenje, s tim što se i na njih primenjuje član 30. ovog zakona.

U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u TSI-jima i nacionalnim železničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.

Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni. Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.

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

Direkcija propisuje uslove koje treba ispuniti za izdavanje dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.

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

### **3. Dozvola za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI-jima**

#### **Član 23.**

Dozvolu za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI-jima, Direkcija izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku verifikacije podsistema u skladu sa članom 17. ovog zakona.

### **Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI-jima**

#### **Član 24.**

Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju da budu usaglašene sa relevantnim TSI-jima koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad.

Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:

1) ako su svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji odobreni u skladu sa članom 17. ovog zakona, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;

2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 17. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole može da proveriti:

(1) tehničku usklađenost relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 16. stav 1. ovog zakona,

(2) tehničku usklađenost vozila i mreže na kojoj će saobraćati,

(3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja;

3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

### **Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI-jima**

#### **Član 25.**

Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI-jima koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima.

Za vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.

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

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

- 1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u drugoj državi;
- 2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI-jima;
- 3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;
- 4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

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

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

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

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

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

- 1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

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

#### **4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI-jima**

##### **Član 26.**

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa relevantnim TSI-jima važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ako su ispunjeni sledeći uslovi:

- 1) podsistemi su usklađeni sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama, ukoliko za neki podsistem ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi;

- 2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose;
- 3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI-jima konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan članom 17. ovog zakona.

Do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.

### **Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima**

#### **Član 27.**

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji, a nisu usaglašena sa svim relevantnim TSI-jima na snazi ili se na njih primenjuju odredbe člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:

- 1) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;
- 2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije:

(1) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve TSI-ja, ako postoje;

(2) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

### **Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima**

#### **Član 28.**

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI-jima, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija.

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

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

Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:

1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa spisikom dokumentacije primenjene u postupku, da bi se pokazalo da vozilo ispunjava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

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

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

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

Direkcija propisuje parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima.

Dokazi iz stava 4. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.

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

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

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

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

- 1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

### **Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila**

#### **Član 29.**

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja koja:

(1) nose oznaku RIC ili RIV,

(2) su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država;

2) za polovna vozila iz tačke 1) ovog člana koja se uvoze iz inostranstva.

Izmene sporazuma iz stava 1. tačka 1) podtačka (2) ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih država vrši Direkcija.



## **Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema**

### **Član 30.**

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema, a Direkcija odlučuje u kojoj meri je potrebno primeniti TSI-je na predmetni podsistem.

U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtevanu dokumentaciju.

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

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

Ministar nadležan za poslove saobraćaja u saradnji sa Direkcijom donosi plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju iz stava 1. ovog člana.

## **5. Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila**

### **Član 31.**

Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi:

- 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:
  - (1) TSI-jima ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima,
  - (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona,
  - (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u;
- 2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku;
- 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 21. stav 6. ovog zakona.

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

- 1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI-jima, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID-u ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

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

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

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

Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl).

O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja iz saobraćaja.

## **IV. REGISTRI ŽELEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE**

### **1. Nacionalni registar železničkih vozila**

#### **Član 32.**

Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.

Specifikacija registra propisana je COTIF-om.

Vozila svih vrsta moraju se upisati u registar iz stava 1. ovog člana.

Podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje, imaoци su dužni da bez odlaganja dostave Direkciji, radi unosa u Nacionalni registar železničkih vozila.

Upis u registar se obavlja na osnovu popunjenog zahteva koji je propisan specifikacijom iz stava 2. ovog člana.

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

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

### **2. Registar odobrenih tipova železničkih vozila**

#### **Član 33.**

Direkcija dostavlja Agenciji Evropske unije za železnice podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji radi unošenja u Registar odobrenih tipova železničkih vozila.

### **3. Registar infrastrukture**

#### **Član 34.**

Registar infrastrukture (u daljem tekstu: RINF) sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u odgovarajućim TSI-jima.

Direkcija propisuje specifikacije i format podataka RINF-a, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF-a i rokove za dostavljanje podataka.

Upravljač je odgovoran za dostavljanje podataka za RINF Direkciji i za njihovu ažurnost.

Direkcija dostavlja bazu podataka RINF-a Agenciji Evropske unije za železnice.

## V. INSPEKCIJSKI NADZOR

### Član 35.

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

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

Inspektor, u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1. ovog člana, ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.

## VI. KAZNE NE ODREDBE

### Član 36.

Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo, drugo pravno lice ili odgovorno lice u pravnom licu ako:

1) ne dostavi Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja (član 11. stav 5);

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

3) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve ili zahteva ponovno obavljanje provera koje su već izvršene (član 16. stav 2);

4) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 17. stav 14. ovog zakona;

5) ne dozvoli prijavljenom telu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 17. stav 15);

6) pusti u rad i koristi na železničkim prugama Republike Srbije strukturne podsisteme, bez dozvole za korišćenje (član 21 . stav 1);

7) koristi železnička vozila koja nemaju dozvolu za tip (član 22. stav 1);

8) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 22. stav 7);

9) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Republici Srbiji (član 28. stav 1);

10) obnovi ili unapredi strukturni podsistem, a prethodno ne dostavi Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 30. stav 1);

11) bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana ne obavesti Direkciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 31. stav 6);

12) ne dostavi Direkciji podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje (član 32. stav 4);

13) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila (član 32. stav 6);

14) ne dostavi Direkciji podatke za RINF ili te podatke dostavlja neažurno (član 34. stav 3).

### **Član 37.**

Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo, drugo pravno lice ili odgovorno lice u pravnom licu ako:

- 1) ne podnese Direkciji zahtev za odstupanje ili ne priloži dokumente iz člana 11. stav 4. ovog zakona;
- 2) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 17. stav 5);
- 3) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 24. stav 3);
- 4) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 25. stav 7. ovog zakona;
- 5) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 27. stav 3);
- 6) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 28. stav 8. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

## **VII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Podzakonski propisi**

#### **Član 38.**

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

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se sledeći propisi doneti na osnovu Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon i 92/15):

- 1) Pravilnik o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16);
- 2) Pravilnik o specifikaciji Registra infrastrukture („Službeni glasnik RS”, broj 10/17).

### **Tehničke specifikacije interoperabilnosti**

#### **Član 39.**

Do objavljivanja TSI-ja iz člana 9. stav 3. ovog zakona u „Službenom glasniku Republike Srbije” važiće TSI-ji koje je objavila Direkcija na svojoj internet stranici.

### **Dozvole za korišćenje vozila izdate pre stupanja na snagu ovog zakona**

#### **Član 40.**

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

### **Započeti postupci**

#### **Član 41.**

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

### **Unutrašnja organizacija Direkcije za železnice**

#### **Član 42.**

Direkcija je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

### **Prestanak važenja propisa**

#### **Član 43.**

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Pravilnik o uslovima koje mora da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 43/15).

### **Stupanje na snagu**

#### **Član 44.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba člana 11. st. 6. i 7, člana 15. stav 2, člana 17. stav 19. tačka 1), člana 19. st. 5. i 6, člana 20. stav 2, člana 30. stav 4. i člana 33. koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

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

### II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

U članu 6. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, br. 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 bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja donela je Narodna skupština, na Četvrtoj sednici Drugog redovnog zasedanja u 2013. godini, 26. novembra 2013. godine („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15 – dr. zakon, 92/15 i 113/17-dr.zakon).

Važeći zakon potpuno je usklađen sa Direktivom Evropskog Parlamenta i Saveta o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Zajednice od 17. juna 2008. godine (u nastavku Direktiva o interoperabilnosti). Ovom direktivom utvrđuju se uslovi koje je potrebno zadovoljiti za postizanje interoperabilnosti u železničkom sistemu Evrope na način usklađen sa njenim odredbama. Ovi se uslovi odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u rad, unapređenje, obnovu, eksploataciju i održavanje delova ovog sistema, kao i na profesionalne kvalifikacije i zdravstvene i bezbednosne uslove za osoblje koje učestvuje u eksploataciji i održavanju. Direktiva o interoperabilnosti ima za cilj da postepeno uskladi tehničke standarde i druge procese koji regulišu nabavku opreme i kretanje vozova na trans-evropskoj mreži. Uklanjanjem tehničkih i proceduralnih barijera, trebalo bi da pomogne napredak jedinstvenog tržišta železničkog sektora, smanji neefikasnost, stimuliše inovacije i pomogne u revitalizaciji i poboljšanju konkurentnosti železničkog transporta. Takođe, namera je da se postepeno proširi na ostatak železničke mreže u dogledno vreme.

U železničkom sektoru, koncept interoperabilnosti treba da omogući kontinualni saobraćaj vozova na celoj evropskoj železničkoj mreži, za šta je potrebna usklađenost karakteristika infrastrukture i vozila i efikasno međusobno povezivanje informacionih i komunikacionih sistema upravljača infrastrukture i operatora na mreži. Pored toga, interoperabilnost ima veliki uticaj i na železničku industriju, jer podstiče primenu međusobno kompatibilnih komponenti i time stvara zajedničko tržište interoperabilne opreme. Pretpostavlja se da će se u budućnosti transevropski železnički sistem sastojati samo od onih elemenata koji su projektovani i proizvedeni u skladu sa zahtevima koje definiše koncept interoperabilnosti.

Različitosti u železničkim sistemima u Republici Srbiji, zemljama u okruženju i članicama Evropske unije otežavaju razvoj unutrašnjeg tržišta železničke opreme i usluga. Tehničke i operativne barijere favorizuju već postojeće železničke prevoznike i proizvođače i time ometaju ulazak novih subjekata i unapređenja u pružanju usluga putničkog i teretnog saobraćaja.

Navedene razlike u železničkim sistemima takođe ne idu u prilog konkurentnosti železničkog saobraćaja u poređenju sa drugim vidovima saobraćaja

npr. vazdušnim i drumskim. Primena Direktive bi trebalo da pomogne železničkom sektoru da poveća potražnju za svojim uslugama, povećanja prihode i donese benefite putnicima, korisnicima usluga teretnog saobraćaja i utiče na zaštitu životne sredine

U toku primene pomenutog zakona uočeni su problemi koji su se, pre svega, odnosili na nerazumevanje materije interoperabilnosti i bezbednosti. Razdvajanjem ove dve materije u vidu posebnih zakona postiglo bi se sledeće:

- Transponovanje striktno Direktive o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Zajednice od 17. juna 2008. godine u ovaj zakon stiče se jasan uvid u materiju koju ovaj zakon obrađuje. Cilj transponovanja je obezbeđivanje razvoja i unapređivanja interoperabilnosti na železnici postepenog stvaranja unutrašnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, unapređenje i eksploataciju železničkog sistema, interoperabilnost železničkog sistema i dr.
- Pojednostavljenje uvođenja interoperabilnosti jer interoperabilnost, u smislu ovog zakona, predstavlja sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi, a ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi.
- Potreba za potpunijim usaglašavanjem sa zakonodavstvom Evropske unije. Zahtevi Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon odnose se na: implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti; ovlašćenja prijavljenog tela; vođenje registra za železnička vozila i infrastrukturu; dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji i dr.
- Potencijalne izmene i dopune zakona biće jednostavnije i efikasnije
- Uloga Direkcije za železnice je različita u pogledu oblasti interoperabilnosti, u odnosu na bezbednost, pa je prihvatljivije definisati je u oba zakona.

Prilikom izrade radne verzije ovog zakona definisani su osnovni ciljevi koji su se želeli postići, odnosno uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Koncept železničkog sistema na kojem se zasnivaju rešenja u Predlogu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema sastoji se od definisanja i uređivanja sledećih elemenata:

- 1) interoperabilnosti za konvencionalni železnički sistem i železnički sistem velikih brzina;
- 2) strukturnih podsistema, činioca interoperabilnosti i elementa strukturnih podsistema;
- 3) donošenja tehničkih specifikacija interoperabilnosti;
- 4) ocene usaglašenosti i ocene pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikacije strukturnih podsistema (infrastruktura, energija), dozvola za korišćenje strukturnih podsistema;
- 5) nacionalnog registara železničkih vozila, registra odobrenih tipova železničkih vozila i registra infrastrukture, gde je specifikacija registra propisana u COTIF.

Donošenje ovog zakona, kojim će biti uređena oblast interoperabilnosti železnice uticaće na sledeće zainteresovane strane: upravljača železničke infrastrukture; železničke prevoznike; železničku industriju (proizvođače i izvođače);

organe državne uprave; imenovana tela za ocenu usaglašenosti; korisnike železničkih usluga (građani, privreda, špediteri i dr), kao i druge koji učestvuju u procesu pružanja usluga u železničkom saobraćaju.

Predlogom zakona precizirano je donošenje podzakonskih akata, čime će se izvršiti celovito pravno uređivanje oblasti interoperabilnosti u železničkom saobraćaju.

### **Ciljevi koji se ovim zakonom postizu**

Predlogom zakona izvršena je harmonizacija sa Direktivom o interoperabilnosti čime je otklonjena mogućnost nerazumevanja obaveza koje proističu iz zahteva direktive. Takođe, ovim zakona predviđene su odredbe koje se odnose na izdavanje dozvola, sertifikata i ovlašćenja koje će izdavati Direkcija za železnice u skladu sa propisima Evropske unije i precizirana je uloga Direkcije za železnice u svim postupcima koje obavlja u pogledu interoperabilnosti.

Takođe, ovim zakonom dato je ovlašćenje Direkciji za železnice za donošenje određenih propisa od značaja za interoperabilnost železničkog saobraćaja.

### **Zašto je donošenje ovog zakona najbolji način za rešavanje problema**

Donošenje ovog zakona, kojim će biti uređena pitanja vezana interoperabilnost železnice i implementirane evropske norme u tom vidu saobraćaja, predstavlja način za jednostavniji pristup rešavanju problema koji su očigledni u sadašnjem stanju u oblasti železničkog saobraćaja.

## **III. OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBA ZAKONA**

Odredbama člana 1. Predloga zakona definisan je predmet zakona.

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

Odredbama čl. 3, 4, 5. i 6. Predloga zakona propisana je podela železničkog sistema, uređena podela svakog od sistema (konvencionalnog železničkog sistema i železničkog sistema velikih brzina) sa osnovnim karakteristikama, kao i podela podsistema (strukturni i funkcionalni podsistemi).

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

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

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

Odredbama čl. 12-15. Predloga zakona propisano je stavljanje na tržište, usaglašenost i pogodnost za upotrebu, ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, eksploataciono ispitivanje i neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa JTP/TSI.

Odredbama čl. 16-20. Predloga zakona propisano je puštanje u rad podsistema, postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji, usaglašenost sa TSI i nacionalnim tehničkim propisima i neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima.

Odredbama čl. 21-31. Predloga zakona uređene su opšte odredbe o dozvoli za korišćenje, izdavanje dozvole za tip vozila, izdavanje dozvola za korišćenje



podсистema i činilaca interoperabilnosti koji su usklađeni sa TSI, izdavanje dozvola za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa TSI, izdavanje dozvola za korišćenje podсистema koji nisu usklađeni sa TSI i elemenata podсистema na koje se primenjuju nacionalni tehnički propisi, izdavanje dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa TSI, izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje vozila koja nisu usklađena sa TSI, izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila, obnavljanje ili unapređenje strukturnog podсистema, činioaca interoperabilnosti i elemenata podсистema i oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

Odredbama čl. 32, 33. i 34. Predloga zakona propisano je vođenje registara železničkih vozila i infrastrukture.

Odredbama člana 35. Predloga zakona propisan je inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona i podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.

Odredbama čl. 36. i 37. Predloga zakona ustanovljena su bića prekršaja, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno zakonu kojim su uređeni prekršaji.

Odredbom člana 38. Predloga zakona propisani su propisi za izvršavanje ovog zakona koji će biti doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbama čl. 39-40. Predloga zakona propisano je korišćenje koje je objavila Direkcije za železnice i odredbi pravilnika koje propisuju visinu taksi.

Odredbama člana 41. Predloga zakona propisano je da postupci koji su pokrenuti pre stupanja na snagu ovog zakona budu okončani po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbama člana 42. Predloga zakona predviđeno je da Direkcija za železnice uredi svoju unutrašnju organizaciju sa ovim zakonom.

Odredbama čl. 43. i 44. Predloga zakona propisan je prestanak važenja Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon i 92/15) stupanjem na snagu ovog zakona.

#### **IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA**

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna sredstva u budžetu Republike Srbije. Prihodi od naplata taksi u skladu sa Predlogom zakona, to jest odredbama koje se odnose na dozvole za tip vozila, dozvole za korišćenje delova i opreme za železnička vozila, dozvole za korišćenje uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu sertifikate o verifikaciji podсистema, dozvole za korišćenje strukturnih podсистema, upis u Nacionalni registar vozila, koje Direkcija za železnice naplaćuje, a koji su prihod budžeta procenjeni su 2018. godini na 6.000.000 RSD i 2019. godini 7.000.000 RSD.

#### **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.

## **VI. ANALIZA EFEKATA ZAKONA**

### **1. Identifikacija problema koje zakon treba da reši**

Pre izrade novog zakona kojim će se urediti primena interoperabilnosti analizirani su efekti važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS” br. 104/13, 66/15 - dr. zakon i 92/15), koji su se pojavljivali u praksi od početka primene navedenog zakona.

#### **a) Razlozi za razdvajanje zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice**

Osnovni problem koji se javio tokom primene, a ujedno i razlog za razdvajanje postojećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dva nova zakona, zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju i zakona o interoperabilnosti železničkog sistema je neadekvatno snalaženje subjekata na koje se Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti odnosi u njihovim obavezama koje iz tog zakona proističu. Kako bi se jasno sprovela Direktiva o interoperabilnosti, na železničkoj mreži Republike Srbije, kao i da bi se obezbedila usaglašenost sa zahtevima u smislu propisa koji iz nje proizilaze, prvenstveno tehničkih specifikacija interoperabilnosti, u daljem tekstu – TSI, odlučeno je da se direktiva transponuje u samostalan zakon, zakon o interoperabilnosti železničkog sistema i tako jasno razdvoje obaveze koje definišu bezbednost i obaveze koje definišu interoperabilnost. Razdvajanje postojećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice je važno i sa aspekta uloge Direkcije za železnice koja ima različitu ulogu u oblasti bezbednosti i u oblasti interoperabilnosti.

#### **b) Implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti**

Direktiva o interoperabilnosti ima za cilj da postepeno uskladi tehničke standarde i druge procese koji regulišu nabavku opreme i kretanje vozova na trans-evropskoj mreži. Uklanjanjem tehničkih i proceduralnih barijera, trebalo bi da pomogne napredak jedinstvenog tržišta železničkog sektora, smanji neefikasnost, stimuliše inovacije i pomogne u revitalizaciji i poboljšanju konkurentnosti železničkog transporta. Takođe, namera je da se postepeno proširi na ostatak železničke mreže u dogledno vreme.

Različitosti u železničkim sistemima u Republici Srbiji, zemljama u okruženju i članicama Evropske unije otežavaju razvoj unutrašnjeg tržišta železničke opreme i usluga. Tehničke i operativne barijere favorizuju već postojeće železničke prevoznike i proizvođače i time ometaju ulazak novih subjekata i unapređenja u pružanju usluga putničkog i teretnog saobraćaja. Direktiva o interoperabilnosti ima za cilj da se uklone barijere za ulazak drugih operatera, proizvođača i drugih subjekata za održavanje, nabavku opreme i usluga i time otvori tržište.

Navedene razlike u železničkim sistemima takođe ne idu u prilog konkurentnosti železničkog saobraćaja u poređenju sa drugim vidovima saobraćaja npr. vazdušnim i drumskim. Primena Direktive bi trebalo da pomogne železničkom sektoru da poveća potražnju za svojim uslugama, povećanja prihode i donese benefite putnicima, korisnicima usluga teretnog saobraćaja i utiče na zaštitu životne sredine.

Sve navedene probleme treba regulisati primenom tehničkih specifikacija interoperabilnosti za strukturne i funkcionalne podsisteme. Nadalje, potrebno je jasno definisati način donošenja ili objavljivanja tehničkih specifikacija interoperabilnosti kako bi se primenjivale na železničkoj mreži pruga Republike Srbije.

#### **v) Tela za ocenu usaglašenosti**

Za izvršenje postupka ocene usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i verifikacije podsistema ili njihovih delova potrebno je stvoriti zakonski okvir za rad tela za ocenu usaglašenosti. Time bi se ispunili zahtevi propisani evropskim zakonodavstvom. U zavisnosti od namene saobraćaja, međunarodni interoperabilni ili unutrašnji nacionalni, ocenu usaglašenosti vrše dva tela. Imenovano telo, čiju ulogu Direkcija za železnice već privremeno obavlja do imenovanja novog tela, vrši ocenu usaglašenosti na podsistemima koji se koriste u nacionalnom saobraćaju kao i specifičnim slučajevima i otvorenim pitanjima propisanim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti. Prijavljena tela vrše ocenu usaglašenosti na međunarodnim interoperabilnim prugama. Tela za ocenu usaglašenosti mogu da vrše funkciju ocene usaglašenosti samo jednog, više ili svih podsistema.

#### **g) Procedure za izdavanje dozvola i sertifikata**

Sem obaveze jasnog usklađivanja sa zakonodavstvom Evropske unije, potrebno je jasno definisati sve procedure koje tela za ocenu usaglašenosti obavljaju a to su ocena usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i verifikacija podsistema i njihovih delova. U prethodnom periodu Direkcija za železnice je izdavala dozvole za proizvode koji se koriste na železničkoj mreži pruga Republike Srbije. Usvajanjem procedura koje definiše Direktiva o interoperabilnosti, te procedure se menjaju a u slučaju izdavanja sertifikata za činioce interoperabilnosti i izdavanja dozvola za korišćenje vozila pojednostavljaju. Potrebno je i omogućiti priznavanje dozvola i sertifikata koji važe u zemljama Evropske unije. Procedure izdavanja dozvola i sertifikata se već primenjuju i definisane su Pravilnikom o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16) i Direkcija ih u svom radu već primenjuje.

#### **d) Registar železničke infrastrukture i nacionalni registar vozila**

Do sada se u Republici Srbiji nije vodio elektronski registar železničke infrastrukture. Primenom Direktive o interoperabilnosti uspostavlja se registar infrastrukture koji u perspektivi služi kao osnova za uvođenje mnogih drugih elektronskih registara i baza podataka. Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice nije propisivao rokove za dostavljanje podataka potrebnih za vođenje registra infrastrukture stoga je Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema potrebno dati zakonski okvir da se u podzakonskom aktu taj problem uredi i uspostavi jasna obaveza upravljača infrastrukture da u određenim rokovima dostavlja neophodne podatke.

Direkcija za železnice vodi Nacionalni registar železničkih vozila. Sva vozila koja učestvuju u železničkom saobraćaju moraju biti upisana u nacionalni registar vozila.

## **2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu**

### **a) Ciljevi razdvajanja Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti**

Razdvajanjem Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dva nova zakona, zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju i zakon o

interoperabilnosti železničkog sistema postavljaju se jasni okviri za sprovođenje Direktive o interoperabilnosti, vrši se harmonizacija propisa sa evropskim zakonodavstvom, otklanja se mogućnost nerazumevanja obaveza koje proističu iz zahteva Direktive o interoperabilnosti i precizira uloga Direkcije za železnice u svim postupcima koje obavlja u pogledu interoperabilnosti kako trenutno kao privremeno imenovano telo, tako i u pogledu stalnih nadležnosti.

#### **b) Implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti**

U prethodnom periodu je objavljivanje i stupanje na snagu TSI za podsisteme je bilo rešeno u proceduri kojom Ministarstvo za evropske integracije radi prevod izvornog teksta, dostavlja ga stručnim redaktorima Direkcije za železnice koji potom uobličeni tekst tehnički sređuju i objavljuju na sajtu svoje institucije. Ovim zakonom taj problem treba detaljno i precizno rešiti.

Sve ukupno podizanje nivoa saobraćaja na železničkoj mreži pruga Republike Srbije, prvenstveno železničkih usluga, brzine vozova, bavljenja na granicama itd. podiže se primenom interoperabilnosti što je i osnovni cilj ovog zakona. Potrebno je omogućiti nesmetan saobraćaj između različitih zemalja uvođenjem jedinstvenog i usklađenog sistema za kontrolu, upravljanje i signalizaciju.

Na već započetom projektu pruge Beograd – Budimpešta, koja bi predstavljala međunarodnu interoperabilnu prugu, punom primenom svih mera koje Predlog zakon o interoperabilnosti železničkog sistema donosi, vreme putovanja bi se smanjilo sa sadašnjih devet sati na tri sata ukupno. Vremenski rok za ostvarivanje ovog cilja je određen završetkom projekta modernizacije pruge Beograd-Budimpešta.

#### **v) Tela za ocenu usaglašenosti**

Zakonom se definiše uloga Direkcije za železnice u procesu sprovođenja zahteva interoperabilnosti i postavlja okvir za osnivanje i rad tela za ocenu usaglašenosti. Priznavanje dokumentacije izdate od strane tela za usaglašenost van Republike Srbije je takođe regulisana ovim zakonom.

#### **g) Procedure za izdavanje dozvola i sertifikata**

Ovim zakonom se vrši potpuno usklađivanje sa zahtevima Direktive o interoperabilnosti po pitanju ocene usaglašenosti i verifikacije, dozvola za puštanje u rad/korišćenje kao i priznavanje dozvola i sertifikata izdatih u zemljama Evropske unije i zemljama ugovornicama COTIF.

#### **d) Registar železničke infrastrukture i nacionalni registar vozila**

Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema se u potpunosti usaglašava sa zahtevima Direktive o interoperabilnosti po pitanju registra infrastrukture. On precizira dužnosti upravljača infrastrukture i Direkcije za železnice kao i njene obaveze u smislu definisanja specifikacija i formata registra infrastrukture, arhitekture informacionog sistema koji podržava registar infrastrukture, korišćenje registra infrastrukture i rokova za dostavljanje podataka.

Definisane su obaveze Direkcije za železnice u pogledu vođenja nacionalnog registra vozila. Precizirane su obaveze imalaca vozila.

### **3. Mogućnosti za rešenje problema**

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

a) U toku analize razmatrano je status quo - ne menjanje važećeg Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Budući da je na sam zakon bilo dosta

primedbi i da se vremenom stvorila kritična masa neophodna za izmene i dopune zakona, ova opcija nije dala rešenje.

b) Ideja donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona je bila realna opcija ali tu se javila ideja da se reši već uočeni problem nerazumevanja materija koje obuhvataju bezbednosti i interoperabilnosti.

v) Razdvajanje Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti na dve oblasti u skladu sa zahtevima Direktive o interoperabilnosti, Direktive o bezbednosti, Direktive o radnom vremenu mašinovođa i Direktive o prekograničnom interoperabilnom saobraćaju uz usvajanje neophodnih izmena i dopuna čime bi se u potpunosti rešio problem nerazumevanja materije i izvršilo potpunije usaglašavanje sa zakonodavstvom Evropske unije.

#### **4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema?**

Predlagač je zaključio da je neophodno doneti novi zakon o interoperabilnosti železničkog sistema i to iz sledećih razloga:

- tokom perioda primene Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice javila su se brojna nerazumevanja o materiji koja se tiče interoperabilnosti a transponovanjem samo Direktive o interoperabilnosti u ovaj zakon stiže se jasan uvid o materiji koju zakon obrađuje;
- interoperabilnost predstavlja u smislu ovog zakona, sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi a ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi, te je bilo potrebno jasno razdvojiti od osnovnih zahteva u smislu bezbednosti koji će biti oblast regulisana drugim zakonom, Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju;
- oblast bezbednosti je regulisana evropskim i nacionalnim zakonodavstvom, bilateralnim i međunarodnim ugovorima za razliku od oblasti interoperabilnosti koja je vezana isključivo za zakonodavstvo Evropske unije;
- izuzev izmena i dopuna koje su neophodne da se izvrše, ideja je da se fizički razdvoje zahtevi bezbednosti i zahtevi interoperabilnosti i time pojednostavi razumevanje obaveza i nadležnosti svih subjekata na koje zakon direktno ili indirektno utiče;
- uloga Direkcije za železnice je različita sa aspekta ove dve oblasti pa je jednostavnije definisati je za svaku oblast pojedinačno;
- potreba za potpunijim usaglašavanjem sa zakonodavstvom Evropske unije.

#### **5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja?**

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

- Sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničke prevoznike, upravljača infrastrukture i privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnike koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnijom primenom ovog zakona, zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju i zakona o železnici biti

stvoreni uslovi za brži rast celokupnog železničkog sistema i bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja. Rešenja u ovom zakonu imaće indirektan uticaj na sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja. Ključna rešenja uticaće na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju novopredložena rešenja;

- Direkciju za železnice, kojoj će se ovim zakonom biti data ovlašćenja za donošenje propisa od značaja za interoperabilnost železnice, kao i za izdavanje odgovarajućih dozvola i sertifikata. Sem toga, Direkcija za železnice može, u slučajevima propisanim zakonom, da obavlja nezavisnu ocenu pravilne primene Zajedničke bezbednosne metode i ocenu rizika i rezultata kao i da vrši nadzor radi provere da li sertifikovana lica još uvek ispunjavaju zahteve za dobijanje sertifikata. Direkcija takođe rešenjem može ograničiti ili oduzeti sertifikat;
- Privredu Republike Srbije u celini, a posebno na železničku industriju (proizvođače i remontere) ali i druge učesnike u delatnosti železničkog saobraćaja, zbog toga što će poboljšavanjem i zaokruživanjem pravnog uređivanja tog vida saobraćaja u skladu sa zakonodavstvom Evropske unije u perspektivi doći do porasta interesovanja za saobraćaj železnicama, kako u Republici Srbiji tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije, sa mogućnošću konkurentnosti naših firmi i na evropskom tržištu, prihvatanjem dozvola za korišćenje podsistema i činilaca interoperabilnosti, odnosno tehničkim specifikacije interoperabilnosti – TSI;
- Na sve korisnike usluga železničkih preduzeća, i u putničkom i u teretnom saobraćaju, jer će kroz primenu tehničkih specifikacija interoperabilnosti biti podignut nivo železničkog transporta na viši nivo i time će obezbediti dodatnu kompetitivnost sa drugim vidovima saobraćaja a sa posebnim osvrtom na bezbednost železničkog saobraćaja, pristup službenim mestima, organizaciju službenih mesta, komfor tokom vožnje i dr.

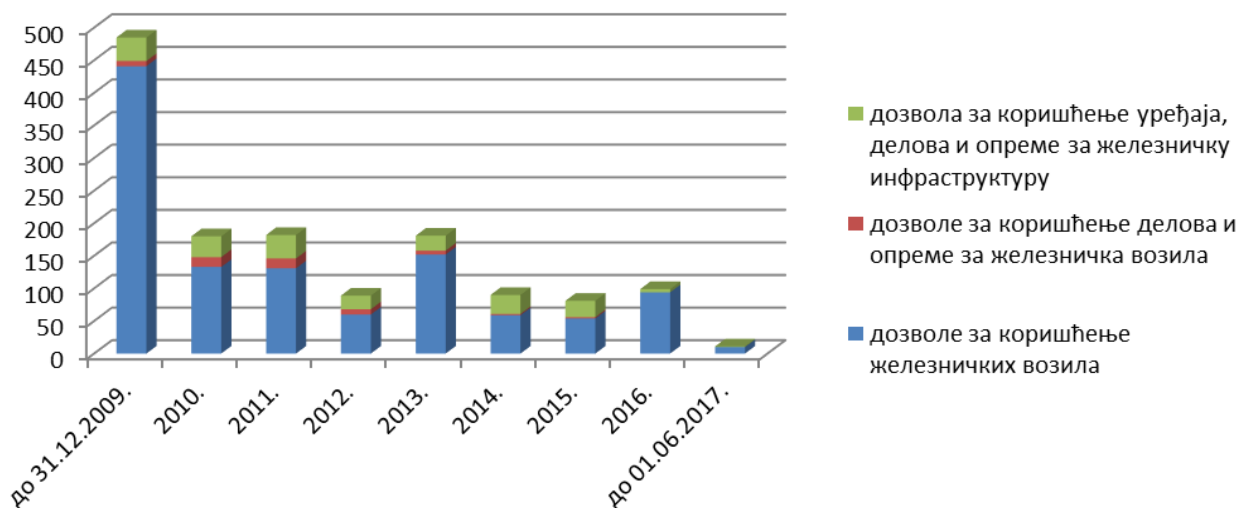
## **6. Troškove koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)**

### **a) Statistički prikaz za prethodni period**

U prethodnom periodu, Direkcija za železnice je izdavala dozvole za korišćenje kako je to prikazano u Tabeli 1. Kako je 2013. godine važeći Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice stupio na snagu, a njegova puna primena počela početkom 2016. godine, primećuje se prestanak izdavanja dozvola za korišćenje uređaja, delova i opreme.

Tabela 1.

Godina	Dozvole za korišćenje železničkih vozila	Dozvole za korišćenje delova i opreme za železnička vozila	Dozvola za korišćenje uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu
do 31.12.2009.	441	8	36
2010.	133	15	32
2011.	131	15	36
2012.	60	8	21
2013.	152	6	23
2014.	59	2	29
2015.	54	2	25
2016.	94	0	5
do 1.6.2017.	10	0	1
Σ	1134	56	208



Kada se pogleda prosečan broj izdatih isprava na godišnjem nivou, a uzevši u obzir da je u pitanju period od 10 godina, on iznosi:

- > 100 dozvola za korišćenje železničkih vozila godišnje,
- > 5 dozvola za korišćenje delova i opreme za železnička vozila godišnje i
- > 20 dozvola za korišćenje uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu godišnje.

Ovi podaci nisu u potpunosti primenjivi na zahteve predviđene Predlogom zakona o interoperabilnosti železničkog sistema, te nije jednostavno dati procenu mogućih troškova na osnovu njih. Problem pri analizi predstavlja činjenica da je broj činilaca interoperabilnosti za koje se radi ocena usaglašenosti znatno manji nego broj proizvoda za koje su se izdavale dozvole za korišćenje. Stoga, ovi podaci služe

samo kao uvid o mogućem obimu posla koji bi zavisio i od drugih faktora kao što su broj i dužina interoperabilnih linija, vrsta i količina saobraćaja i dr.

Sa druge strane, Direkcija je primenom podzakonskih akata vezanih za interoperabilnost u prethodnom periodu (2016/2017. godina) vršila ulogu imenovanog tela za ocenu usaglašenosti i to dominantno u podsistemu vozila. Razlog za to leži u činjenici da se vozila pretežno koriste u unutrašnjem nacionalnom saobraćaju te nije potrebno uključivanje prijavljenog tela za ocenu usaglašenosti. U Tabeli 2. je detaljan prikaz svih aktivnosti.

Tabela 2.

Zakonom predviđena aktivnost	Broj aktivnosti
Ocena usaglašenosti činilaca interoperabilnosti	-
Verifikacija podsistema	-
Bezbedna integracija podsistema	-
Provera tehničke kompatibilnosti	-
Dozvola za korišćenje strukturnih podsistema	-
Dozvola za korišćenje vozila	22
Dozvola za tip vozila	2
Upis u nacionalni registar vozila <sup>1</sup>	4953

#### b) Direktni troškovi primene

Primena ovog zakona uticaće na sve privredne subjekte koji su uključeni u železnički saobraćaj i to u vidu troškova dobijanja dozvola i sertifikata koji se izdaju na osnovu ovog zakona, u vidu taksi čija je naplata predviđena zakonom.

Striktnom primenom interoperabilnosti se javlja potreba za ocenom usaglašenosti činilaca interoperabilnosti, verifikacijom podsistema, proverom tehničke usaglašenosti i bezbedne integracije, izdavanjem dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, izdavanjem dozvole za korišćenje vozila kao i upis vozila u nacionalni registar vozila. U Tabeli 3. su prikazane moguće obaveze privrednih subjekata u smislu navedenog.

<sup>1</sup> Ovaj broj se odnosi na sva vozila upisana od marta 2013. godine kada je započeto vođenje nacionalnog registra vozila



Tabela 3.

Red. br.	Zakonom predviđena aktivnost	Proizvođač činilaca interoperabilnosti	Upravijač infrastrukture	Železnički prevoznik	Iznos (RSD)
1.	Ocena usaglašenosti činilaca interoperabilnosti <sup>2</sup>	•			Tabela 5.
2.	Verifikacija podsistema <sup>3</sup>		•	•	Tabela 5.
3.	Bezbedna integracija podsistema		•	•	U okviru tabele 4.
4.	Provera tehničke kompatibilnosti		•	•	U okviru tabele 4.
5.	Dozvola za korišćenje strukturnih podsistema		•	•	Tabela 4.
6.	Dozvola za korišćenje vozila		•	•	Tabela 4.
7.	Dozvola za tip vozila		•	•	86.500,00
8.	Upis u nacionalni registar vozila		•	•	100,00

Visine taksi za izdavanje dozvole za korišćenje strukturnih podsistema date su

Tabeli 4.

Podsistem	Iznos takse (RSD)
Infrastruktura	69.500,00
Energija	56.000,00
Kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo	45.000,00
Kontrola, upravljanje i signalizacija – deo na vozilima	39.000,00
Železnička vozila	36.500,00

Visina takse za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema ili njegovog dela dati su u Tabeli 5. Važno je napomenuti da je izbor modula koji se mogu primeniti za verifikaciju strukturnih podsistema definisan za svaki podsistem Pravilnikom o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih

<sup>2</sup> Ovu funkciju Direkcija za železnice obavlja samo do formiranja imenovanog tela za ocenu usaglašenosti

<sup>3</sup> Ovu funkciju Direkcija za železnice obavlja samo do formiranja imenovanog tela za ocenu usaglašenosti

podсистema, verifikaciji strukturnih podсистema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podсистema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16) a da kombinaciju modula koji će se primeniti bira podnosilac zahteva.

Tabela 5.

Sertifikat o verifikaciji podсистema ili njegovog dela	Primena modula	Iznos takse (RSD)
SB + SD; SB + SF; SH1; SG	za ispitivanje tipa po modulu SB	117.200,00
	za verifikaciju pojedinačnog podсистema po modulu SD	21.300,00
	za verifikaciju pojedinačnog podсистema po modulu SF	21.300,00
	za ispitivanje projekta po prvom delu modula SH1	117.200,00
	za verifikaciju pojedinačnog podсистema po drugom delu modula SH1	21.300,00
	kod primene modula SG	138.500,00

Sve predviđene takse navedene u tabelama su važeće za procedure koje obavlja Direkcija za železnice. Pošto u Republici Srbiji još uvek nije oformljeno telo za ocenu usaglašenosti niti postoji mogućnost saznanja o naknadama koje naplaćuju prijavljena tela iz drugih zemalja, u ovoj fazi nije moguće dati adekvatnu procenu potencijalnih troškova. Direkcija za železnice samo privremeno obavlja ulogu imenovanog tela za ocenu usaglašenosti te nije moguće odrediti naknade koje će da propiše telo koje bude preuzelo nadležnosti u budućnosti. Prihodi koji se ostvaruju pod tač. 1. i 2. u Tabeli 3. tj. prihodi dati Tabelom 5. prestaće da se ubiraju nakon formiranja imenovanog tela za ocenu usaglašenosti.

#### v) Indirektni troškovi primene

Opšti uslovi interoperabilnosti važe za izgradnju novih kao i za obnovu i unapređenje postojećih železničkih pruga. Postepenom obnovom i unapređenjem konkretnih deonica železničke mreže pruga Republike Srbije, javiće se obaveza za prilagođavanjem i modernizovanjem istih u skladu sa zahtevima interoperabilnosti. Odlukom o Nacionalnom programu javne železničke infrastrukture za period od 2017. do 2021. godine („Službeni glasnik RS”, broj 53/17), predviđena su značajna sredstva za ulaganje. Dalje investiranje u obnovu i unapređenje postojeće kao i izgradnju nove železničke infrastrukture odvićaće se u skladu sa Master planom za železnice 2012-2021. godine i Planom razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2015. do 2020. godine.



Projekti koji se odnose na izgradnju i rekonstrukciju železničke infrastrukture za koje su definisani izvori finansiranja, odnosno postoje potencijalni finansijeri (kreditori) iznose 2.829,55<sup>4</sup> miliona EUR. Procenjena investiciona ulaganja u izgradnju i rekonstrukciju železničke infrastrukture od 2017. do 2021. godine za koje je pripremljena tehnička dokumentacija, a nije obezbeđeno finansiranje, iznose oko 462,5<sup>5</sup> miliona EUR. Pored toga, procenjena vrednost projekata za koje nije izrađena tehnička dokumentacija i nije obezbeđeno finansiranje iznosi oko 1.720<sup>6</sup> miliona EUR.

Nije moguća precizna procena koji deo navedenih sredstava odlazi isključivo na zahteve interoperabilnosti ali je obaveza da svi projekti novih, obnovljenih i unapređenje budu usklađeni sa zahtevima TSI-ja.

Važno je naglasiti da u Republici Srbiji još uvek ne postoji prijavljeno telo za ocenu usaglašenosti i verifikaciju podsistema. To značajno povećava troškove malih i srednjih preduzeća i čak potencijalno ostavlja mogućnosti za gašenje pojedinih ili udruživanje postojećih.

U ovoj fazi nije moguće predvideti tačna sredstva koja su upravljaču infrastrukture potrebna za ispunjenje zahteva interoperabilnosti. Budući da su za infrastrukturne projekte predviđena sredstva u iznosu preko 4 milijarde EUR, jasno je da će i sredstva potrebna za ispunjenje zahteva interoperabilnosti biti obuhvaćeni ovom sumom ali u odnosu na veličinu sredstava namenjenih za projekte ta sredstva su zanemarljiva.

<sup>4</sup> Iznos je podložan izmenama i zavisi od visine investicije koja će biti utvrđena naknadno i to: za realizaciju Aneksa 3.2. kredita Ruske Federacije za rekonstrukciju i izgradnju dvokolosečne pruge na deonici Stara Pazova-Novu Sad (otvorena pruga) i za realizaciju Projekta modernizacije pruge Beograd Centar Stara Pazova i Novi Sad-Subotica-granica s Mađarskom

<sup>5</sup> Izvor podataka su generalni projekti koji su do sada izrađeni za odgovarajuće projekte i procene vrednosti investicija na osnovu realizacije dosadašnjih projekata

<sup>6</sup> Izvor podataka su generalni projekti koji su do sada izrađeni za odgovarajuće projekte i procene vrednosti investicija na osnovu realizacije dosadašnjih projekata

Uvođenje evropskog sistema za upravljanje vozovima (ERTMS) na magistralnim prugama železničke mreže Republike Srbije a posebno na planiranoj pruzi Beograd – Budimpešta, stvara dodatni trošak i železničkim prevoznicima. To se ogleda u potrebi za ugradnjom *on-board* dela za upravljanje i signalizaciju kao dela evropskog sistema za kontrolu vozova (ETCS) na sva vučna vozila koja su predviđena da saobraćaju. Cena ugradnje ovog sistema po jednom vozilu je u rasponu od 150-200 hiljada EUR.

#### **g) Troškovi sprovođenja**

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, Direkcija za železnice za železnice, upravljač infrastrukture i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja.

Tokom 2016. godine urađen je Obrazac za procenu finansijskih efekata NPAA za usklađivanje sa Direktivom 2008/57/EZ o interoperabilnosti, Direktivom 2004/49/EZ o bezbednosti, Direktivom 2007/59/EZ o sertifikaciji mašinovođa i Direktivom 2005/47/EZ.

Dodatni troškovi za usklađivanje zakonodavstva sa pravnom tekovinom Evropske unije i za njegovu implementaciju su dati po godinama u Tabeli 6. U ovoj fazi nije moguće precizno razgraničiti troškove namenjene za interoperabilnost i troškove namenjene za bezbednost.

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti dodatna sredstva u budžetu Republike Srbije. Prihodi od naplata taksi u skladu sa Predlogom zakona, to jest odredbama koje se odnose na dozvole za tip vozila, dozvole za korišćenje delova i opreme za železnička vozila, dozvole za korišćenje uređaja, delova i opreme za železničku infrastrukturu sertifikate o verifikaciji podsistema, dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, upis u Nacionalni registar vozila, koje Direkcija za železnice naplaćuje, a koji su prihod budžeta procenjeni su 2018. godini na 6.000.000 RSD i 2019. godini 7.000.000 RSD.

Tabela 6.

5. ELEMENTI KOJI SU KORIŠĆENI ZA OBRAČUN FINANSIJSKIH EFEKATA AKTA*	Bazna godina	u godini (n+1)	u godini (n+2)	u godini (n+3)	u godini (n+4)	u godini (n+5)	u godini (n+6)	u godini (n+7)	kasnije godine	ukupno
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
<b>5.1 pravno usklađivanje</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
promena broja zaposlenih	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.1 rashodi za zaposlene	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.2 korišćenje usluga i roba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.3 ostalo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>5.2 implementacija - postojeći organ</b>	<b>0</b>	<b>8.886</b>	<b>9.420</b>	<b>9.912</b>	<b>9.686</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>72.448</b>
promena broja zaposlenih		8	8	8	8	8	8	8	8	8
5.2.1 rashodi za zaposlene	0	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	<b>65.536</b>
5.2.2 korišćenje usluga i roba	0	244	244	244	244	244	244	244	244	<b>1.952</b>
5.2.3 investicije u instituciju	0	450	984	1.476	1.250	200	200	200	200	<b>4.960</b>
5.2.4 ostalo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. IZVORI FINANSIRANJA										
<b>6.1 Budžet Republike</b>	<b>0</b>	<b>8.886</b>	<b>9.420</b>	<b>9.912</b>	<b>9.686</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>72.448</b>
<b>ukupno</b>	<b>0</b>	<b>8.886</b>	<b>9.420</b>	<b>9.912</b>	<b>9.686</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>8.636</b>	<b>72.448</b>

\* vrednosti u Tabeli 6. su date u 1.000 RSD

## 7. Da li su pozitivne posledice zakona takve da opravdavaju troškove koje će on prouzrokovati?

### a) Ekonomska korist

Teško je kvantifikovati sa tačnošću potencijal ekonomske koristi od interoperabilnosti u ovoj fazi. Konkretno, uticaj interoperabilnost je teško kvantifikovati bez uzimanja u obzir i svih drugih mera za unapređenje i revitalizaciju železničkih usluga.

Međutim, u teoriji kao pozitivne ekonomske koristi interoperabilnosti, u odnosu na vremenske rokove, moguće je navesti sledeće:

- dugoročno, postoji značajan potencijal za proizvođače železničke opreme i uređaja koji bi se koristili na železnici,
- dugoročno, realizacijom interoperabilnosti bi se stvorila pozitivna konkurencija među prevoznicima čime bi se podigao nivo usluga koje pružaju a samim tim i broja korisnika tih usluga što bi uticalo na smanjenje cena usluga;
- na srednji rok, potpunom realizacijom interoperabilnosti se ostavlja prostor za uspostavljanje novih međunarodnih linija koje bi donele kako privrednim subjektima u železnici tako i ostalim povezanim privrednim subjektima na teritoriji Republike Srbije značajan finansijski benefit;
- kratkoročno, mogućnosti za formiranje tela za ocenu usaglašenosti, imenovanog i prijavljenog, na teritoriji Republike Srbije čime bi se ostvarivao značajan priliv sredstava i redukovalo trenutno stanje u kom su proizvođači i naručioci/upravljači infrastrukture u obavezi da angažuju prijavljena tela za ocenu usaglašenosti i
- kratkoročno, od naplate taksi za izdavanje dozvola i sertifikata, predviđenih Zakonom o interoperabilnosti železničkog sistema, prihodiće se određena sredstva opisana u tački 6. ovog dokumenta.

### b) Zaštita životne sredine

U tehničkim specifikacijama interoperabilnosti za svaki od podsistema se u poglavlju 4. definiše zaštita životne sredine. Tu su uopšteno opisane mere za zaštitu od negativnog uticaja podsistema ili njegovih delova.

Iako se na železničkoj mreži pruga Republike Srbije još uvek ne koristi, uvođenjem i dopuštanjem rekuperativnog kočenja, opisanog u tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti podsistema „energija” u tački 4.2.6, bilo bi dopušteno da se pod određenim okolnostima potrošnja energije smanji (u nekim slučajevima, električna energija se na ovaj način može vratiti na nacionalnu mrežu) i time dostignu značajne uštede u potrošnji.

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

### v) Socijalna korist

Nije jednostavno kvantifikovati koristi po društvo u celini.

Teoretski posmatrano, interoperabilnost fizički povećava propusnu moć pruga stoga bi u perspektivi trebala da utiče na povećanje međunarodnog putničkog i teretnog saobraćaja. Samo otvaranje tržišta i obezbeđivanje bezbednog i nesmetanog kretanja vozova dovodi do povećanja konkurencije i tržišne utakmice među železničkim preduzećima. To pozitivno utiče na usluge koje pružaju. Dugoročno posmatrano konkurencija među prevoznicima bi trebalo da se pozitivno odrazi na cene železničkih usluga..

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

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

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

Načelno gledano pozitivne posledice navedenog zakona posmatrane u odnosu na troškove koje će ovaj zakon stvoriti, su takve da opravdavaju njegovo donošenje. Naime, procenjeno je da će pozitivni efekti zakona na građane i privredu daleko prevazići troškove koje će im njegova primena stvoriti u smislu taksi koje se plaćaju na osnovu ovog zakona, što se pokazalo i na primeru evropskih železnica.

## **8. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija**

Ovim zakonom predviđeno je da ocenu usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i verifikaciju podsistema rade tela za ocenu usaglašenosti. U Republici Srbiji u ovom trenutku ne postoje tela za ocenu usaglašenosti. Direkcija za železnice će obavljati ulogu imenovanog tela za verifikaciju podsistema i njihovih delova, do imenovanja novih. Sve to ostavlja prostor za formiranje novih tela za ocenu usaglašenosti, na teritoriji Republike Srbije čime bi se ostvarivao značajan priliv sredstava od sertifikacije proizvoda i podsistema.

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

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

## **9. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu**

Javna rasprava o Nacrtu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema sprovedena je u skladu sa usvojenim Programom javne rasprave u periodu od 01. septembra do 24. septembra 2017. godine. Tekst Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema i Program javne rasprave bio je objavljen na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture - [www.mgsi.gov.rs](http://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 na imejl adresu: [vida.jerkovic@mgsi.gov.rs](mailto:vida.jerkovic@mgsi.gov.rs).

Prezentacije i rasprave o predloženom Nacrtu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema 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.

Tokom održanih javnih rasprava svim učesnicima prezentovana je struktura Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema sa sadržajem, sa posebnim osvrtom na razlog donošenja novog zakona (tekst Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema nastao je usled potrebe za razdvajanjem materije bezbednosti i materije interoperabilnosti, koja je sastavni deo obimnog Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice) i osnovne ciljeve koji su se želeli postići (potreba dodatnog usklađivanja sa Direktivom o interoperabilnosti, usklađivanje sa Zakonom o železnici i drugim važećim zakonima, kao i relevantnim propisima Evropske unije koji su u fazi donošenja i potreba za preciziranjem pojedinih odredaba važećeg zakona, potreba ispunjavanja zahteva Evropske unije prema državama, kada je u pitanju oblast interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, a koji su sprovedeni kroz ovaj zakon i odnose se na: implementiranje tehničkih specifikacija interoperabilnosti, ovlašćenja prijavljenog tela, vođenje registra za železnička vozila i infrastrukturu, dužnost prijavljivanja nacionalnih propisa za bezbednost Evropskoj komisiji i dr, nastojanje da se materija ovog zakona učini jednostavnijom i potreba korigovanja uočenih nedostataka nastalih primenom ovog zakona, a sve u cilju postizanja interoperabilnosti železničkog sistema u Republici Srbiji).

Učesnicima javnih rasprava pojašnjeno je da interoperabilnost, u smislu ovog zakona, predstavlja sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi, a ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi.

Najvažnije novine koje ovaj zakon donosi su da TSI donosi Vlada na predlog Direkcije za železnice, izmenjeno je područje primene TSI i da Nacionalni plan implementacije TSI za Republiku Srbiju donosi ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja u saradnji sa Direkcijom za železnice-telo za bezbednost.

Imajući u vidu da je ovakav akt od izuzetnog značaja za železnički prevoz u Republici Srbiji, kao na 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 Idoš; privrede (Zadružni savez za Raški, Moravički i Rasinski okrug; AD „MSK” Kikinda; Butangas Internacional doo; Kopaonik ad Beograd; Luka „Beograd” ad; 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), medija drugi.



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.

Tokom održane rasprave postavljena su pitanja i dati generalni komentari, koje se suštinski ne odnose na sadržinu Nacrta zakona o interoperabilnosti železničkog sistema.

Na sva pitanja predstavnici Ministarstva i Direkcije za železnice pružili su neposredne odgovore.

Pregled primedaba i sugestija dat je u daljem tekstu i razvrstan je u grupe primedaba i Nacrta zakona koji nisu prihvaćeni ili su delimično prihvaćeni i na one koji su nakon dodatnog razmatranja prihvaćeni.

## PRIMEDBE I PREDLOZI KOJI NISU PRIHVAĆENI

- Predlog da se član 1. izmeni i glasi: „Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost, u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi.

Odredbe ovog zakona primenjuju se na metroe, i druge lake šinske sisteme i na turističko-muzejsku železnicu”.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da su isti zahtevi kod metroa, lakih šinskih sistema i turističko-muzejske železnice u pogledu sposobnosti i bezbednosti, naročito iz razloga što se vrši usluga javnog prevoza putnika. Potrebno je istaći da saobraćaj vozova na Mokroj Gori-Šarganska osmica prelazi i u drugu državu, tj. do Višegrada.

Takođe je predlagač podvukao da se zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju na projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema. Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

Obrazloženje: Predlog nije prihvaćen iz razloga što se TSI ne primenjuje na sisteme poput turističko-muzejske železnice, metroa i drugih lakih šinskih sistema.

## PRIMEDBE I PREDLOZI KOJI SU UVRŠTENI ILI SU DELIMIČNO PRIHVAĆENI

- Predlog da se Nacrt zakona bolje uskladi sa terminima iz EU propisa sa terminima koji se koriste u nacrtu je prihvaćen.

- Predlog da se u članu 34. posle prvog stava doda novi stav koji glasi:

„Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspeksijskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona.”, je prihvaćen.

- Predlog da se pojam „elementi podsistema” izmesti u Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, je prihvaćen.

Predlagač je uz predlog dao obrazloženje da je nejasno iz kog razloga se pojam „elementi podsistema” nalazi u Nacrtu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema kada njihovom primenom dolazi do kolizije sa interoperabilnošću.

Obrazloženje: činjenica da se pojam „elementi podsistema” nalazi u Nacrtu zakona o interoperabilnosti železničkog sistema jeste odstupanje od Direktive 2008/57. Elementi podsistema koji su od značaja za bezbednost postali su predmet uređivanja Zakona o bezbednosti železničkog saobraćaja čime se, zajedno sa definisanom procedurom omogućava da se vrši kontrola elemenata bezbednosti koji izlaze na tržište.

Pored navedenih primedaba i sugestija, određeni broj primedaba koji je dat za Nacrt zakona o železnici već je obuhvaćen u samom dokumentu i u ovom izveštaju takve primedbe nisu posebno razmatrane i obrazlagane.

#### **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 Predloga zakona o interoperabilnosti železničkog sistema, planirano je donošenje podzakonskih akata, od strane Direkcije za železnice, ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja i Vlade.

Direkcija za železnice propisuje specifikacije i format registra infrastrukture, arhitekturu informacionog sistema koji podržava registar infrastrukture, korišćenje registra infrastrukture, i rokove za dostavljanje podataka.

Direkcija za železnice propisuje postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti koji podležu ocenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu. Direkcija za železnice je u proteklom periodu objavila Pravilnik o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16) koji uređuje ovu oblast ali će usvajanjem zakona o interoperabilnosti železničkog sistema biti potrebne izmene i dopune kako bi se postigla potpuna usaglašenost za Direktivom o interoperabilnosti.

Direkcija za železnice propisuje postupak i module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema.

Direkcija za železnice propisuje postupak izdavanja dozvole za korišćenje, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje, sadržinu i obrazac dozvole za korišćenje i numeraciju dozvole za korišćenje u skladu sa evropskim identifikacionim brojem.

Direkcija za železnice propisuje postupak izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.

Nacionalni plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja.

Za sprovođenje ovog zakona zaduženi su Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direkcija za železnice. Donošenje ovog zakona ne iziskuje jačanje kadrovskih kapaciteta u ovim institucijama.

Direkcija za železnice je već u planu budžeta za 2017. godinu predvidela nabavku servera za vođenje registara. Server je nabavljen i u funkciji te nisu potrebna dodatna sredstva iz budžeta za vođenje registara.

Direkcija za železnice je izradila Nacrt pravilnika o specifikacijama registra infrastrukture i on je trenutno u fazi usvajanja.

Donošenjem ovog zakona i njegovom primenom postavlja se zakonski okvir za formiranje i delovanje tela za ocenu usaglašenosti. Do imenovanja tela za ocenu usaglašenosti, poslove imenovanog tela obavljaće Direkcija za železnice.

S obzirom na razdvajanje Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice na dva nova zakona i posebno činjenicom da Direkcija za železnice ima različite uloge u svakom od njih, očekuje se da će ovaj državni organ svoju unutrašnju organizaciju uskladiti sa zahtevima novih zakona.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PREDLOGA ZAKONA O  
INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA  
SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada  
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
2. Naziv propisa  
Predlog zakona o interoperabilnosti železničkog sistema  
Draft Law on Interoperability of the Railway System
3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):
  - a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,
 

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,
 

/
  - 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 2017-505, I kvartal 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) – potpuno usklađeno.

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

Direktiva 2008/57/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta o interoperabilnosti železničkog sistema u okviru Zajednice, Službeni list broj L 191/1, 18.7.2008.

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, OJ L 191/1, 18.7.2008.

CELEX 2008L0057 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEXima:

32008L0057R  
 32009L0131  
 32011L0018  
 32013L0009  
 32014L0038  
 32014L0106

Potpuno usklađeno

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

/

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

/

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

/

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, na engleski jezik.

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 je poslat Evropskoj komisiji na sugestije i komentare.

U izradi Predloga zakona o interoperabilnosti železničkog sistema u železničkom saobraćaju nisu učestvovali konsultanti.

1. Naziv propisa Evropske unije : Direktiva 2008/57/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta od 17. juna 2008. o interoperabilnosti železničkog sistema u Zajednici (prečišćena verzija, 2015-01-01) 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 (consolidated version, 2015-01-01)		2. „CELEX” oznaka EU propisa 32008L0057R 32009L0131 32011L0018 32013L0009 32014L0038 32014L0106				
3. Ovlašćeni predlagač propisa-Vlada Obrađivač-Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		4. Datum izrade tabele: 3.9.2012. 2.4.2015. 21.7.2015. --.10.2017.				
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: 0.1. Predlog zakona o interoperabilnosti železničkog sistema Draft law on interoperability of the Railway System 0.2. Predlog zakona o železnici 0.3. Pravilnik ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16) 0.4. Pravilnik o uslovima koje mora da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema („Sužbeni glasnik RS”, broj 43/15) 0.5. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS-Međunarodni ugovori” , br. 1/10 i 2/13-dr.zakon)		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:  2017-505				
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Rep. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost <sup>7</sup>	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.1	1. This Directive sets out to establish the conditions to be met to achieve interoperability within the Community rail system in a manner compatible with the provisions of Directive 2004/49/EC. These conditions concern the design, construction, placing in service, upgrading, renewal, operation and maintenance of the parts of this system as well as the professional qualifications and health and safety conditions of the staff who contribute to its operation and maintenance.	<p><b>0.1.</b></p> <p>1.1</p> <p>1.2</p> <p><b>0.1.</b></p> <p>7.1</p> <p>7.2</p>	<p>Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost, u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.</p> <p>Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ostvareni da bi se ispunili osnovni zahtevi.</p> <p>Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se na projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema.</p> <p>Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.</p>	PU		
1.2	The pursuit of this objective must lead to the definition of an optimal level of technical harmonisation and make it possible to: (a) facilitate, improve and develop international rail transport services within the European Union and with third countries;			NP		Ova odredba je neprenosiva zato što je opisnog karaktera i ne propisuje

<sup>7</sup> Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(b) contribute to the progressive creation of the internal market in equipment and services for the construction, renewal, upgrading and operation of the rail system within the Community; (c) contribute to the interoperability of the rail system within the Community.					konkretna obaveze.
1.3.1	Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive:  metros, trams and other light rail systems;	<b>0.1.</b> 1.3	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme i na turističko-muzejsku železnicu.	PU		
1.3.2	networks that are functionally separate from the rest of the railway system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks;			NP	Diskreciona odredba koja se odnosi na železničke mreže koje ne postoje u železničkom sistemu Republike Srbije.	
1.3.3	privately owned railway infrastructure and vehicles exclusively used on such infrastructure that exist solely for use by the owner for its own freight operations;			PU		Iako je odredba diskrecionog karaktera i daje mogućnost isključivanja privatnih železnica ovu mogućnost nismo iskoristili.
1.3.4	infrastructure and vehicles reserved for a strictly local, historical or touristic use.	<b>0.1.</b> 1.3	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme i na turističko-muzejsku železnicu.	PU		
1.4.	The scope of the TSIs shall be progressively extended in accordance with Article 8 to the whole rail system, including track access to terminals and main port facilities serving or potentially serving more than one user, without prejudice to the derogations to the application of TSIs as listed in Article 9.	<b>0.1.</b> 10.2	Oblast primene TSI-ja biće postepeno proširena na celu mrežu pruga Republike Srbije.	PU		
2.1.1	For the purposes of this Directive:		:	NP	Odluka 1692/96/EZ u kojoj su određene pruge transevropskog	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(a) 'trans-European rail system' means the trans-European conventional and high-speed rail systems as set out in Annex I, points 1 and 2, respectively;				železničkog sistema ne uključuje Republiku Srbiju.	
2.1.2	(b) 'interoperability' means the ability of a rail system to allow the safe and uninterrupted movement of trains which accomplish the required levels of performance for these lines. This ability depends on all the regulatory, technical and operational conditions which must be met in order to satisfy the essential requirements;	<b>0.1.</b> 1.1	Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi.	PU		
2.1.3	(c) 'vehicle' means a railway vehicle that runs on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems;	<b>0.1.</b> 2.1.8	8) <i>železničko vozilo</i> je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;	PU		
2.1.4	(d) 'network' means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	<b>0.1.</b> 2.1.6	6) <i>železnička mreža</i> je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i neprekidnog funkcionisanja železničkog sistema;	PU		
2.1.5	(e) 'subsystems' means the result of the division of the rail system, as shown in Annex II. These subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;	<b>0.1.</b> 2.1.20	20) <i>podsystemi</i> su delovi železničkog sistema. Podsystemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu da budu strukturni ili funkcionalni;	PU		
2.1.6	(f) 'interoperability constituents' means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem, upon which the interoperability of the rail system depends directly or indirectly. The concept of a 'constituent' covers both tangible objects and intangible objects such as software;	<b>0.1.</b> 2.1.31	31) <i>činilac interoperabilnosti</i> je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
2.1.7	(g) 'essential requirements' means all the conditions set out in Annex III which must be met by the rail system, the subsystems, and the interoperability constituents, including interfaces;	<b>0.1.</b> 2.1.15	15) osnovni zahtevi su svi uslovi koje treba da ispune železnički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejse;	PU		
2.1.8	(h) 'European specification' means a common technical specification, a European technical approval or a national standard transposing a European standard, as defined in Annex XXI to Directive 2004/17/EC;	<b>0.1.</b> 2.1.4	4) evropska specifikacija je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;	PU		
2.1.9	(i) 'technical specification for interoperability' (TSI) means a specification adopted in accordance with this Directive by which each subsystem or part subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;	<b>0.1.</b> 9.1	Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima je obuhvaćen svaki podsistem ili deo podsistema železničkog sistema u cilju ispunjavanja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnost železničkog sistema.	PU		
2.1.10	(j) 'notified bodies' means the bodies which are responsible for assessing the conformity or suitability for use of the interoperability constituents or for appraising the 'EC' procedure for verification of the subsystems;	<b>0.1.</b> 2.1.22	22) prijavljeno telo je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;	PU		
2.1.11	(k) 'basic parameters' means any regulatory, technical or operational condition which is critical to interoperability and is specified in the relevant TSIs;	<b>0.1.</b> 2.1.16	16) osnovni parametri su svi regulatorni, tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su ključni za interoperabilnost i kao takvi navedeni u predmetnim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;	PU		
2.1.12	(k) 'specific case' means any part of the rail system which needs special provisions in the TSIs, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the Community, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles strictly intended for local, regional or historical use, as well as vehicles originating from or destined for third	<b>0.1.</b> 2.1.26	26) specifični slučajevi su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl);	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	countries;					
2.1.13	(m) 'upgrading' means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem;	<b>0.1.</b> 2.1.29	29) <i>unapređenje podsistema</i> je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;	PU		
2.1.14	(n) 'renewal' means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;	<b>0.1.</b> 2.1.14	14) <i>obnova podsistema</i> je veća zamena na podsystemu ili delu podsistema kojom se ne menjaju njegove osnovne karakteristike;	PU		
2.1.15	(o) 'existing rail system' means the structure composed of lines and fixed installations of the existing rail system plus the vehicles of all categories and origin travelling on that infrastructure;	<b>0.1.</b> 2.1.21	21) <i>postojeći železnički sistem</i> je složena struktura sastavljena od železničkih pruga i stabilnih postrojenja postojećeg železničkog sistema, kao i od vozila svih vrsta i porekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;	PU		
2.1.16	(p) 'substitution in the framework of maintenance' means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;	<b>0.1.</b> 2.1.5	5) <i>zamena u okviru održavanja</i> je bilo kakva izmena komponenti delovima identičnih funkcija i performansi u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;	PU		
2.1.17	(q) 'placing in service' means all the operations by which a subsystem or a vehicle is put into its design operating state;	<b>0.1.</b> 2.1.24	24) <i>puštanje u rad</i> su sve radnje kojima se podsystem ili železničko vozilo stavlja u svoje projektovano radno stanje;	PU		
2.1.18	(r) 'contracting entity' means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;	<b>0.1.</b> 2.1.12	12) <i>naručilac</i> je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);	PU		
2.1.19	(s) 'keeper' means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the national vehicle register referred to in Article 33;	<b>0.1.</b> 2.1.9	9) <i>imalac železničkog vozila</i> je fizičko ili pravno lice, vlasnik ili korisnik železničkog vozila, koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
2.1.20	(t) 'project at an advanced stage of development' means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Member State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or	<b>0.1.</b> 2.1.23	23) <i>projekat u poodmakloj fazi razvoja</i> je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	environmental in nature and must be duly substantiated;					
2.1.21	(u) 'harmonised standard' means any European standard adopted by one of the European standardisation bodies listed in Annex I to Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations and of rules on Information Society services (1) in connection with a mandate by the Commission drawn up in accordance with the procedure referred to in Article 6(3) of that Directive, which, by itself or together with other standards, provides a solution as regards compliance with a legal provision;	<b>0.1.</b> 2.1.29	29) <i>harmonizovani standard</i> je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) kao priznatih nadležnih tela i koji je razvijen na zahtev, odnosno po mandatu Evropske komisije, a koji je objavljen kao nacionalni standard (bez ikakvih izmena) od strane nacionalnih organizacija za standardizaciju;	PU		
2.1.22	(v) 'national safety authority' means a safety authority as defined in Article 3(g) of Directive 2004/49/EC;	<b>0.2.</b> 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 proveru 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 ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			interoperabilnosti; 7) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.			
2.1.23	(w) 'type' means a vehicle type defining the basic design characteristics of the vehicle as covered by a single type-examination certificate described in module B of Decision 93/465/EEC;	<b>0.1.</b> 2.1.28	28) <i>tip vozila</i> obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;	PU		
2.1.24	(x) 'series' means a number of identical vehicles of a design type;	<b>0.1.</b> 2.1.25	25) <i>serija</i> železničkih vozila je određeni broj identičnih železničkih vozila jednog tipa;	PU		
2.1.25	(y) 'Agency' means the European Railway Agency, as established by Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European railway agency (Agency Regulation) (2);			NP	Određba se odnosi na Agenciju.	
2.1.26	(z) 'entity in charge of maintenance' means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and registered as such in the national vehicle register.	<b>0.1.</b> 2.1.11	11) <i>lice zaduženo za održavanje</i> je lice zaduženo za održavanje železničkog vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
3	1. This Directive concerns the provisions relating to, for each subsystem, the interoperability constituents, the interfaces and procedures as well as the conditions of overall compatibility of the rail system required to achieve its interoperability.  2. The provisions of this Directive shall apply without prejudice to any other relevant Community provisions. However, in the case of interoperability constituents, including interfaces, compliance with the essential requirements of this Directive may require the use of individual European specifications drawn up for that purpose.			PU		U ovom zakonu, posmatrajući u celini, implementirani su osnovni principi Direktive iako član nije eksplicitno prenesen.
4.1	1. The rail system, subsystems and interoperability constituents including interfaces shall meet the relevant essential requirements.	<b>0.1.</b> 16.1	Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi, kada se integrišu u železnički sistem.	PU		
4.2	2. The further technical specifications referred to in Article 34 of Directive 2004/17/EC which are necessary to complete European specifications or			NP	Ova odredba odnosi se na TSI, koje izrađuju i donose Agencija	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	other standards in use within the Community must not conflict with the essential requirements.				i Komisija.	
5.1	1. Each of the subsystems shall be covered by one TSI. Where necessary, a subsystem may be covered by several TSIs and one TSI may cover several subsystems. The decision to develop or to revise a TSI and the choice of its technical and geographical scope requires a mandate in accordance with Article 6(1).	<b>0.1.</b> 9.2	Za svaki podsistem izrađuje se po jedan TSI. Prema potrebi, jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI-ja, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podсистema.	PU		
5.2-8.2	<p>2. Subsystems shall comply with the TSIs in force at the time of their placing in service, upgrading or renewal, in accordance with this Directive; this compliance shall be permanently maintained while each subsystem is in use.</p> <p>3. To the extent necessary to achieve the objective referred to in Article 1, each TSI shall:</p> <p>(a) indicate its intended scope (part of network or vehicles referred to in Annex I; subsystem or part of subsystem referred to in Annex II);</p> <p>(b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;</p> <p>(c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles provided for in Annex I;</p> <p>(d) determine the interoperability constituents and interfaces which must be covered by European specifications, including European standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;</p> <p>(e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity or the suitability for use of the interoperability constituents, on the one hand, or the 'EC' verification of the subsystems, on the other hand. These procedures shall be based on the</p>			<p>PU</p> <p>NP</p>	<p>U daljem tekstu zakona postiže se ovaj uslov iako tekst nije eksplicitno pre-nesen.</p> <p>Nije materija ovog predloga.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>modules defined in Decision 93/465/EEC;</p> <p>(f) indicate the strategy for implementing the TSIs. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the TSIs shall be the norm;</p> <p>(g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the above subsystem, as well as for the implementation of the TSIs.</p> <p>4. Each TSI shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate a target subsystem that may be obtained gradually within a reasonable time-scale. Accordingly, the gradual adoption of the TSIs and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.</p> <p>5. TSIs shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Member State. With this objective, provision may be made for specific cases for each TSI, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the TSIs shall stipulate the implementing rules of the elements of the TSIs indicated in paragraph 3(c) to (g).</p> <p>6. If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in a TSI, they shall be clearly identified in an annex to the TSI as open points. Article 17(3) shall apply to these aspects.</p> <p>7. TSIs shall not be an impediment to decisions by the Member States concerning the use of infrastructures for the movement of vehicles not covered by the TSIs. 8. TSIs may make an explicit,</p>					



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>clearly identified reference to European or international standards or specifications or technical documents published by the Agency where this is strictly necessary in order to achieve the objective of this Directive. In such case, these standards or specifications (or the relevant parts) or technical documents shall be regarded as annexes to the TSI concerned and shall become mandatory from the moment the TSI is applicable. In the absence of such standards or specifications or technical documents and pending their development, reference may be made to other clearly identified normative documents; in such case, this shall concern documents that are easily accessible and in the public domain.</p>					
8.3-8.4	<p>3. Until such time as the extension of the scope of the TSIs to cover the whole of the rail network takes effect:</p> <p>(a) authorisations for the placing in service — of vehicles and on-board control-command and signalling subsystems to be used at least partially on the part of the network that does not yet fall within the scope of the TSIs, in respect of that part of the network, — of infrastructure, energy and trackside control-command and signalling subsystems on the parts of the network that do not yet fall within the scope of the TSIs, shall be granted in accordance with the national rules referred to in Article 8 of Directive 2004/49/EC, or, where applicable, Article 17(3) of this Directive;</p> <p>(b) authorisations for the placing in service of vehicles to be used occasionally on the part of the network that does not yet fall within the scope of the TSIs, in respect of that part of the network, shall be granted in accordance with Articles 21 to 27 and the national rules referred to in Article 8 of Directive 2004/49/EC, or, where applicable, Article 17(3) of this Directive.</p> <p>4. 4. A Member State need not apply the new or revised TSIs adopted in accordance with paragraph 2</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p><b>0.1.</b></p> <p>11.1.1</p>	<p>Odstupanja od primene TSI-ja su dozvoljena u sledećim slučajevima:</p> <p>1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme donošenja TSI-ja, bili u podmakloj fazi razvoja</p>	PU	Iako odredba nije eksplicitno propisana njena sadržina proizilazi iz teksta zakona.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	in the case of projects at an advanced stage of development or subject to a contract in the course of performance when the relevant group of TSIs is published.		projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova.			
9.1.1	1. In the absence of relevant specific cases, a Member State need not apply one or more TSIs in accordance with this Article in the following cases:  a) for a proposed new subsystem, for the renewal or upgrading of an existing subsystem, or for any element referred to in Article 1(1) at an advanced stage of development or the subject of a contract in the course of performance when these TSIs are published;	<b>0.1.</b> 11  <b>0.1.</b> 11.1.1	Odstupanja od primene TSI-ja su dozvoljena u sledećim slučajevima:  1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme donošenja TSI-ja, bili u poodmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;	PU		
9.1.2	b) for any project concerning the renewal or upgrading of an existing subsystem where the loading gauge, track gauge, space between the tracks or electrification voltage in these TSIs is not compatible with those of the existing subsystem;	<b>0.1.</b> 11.1.2	2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada su tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI-jima nisu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema;	PU		
9.1.3	c) for a proposed new subsystem or for the proposed renewal or upgrading of an existing subsystem in the territory of that Member State when its rail network is separated or isolated by the sea or separated as a result of special geographical conditions from the rail network of the rest of the Community;			NP	Odredba nije bitna za sistem železnice u Republici Srbiji pošto njena mreža nije izolovana od železničke mreže ostatka Zajednice.	
9.1.4	d) for any proposed renewal, extension or upgrading of an existing subsystem, when the application of these TSIs would compromise the economic viability of the project and/or the compatibility of the rail system in that Member State;	<b>0.1.</b> 11.1.3	3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI-ja dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;	PU		
9.1.5	e) where, following an accident or a natural disaster, the conditions for the rapid restoration of the network do not economically or technically allow for partial or total application of the relevant TSIs; (f) for vehicles coming from or going to third countries the track gauge	<b>0.1.</b> 11.1.4	4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI-ja.	PU		
9.1.6	f) for vehicles coming from or going to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community.			NP	Odredba nije bitna za sistem železnice u Republici Srbiji pošto njena mreža nije povezana	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
					sa mrežama različite širine koloseka.	
9.2	2. In the cases referred to in paragraph 1, the Member State concerned shall communicate to the Commission a file containing the information set out in Annex IX. The Commission shall analyse the measures proposed by the Member State and shall inform the committee referred to in Article 29. 3	<b>0.1.</b> 11.6	Primljene zahteve za odstupanjem od TSI-ja, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4. tačka 2) ovog člana, Direkcija dostavlja Evropskoj komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima EU.	PU		
9.3	3. In the case referred to in paragraph 1(a), within one year of entry into force of each TSI each Member State shall communicate to the Commission a list of projects that are taking place within its territory and are at an advanced stage of development.	<b>0.1.</b> 11.5	U slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana, u roku od 10 dana od donošenja svakog TSI-ja, naručilac je u obavezi da dostavi Direkciji spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja.	PU		
9.4	4. In the cases referred to in paragraph 1(a), (c) and (e), the Commission shall check that the file is in conformity and shall inform the Member State of the results of its analysis. Where necessary, a recommendation shall be drawn up concerning the specifications to be applied. The Member State may apply the alternative provisions referred to in Annex IX without delay.	<b>0.1.</b> 11.7	Direkcija obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske komisije.	PU		
9.5-9.6	5. In the cases referred to in paragraph 1(b), (d) and (f), the Commission shall decide, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3), whether to accept a request for a derogation. In the case referred to in paragraph 1(b), the Commission's decision shall not cover the loading gauge and the track gauge. The Commission shall give its decision within six months of the submission of the request supported by the complete file. In the absence of such a decision, the request shall be deemed to have been accepted. Pending the Commission's decision, in the case referred to in paragraph 1(f), a Member State may apply the alternative provisions referred to in Annex IX.  6. All Member States shall be informed of the results of the analyses and of the outcome of the procedure set out in paragraphs 4 and 5.			NP	Ove odredbe odnose se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
10.1.	<p>1. Member States shall take all necessary steps to ensure that interoperability constituents:</p> <p>(a) are placed on the market only if they enable interoperability to be achieved within the rail system while at the same time meeting the essential requirements;</p> <p>(b) are used in their area of use as intended and are suitably installed and maintained.</p> <p>These provisions shall not obstruct the placing on the market of these constituents for other applications.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>12.1.</p> <p>12.2</p>	<p>Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:</p> <p>1) obezbeđuju da se u okviru železničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;</p> <p>2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.</p> <p>Odredba stava 1. ovog člana ne sprečava stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.</p>	PU		
10.2	<p>2. 2. Member States may not, in their territory and on the basis of this Directive, prohibit, restrict or hinder the placing on the market of interoperability constituents for use in the rail system where they comply with this Directive. In particular, they may not require checks which have already been carried out as part of the procedure of ‘EC’ declaration of conformity or suitability for use, the components of which are set out in Annex IV.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>12.3</p>	<p>Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište činilaca interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracija o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu.</p>	PU		
11.1  11.2  11.3	<p>1. Member States shall consider those interoperability constituents which bear the ‘EC’ declaration of conformity or suitability for use as complying with the essential requirements of this Directive.</p> <p>2. All interoperability constituents shall be subject to the procedure for assessing conformity and suitability for the use indicated in the relevant TSI and shall be accompanied by the corresponding certificate.</p> <p>3, Member States shall consider that an interoperability constituent meets the essential requirements if it complies with the conditions laid down by the corresponding TSI or the corresponding European specifications developed to comply with these conditions.</p> <p>4. Spare parts for subsystems that are already placed</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>13.1</p> <p>13.2</p> <p>13.3</p> <p>13.4</p>	<p>Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.</p> <p>Činioci interoperabilnosti navedeni u TSI-jima podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i moraju da budu praćeni odgovarajućim sertifikatom.</p> <p>Činilac interoperabilnosti ispunjava osnovne zahteve ako je u skladu sa uslovima navedenim u odgovarajućem TSI-ju ili pripadajućoj evropskoj specifikaciji razvijenoj u cilju usklađivanja sa tim uslovima.</p> <p>Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da ne podležu postupcima iz stava 2. ovog člana.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
11.4	in service when the corresponding TSI enters into force may be installed in these subsystems without being subject to the procedure referred to in paragraph 2.	13.5	U TSI-jima se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su u njima određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI-ja. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 12. st. 1. i 2. ovog zakona.			
11.5	5. TSIs may provide for a period of transition for rail products identified by those TSIs as interoperability constituents which have already been placed on the market when the TSIs enter into force. Such constituents shall satisfy the requirements of Article 10(1).					
12	Where it appears to a Member State or the Commission that European specifications used directly or indirectly to achieve the objectives of this Directive do not meet the essential requirements, the committee referred to in Article 29 shall be informed thereof and the Commission shall adopt the most appropriate measure, being:  (a) partial or total withdrawal of the specifications concerned from the publications containing them, or their amendment, after consultation, where European standards are involved, of the Committee set up under Directive 98/34/EC, or  (b) review of the TSI in accordance with Article 7.			NP	Ovaj član odnosi se na Komisiju.	
13.1	1. In order to establish the 'EC' declaration of conformity or suitability for use of an interoperability constituent, the manufacturer or his authorised representative established in the Community shall apply the provisions laid down by the relevant TSIs.	<b>0.1.</b> 14.1	Radi izdavanja deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji primenjuje odredbe ovog zakona , podzakonskih akata i relevantnih TSI-ja.	PU		
13.2	2. Where the corresponding TSI so requires, assessment of the conformity or suitability for use of an interoperability constituent shall be carried out by the notified body with which the manufacturer or his authorised representative established in the Community has lodged the application.	<b>0.1.</b> 14.2	Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.	PU		
13.3	3. Where interoperability constituents are the subject of other Community directives covering other aspects, the 'EC' declaration of conformity or	<b>0.1.</b>	Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	suitability for use shall, in such cases, state that the interoperability constituents also meet the requirements of those other directives.	14.10	pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioci interoperabilnosti ispunjavaju i zahteve tih propisa.			
13.4	4. Where neither the manufacturer nor his authorised representative established in the Community has met the obligations of paragraphs 1 and 3, those obligations shall be incumbent on any person who places interoperability constituents on the market. The same obligations shall apply to whomsoever assembles interoperability constituents or parts of interoperability constituents having diverse origins or manufactures interoperability constituents for his own use, for the purposes of this Directive.	0.1. 14.12  14.13	Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 10. ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.  Odredba stava 12. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklapa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.	PU		
13.5	5. Without prejudice to the provisions of Article 14:  (a) in each instance where the Member State finds that the 'EC' declaration of conformity has been drawn up improperly, the manufacturer or his authorised representative established in the Community shall be required, if necessary, to restore the interoperability constituent to a state of conformity and to terminate the infringement under the conditions laid down by that Member State;  (b) where non-conformity persists, the Member State shall take all appropriate steps to restrict or prohibit the placing on the market of the interoperability constituent in question, or to ensure that it is withdrawn from the market in accordance with the procedures provided for in Article 14	0.1. 14.15  14.16	Ukoliko ustanovi da je deklaracija nepropisno sastavljena, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.  Ukoliko se neusaglašenost ne može otkloniti Direkcija će preduzeti mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište dotičnog činioca interoperabilnosti, ili da se on povuče sa tržišta, u skladu sa postupkom iz člana 15. ovog zakona.	PU		
14.1	1. Where a Member State finds that an interoperability constituent covered by the 'EC' declaration of conformity or suitability for use and placed on the market is unlikely, when used as intended, to meet the essential requirements, it shall take all necessary steps to restrict its field of application, prohibit its use or withdraw it from the market. The Member State shall forthwith inform the Commission of the measures taken and give the reasons for its decision, stating in particular whether failure to conform is due to:	0.1. 15.1  15.2	Ukoliko se utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe Direkcija će preduzeti sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta. Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(a) failure to meet the essential requirements; (b) incorrect application of European specifications where application of such specifications is relied upon; (c) inadequacy of European specifications.	15.2.1 15.2.2 15.2.3	1) neispunjenje osnovnih zahteva; 2) nepravilna primena evropskih specifikacija u slučaju gde se one primenjuju; 3) neadekvatnost evropskih specifikacija.			
14.2	2. The Commission shall consult the parties concerned as quickly as possible. Where, following that consultation, the Commission establishes that the measure is justified it shall forthwith inform the Member State that has taken the initiative as well as the other Member States thereof. Where, after that consultation, the Commission establishes that the measure is unjustified it shall forthwith inform the Member State that has taken the initiative and the manufacturer or his authorised representative established within the Community thereof. Where the decision referred to in paragraph 1 is justified by the existence of a gap in European specifications, the procedure set out in Article 12 shall ap			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
14.3	3. Where an interoperability constituent bearing the 'EC' declaration of conformity fails to comply, the competent Member State shall take appropriate measures against whomsoever has drawn up the declaration and shall inform the Commission and the other Member States thereof.	0.1. 15.3 15.4	Rešenje o preduzetim merama, dostavlja se licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom telu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.  Rešenje iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	PU		
14.4	4. The Commission shall ensure that the Member States are kept informed of the course and results of that procedure.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
15.1	1. Without prejudice to Chapter V, each Member State shall authorise the placing in service of those structural subsystems constituting the rail system which are located or operated in its territory.  To this end, Member States shall take all appropriate steps to ensure that these subsystems may be placed in service only if they are designed, constructed and	0.3. 19.1	Da bi se strukturni podsistemi pustili u rad i koristili na železničkim prugama Republike Srbije moraju imati dozvolu za korišćenje u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost železnice.  Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>installed in such a way as to meet the essential requirements concerning them when integrated into the rail system.</p> <p>In particular, they shall check:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— the technical compatibility of these subsystems with the system into which they are being integrated,</li> <li>— the safe integration of these subsystems in accordance with Articles 4(3) and 6(3) of Directive 2004/49/EC.</li> </ul>	<p><b>0.1.</b> 16.1</p> <p>16.1.1</p> <p>16.1.2</p>	<p>ispunjeni osnovni zahtevi, kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:</p> <p>1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;</p> <p>2) bezbedna integracija ovih podsistema primenom mera za kontrolu rizika.</p>			
15.2	<p>2. Each Member State shall check, before these subsystems are placed in service, that they comply, where applicable, with the relevant TSI provisions on operation and maintenance.</p>	<p><b>0.1.</b> 21.4</p>	<p>Direkcija, pre puštanja podsistema u rad, kad je potrebno, proverava da li su oni u saglasnosti sa odredbama relevantnih TSI-ja i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se odnose na eksploataciju i održavanje podsistema.</p>	PU		
15.3	<p>3. After these subsystems have been placed in service, the check shall be carried out:</p>	<p><b>0.1.</b> 21.13</p>	<p>Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, Direkcija proverava:</p>			<p>Republika Srbija preuzima kompletne TSI-je uključujući i postupke verifikacije.</p>
15.3.1	<p>(a) for infrastructures, in the context of the granting and supervision of safety authorisations under Article 11 of Directive 2004/49/EC;</p>	<p>21.13.1</p>	<p>1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom;</p>			
15.3.2	<p>(b) for vehicles, in the context of the granting and supervision of safety certificates under Article 10 of Directive 2004/49/EC.</p>	<p>21.13.2</p>	<p>2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.</p>	PU		
15.3.3	<p>To that end, the assessment and verification procedures laid down in the relevant structural and functional TSIs shall be used.</p>	<p><b>0.1.</b> 19.2</p>	<p>Verifikacija strukturnog podsistema zasniva se na TSI-jima, ukoliko postoje.</p>			
16	<p>Without prejudice to the provisions of Article 15(1), Member States may not, in their territory and on grounds relating to this Directive, prohibit, restrict or hinder the construction, placing in service and operation of structural subsystems constituting the rail system which meet the essential requirements. In particular, they may not require checks which have already been carried out:</p>	<p><b>0.1.</b> 16.2</p>	<p>Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve, a posebno se ne može zahtevati ponovno obavljanje provera koje su već izvršene:</p> <p>1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;</p>	PU		



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— either as part of the procedure leading to the ‘EC’ declaration of verification, the components of which are set out in Annex V,</p> <p>— or in other Member States, before or after the entry into force of this Directive, with a view to verifying compliance with identical requirements under identical operational conditions.</p>	<p>16.2.1</p> <p>16.2.2</p>	<p>2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtevima u identičnim radnim uslovima.</p>			
17.1	<p>1. Member States shall consider as being interoperable and meeting the essential requirements concerning them, those structural subsystems constituting the rail system which are covered by the ‘EC’ declaration of verification.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>19.1</p>	<p>Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o verifikaciji smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtevima.</p>	PU		
17.2	<p>2. Verification of the interoperability, in accordance with the essential requirements, of a structural subsystem constituting the rail system shall be established by reference to TSIs, where they exist.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>19.2</p>	<p>Verifikacija strukturnog podsistema zasniva se na TSI-jima, ukoliko postoje.</p>	PU		
17.3.1	<p>3. Member States shall draw up, for each subsystem, a list of the technical rules in use for implementing the essential requirements and notify this list to the Commission when:</p> <p>— no relevant TSI exists, or</p> <p>— a derogation has been notified under Article 9, or</p> <p>— a specific case requires the application of technical rules not included in the relevant TSI.</p> <p>This list shall be notified either:</p> <p>— each time the list of technical rules that, pursuant to Article 16(3) of Directive 96/48/EC and Article 16(3) of Directive 2001/16/EC, was required to be notified by 30 April 2005 is changed, or</p> <p>— after the derogation has been notified, or</p> <p>— after publication of the TSI concerned.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>19.3</p> <p>19.3.1</p> <p>19.3.2</p> <p>19.3.3</p> <p>19.4</p> <p>19.5</p>	<p>Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju:</p> <p>1) da ne postoje TSI za određeni strukturni podsistem;</p> <p>2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;</p> <p>3) da specifični slučaj, zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI-ju.</p> <p>Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.</p> <p>Evropskoj komisiji prijavljuje se spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije i kompletni tekstovi propisa.</p> <p>Evropska komisija se obaveštava o svakoj izmeni</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	On that occasion, Member States shall also designate the bodies responsible for carrying out, in the case of these technical regulations, the verification procedure referred to in Article 18.	19.6  19.8	nacionalnih tehničkih propisa i o svakom novom nacionalnom tehničkom propisu koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na implementaciju TSI.  Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 17. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kao ispravu o usaglašenosti.			
17.3.2- 17.3.3	The Commission shall communicate this information to the Agency, which shall publish it.  Member States shall make available the full text of the notified rules at the request of the Commission. In order to prevent further barriers from being created, and with a view to taking forward the classification of national rules in accordance with Article 27, the Commission shall monitor the introduction of new rules by the Member States. If the Commission considers that the new rule constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, a decision, addressed to the Member State concerned, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).			NP	Ove odredbe odnose se na Komisiju i Agenciju.	
17.3.4	Member States may choose not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States shall mention such rules and restrictions in the infrastructure registers referred to in Article 35.	<b>0.1.</b>		NP	Odredba je diskrecionog karaktera.	
17.3.5	Member States shall ensure that binding technical rules are published and made available to all infrastructure managers, railway undertakings and applicants for authorisations for placing in service in clear language that can be understood by the parties concerned.	<b>0.1.</b> 19.4	Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.	PU		
18.1	1. In order to establish the 'EC' declaration of verification, the applicant shall invite the notified	<b>0.1.</b>	U cilju izdavanja deklaracije o verifikaciji podsistema, podnosilac zahteva bira telo kome će	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	body that it has selected for that purpose to apply the 'EC' verification procedure referred to in Annex VI. The applicant may be the contracting entity or the manufacturer, or their authorised representative within the Community.	17.2	podneti zahtev za verifikaciju podsistema. Podnosilac zahteva može da bude naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.			
18.2	2. The task of the notified body responsible for the 'EC' verification of a subsystem shall begin at the design stage and cover the entire manufacturing period through to the acceptance stage before the subsystem is placed in service. It shall also cover verification of the interfaces of the subsystem in question with the system into which it is incorporated, based on the information available in the relevant TSI and in the registers provided for in Articles 34 and 35.	0.1. 17.2  17.3	Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza: 1) projektovanje; 2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema; 3) konačno ispitivanje podsistema.  Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI-jima i registrima iz čl. 31. i 32. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.	PU		
18.3	3. The notified body shall be responsible for compiling the technical file that has to accompany the 'EC' declaration of verification. This technical file must contain all the necessary documents relating to the characteristics of the subsystem and, where appropriate, all the documents certifying conformity of the interoperability constituents. It should also contain all the elements relating to the conditions and limits of use and to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.	0.1. 17.5  17.6	Prijavljeno telo dužno je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.  Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.	PU		
18.4	4. The notified body may issue intermediate statement verifications to cover certain stages of the verification procedure or certain parts of the subsystem. In such a case, the procedure set out in Annex VI shall apply.	0.1. 17.9	Prijavljeno telo može, na zahtev podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje celog podsistema ili za bilo koji deo podsistema.	PU		
18.5	5. If the relevant TSIs allow, the notified body may issue certificates of conformity for a series of subsystems or certain parts of those subsystems	0.1. 17.9	Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
19.1	1. Where a Member State finds that a structural subsystem covered by the 'EC' declaration of verification accompanied by the technical file does not fully comply with this Directive and in particular does not meet the essential requirements, it may request that additional checks be carried out.	<b>0.1.</b> 20.1	Ukoliko smatra da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o verifikaciji podsistema nije u celosti usklađen sa odredbama ovog zakona, a naročito ako podsistem ne ispunjava zahteve iz člana 8. ovog zakona, Direkcija može da naloži licu koje je izdalo deklaraciju o verifikaciji podsistema izvršavanje dopunskih provera i kontrola.	PU		
19.2	2. The Member State making the request shall forthwith inform the Commission of any additional checks requested and set out the reasons therefor. The Commission shall consult the interested parties.	<b>0.1.</b> 20.2	O zahtevu za dopunske provere i kontrole odmah se obaveštava Evropska komisija, uz odgovarajuće obrazloženje. Komisija se konsultuje sa zainteresovanim stranama.	PU		
19.3	3. The Member State making the request shall state whether the failure to fully comply with this Directive is due to:  (a) non-compliance with the essential requirements or with a TSI, or incorrect application of a TSI. In that case, the Commission shall forthwith inform the Member State where the person who drew up the 'EC' declaration of verification in error resides and shall request that Member State to take the appropriate measures;  (b) inadequacy of a TSI. In that case, the procedure for amending the TSI as referred to in Article 7 shall apply	<b>0.1.</b> 20.3  20.4	U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona, ili sa TSI-jem, ili su nepravilno primenjeni TSI-ji.  Ukoliko dopunske kontrole i provere pokažu da je podsistem neusklađen sa odredbama ovog zakona, podsistem ne može da dobije dozvolu za korišćenje.	PU		
20.1	1. In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Member State concerned a file describing the project. The Member State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable TSI, shall decide whether the extent of the works means that a new authorisation for placing in service within the meaning of this Directive is needed.  Such new authorisation for placing in service shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the works envisaged. If a new authorisation is	<b>0.1.</b> 29.1  29.2	U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za tip vozila.  Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema a Direkcija odlučuje u kojoj meri je potrebno primeniti TSI-je na predmetni	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	needed, the Member State shall decide to what extent the TSIs need to be applied to the project.  The Member State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.	29.3	podsystem.  U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtevanu dokumentaciju.			
20.2	2. When a new authorisation is required and if the TSI is not fully applied, the Member States shall notify the following information to the Commission:  — the reason why the TSI is not fully applied,  — the technical characteristics applicable in place of the TSI,  — the bodies responsible for applying, in the case of those characteristics, the verification procedure referred to in Article 18. 3.	<b>0.1.</b> 29.4  29.4.1  29.4.2  29.4.3	Ako je potrebno da se izda nova dozvola, a da se prilikom njenog izdavanja TSI-ji ne primene u potpunosti, Direkcija dostavlja informacije Evropskoj komisiji o:  1) razlozima zbog kojih TSI-ji nisu u potpunosti primenjeni;  2) tehničkim karakteristikama primenjenim umesto TSI-ja;  3) telima koja su u slučaju tih karakteristika nadležna za verifikaciju podsistema.	PU		
20.3	3.The Commission shall communicate the information referred to in paragraph 2 to the Agency, which shall publish it.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
21.1	1. Before being used on a network, a vehicle shall be authorised to be placed in service by the national safety authority which is competent for this network, unless otherwise provided for in this Chapter.	<b>0.1.</b> 22.1  22.2	Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju da budu odobreni.  Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu i u obliku rešenja.	PU		
21.2	2. A TSI conform vehicle shall be authorised in accordance with Articles 22 or 23.	<b>0.1.</b> 24  25	Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI-jima.  Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI-jima.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
21.3	3. A non-TSI conform vehicle shall be authorised in accordance with Articles 24 or 25.	<b>0.1.</b> 27 28	Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima.  Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima.	PU		
21.4	4. A vehicle which conforms to an authorised type shall be authorised in accordance with Article 26.	<b>0.1.</b> 22	Dozvola za tip vozila.	PU		
21.5	5. An authorisation granted by one Member State shall be valid in all Member States, without prejudice to the provisions of Articles 23 and 25 concerning additional authorisations. Member States shall clarify, by adopting specific national rules or through national provisions implementing this Directive, whether additional authorisations are needed in accordance with the relevant provisions of Article 23 in the case of TSI conform vehicles or Article 25 in the case of non-TSI conform vehicles.	<b>0.5.</b>		PU		Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS- Međunarodni ugovori”, br.1/10 i 2/13-dr. zakon)

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
21.6	6. All applications for an authorisation to place in service shall be the subject of a decision by the competent national safety authority, pursuant to Articles 22 and 23 or Articles 24 and 25. The authorisation to place in service may stipulate conditions of use and other restrictions.	<b>0.1.</b> 24.2 24..2.1  24.2.2 24.2.2.1  24.2.2.2 24.2.2.3  23.2.3	Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:  1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;  2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 17. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole može da proveri: (1) tehničku usklađenost relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 16. stav 1. ovog zakona, (2) tehničku usklađenost vozila i mreže na kojoj će saobraćati, (3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,  3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila.	PU		Isto i u čl. 24, 26. i 27.
21.7	7. Any decision by a competent national safety authority refusing the placing in service of a vehicle shall be duly substantiated. The applicant may within a period of one month from receipt of the negative decision request that the competent national safety authority reviewed the decision for duly justified reasons. The national safety authority shall then have two months starting from receipt of the appeal to confirm or reverse its decision. If the negative decision is confirmed, the applicant may request that the appeal body designated by the competent Member State under Article 17(3) of Directive 2004/49/EC review the decision for duly justified reasons. Member States may designate the regulatory body set up in accordance with Article 30 of Directive 2001/14/EC for the purpose of this appeal procedure.	<b>0.1.</b> 21.2	Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	DU	Prema zakonodavstvu u Republici Srbiji rešenja državnih organa (Direkcija za železnice je državni organ) su konačni u upravnom postupku. Žalba nije moguća ali je moguće pokretanje upravnog spora.	
21.8	In the absence of a decision of the competent national safety authority as referred to in Articles	<b>0.1.</b>	Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole za korišćenje u roku iz stava 9. ovog člana, smatraće se	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	23(7) and 25(5) within the prescribed time limits, the placing in service of the vehicle in question shall be deemed to have been authorised after a period of three months starting at the end of these time limits. The authorisations granted pursuant to this paragraph are only valid on the network for which the competent national safety authority did not react within the prescribed limits.	25.10	da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.			
21.9	A national safety authority which intends to revoke an authorisation to place in service granted by itself or an authorisation granted to the applicant pursuant to paragraph 8 shall use the procedure for revision of safety certificates referred to in Article 10(5) of Directive 2004/49/EC or, where applicable, the procedure for revision of safety authorisations referred to in Article 11(2) of that Directive.	<b>0.1.</b> 31.1 31.1.1. 31.1.1.1 31.1.1.2 31.1.1.3 31.1.2 31.1.3 31.2 31.2.1	Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi: 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa: (1) TSI-jima ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima, (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona, (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u; 2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku; 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 20. stav 6. ovog zakona. Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se: 1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI-jima, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID-u ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje; 2) u slučaju teškog oštećenja železničkog vozila ne	PU		



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		31.2.2  31.3	ispuni nalog Direkcije za stavljanje vozila na uvid.  Dozvola za korišćenje će biti suspendovana do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje iste.			
21.10	10. In the case of an appeal procedure, the competent appeal body referred to in paragraph 7 may request from the Agency an opinion which, in that case, shall be issued within one month of the request being filed and notified to the applicant, to the competent appeal body and to the competent national safety authority which refuses to grant the authorisation.			NP	Prema zakonodavstvu u Republici Srbiji rešenja državnih organa (Direkcija za železnice je državni organ) su konačni u upravnom postupku. Žalba nije moguća ali je moguće pokretanje upravnog spora.	
21.11	11. In the case of vehicles running between a Member State and a third country, on a network whose track gauge is different from that of the main rail network within the Community and for which a derogation may be granted in accordance with Article 9(5) or which are subject to specific cases, the national rules referred to in Articles 22 and 24 may include international agreements in so far as they are compatible with Community legislation.			NP	Ovo nije bitna odredba za železnički sistem u Republici Srbiji pošto se širina koloseka ne razlikuje od širine koloseka glavne želez-ničke mreže u Zajednici.	
21.12	12. Authorisations for placing in service which have been granted before 19 July 2008, including authorisations delivered under international agreements, in particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) and RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), shall remain valid in accordance with the conditions under which the authorisations have been granted. This provision takes precedence over Articles 22 to 25.	<b>0.1.</b> 29.1 29.1.1 29.1.1.1 29.1.1.2	<p>Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:</p> <p>1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja koja:</p> <p>(1) nose oznaku RIC ili RIV,</p> <p>(2) su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država;</p> <p>2) za vozila iz tačke 2) ovog člana koja se uvoze iz</p>	PU		S obzirom da je deo ove odredbe ne prenosivog karaktera u zakonu je prenesena je suština.

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		29.1.2	inostranstva.			
21.13	13. Member States may grant authorisations to place in service a series of vehicles. To that end, the national safety authorities shall notify the applicant of the procedure to be followed.			NP	Diskreciona odredba	
21.14	14. Authorisations for placing in service granted in accordance with this Article shall be without prejudice to other conditions imposed on railway undertakings and infrastructure managers for operating such vehicles on the relevant network, pursuant to Articles 9, 10 and 11 of Directive 2004/49/EC.	<b>0.1.</b> 21.14	Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene železničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahteve za uspostavljanje sistema za upravljanje bezbednošću i posedovanje odgovarajućih sertifikata o bezbednosti.	PU		
22.1	1. This Article shall apply to vehicles which are in conformity with all the relevant TSIs which are in force at the moment of placing in service, provided that a significant part of the essential requirements is laid down in these TSIs and that the relevant TSI on rolling stock has entered into force and is applicable.	<b>0.1.</b> 24.1	Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju da budu usaglašene sa relevantnim TSI-jima koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad.	PU		
22.2	2. The first authorisation shall be granted by a national safety authority as follows:  (a) where all the structural subsystems of a vehicle have been authorised in conformity with the provisions of Chapter IV, the authorisation shall be granted without further checks;  (b) in the case of vehicles bearing all necessary 'EC' declarations of verification as provided for in Article 18, the criteria which a national safety authority may check with a view to granting an authorisation for placing in service may concern only:  — technical compatibility between the vehicle's relevant subsystems and their safe integration in accordance with Article 15(1),  — technical compatibility between the vehicle and	<b>0.1.</b> 24.2 24.2.1 24.2.2 24.2.2.1 24.2.2.2 24.2.2.3	Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:  1) ako je za sve strukturne podsisteme vozila priložena deklaracija o verifikaciji, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;  2) ako je za vozilo priložena deklaracija o verifikaciji, u skladu sa članom 17. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole proverava: (1) tehničku usklađenost relevantnih strukturnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 16. stav 1. ovog zakona, (2) tehničku usklađenost vozila i mreže na kojoj će saobraćati, (3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the network concerned, — national rules applicable to the open points, — national rules applicable to the specific cases duly identified in the relevant TSIs.	24.2.2	3) ako je podnositelj zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.			
23.1	1. Vehicles in complete conformity with TSIs covering all aspects of the relevant subsystems without specific cases and without open points strictly related to technical compatibility between vehicle and network, shall not be subject to any additional authorisation for placing in service as long as they run on TSI conform networks in the other Member States or under the conditions specified in the corresponding TSIs.	<b>0.1.</b> 25.1	Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI-jima koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima.	PU		
23.2	2. In the case of vehicles placed in service in accordance with Article 22 but not covered by paragraph 1, Member States shall decide if additional authorisations are necessary on their territory. In this case, paragraphs 3 to 7 shall apply.	<b>0.1.</b> 25.2	Za vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.	PU		
23.3	3. The applicant shall submit to the national safety authority a file on the vehicle or type of vehicle and the intended use thereof on the network. The file shall contain the following information:  (a) documentary evidence that the placing in service of the vehicle has been authorised in another Member State in accordance with Article 22;  (b) a copy of the technical file as referred to in Annex VI. This shall include, in the case of vehicles equipped with data recorders, information on the data collection procedure, permitting read out and evaluation, as long as this information is not harmonised by the corresponding TSI;  (c) records showing the vehicle's maintenance history and, where applicable, technical modifications undertaken after the authorisation;	<b>0.1.</b> 25.4  25.4.1  25.4.2  25.4.3	Podnositelj zahteva dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu i njegovom predviđenom korišćenju na mreži Republike Srbije koja sadrži:  1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u drugoj državi;  2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI-jima;  3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;  4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(d) evidence on technical and operational characteristics that shows that the vehicle is compatible with the infrastructures and fixed installations, including climate conditions, energy supply system, control-command and signalling system, track gauge and infrastructure gauges, maximum permitted axle load and other constraints of the network.	25.4.4	karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.			
23.4	4. The criteria checked by a national safety authority may concern only: — technical compatibility between the vehicle and the network concerned, including the national rules applicable to the open points needed to ensure such compatibility, — the national rules applicable to the specific cases duly identified in the relevant TSIs.	<b>0.1.</b> 25.5	Direkcija pri odlučivanju o podnetom zahtevu proverava tehničku usklađenost vozila i mreže, uključujući nacionalne propise koji se primenjuju na otvorena pitanja u cilju obezbeđenja te usklađenosti.	PU		Ne postoje specifični slučajevi u TSI-jima koja se odnose na Republiku Srbiju.
23.5	5. The national safety authority may request additional information to be supplied, risk analyses to be carried out in accordance with Article 6(3)(a) of Directive 2004/49/EC or tests to be conducted on the network in order to verify the criteria referred to in paragraph 4. However, after the adoption of the reference document referred to in Article 27 of this Directive, the national safety authority may only carry out such verification on the basis of the national rules relating to Group B or C featuring in that document.	<b>0.1.</b> 25.6	Direkcija može zahtevati dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provere elemenata iz stava 5. ovog člana.	PU		Nacionalni propisi Republike Srbije ne nalaze se u referentnom dokumentu.
23.6	6. The national safety authority shall define, after consultation with the applicant, the scope and content of the additional information, the risk analyses and the tests requested. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of the applicant's request. Where appropriate, the national safety authority shall take measures to ensure that the tests take place.	<b>0.1.</b> 25.7	Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.	PU		
23.7	7. All applications for an authorisation to place in service submitted in accordance with this Article shall be the subject of a decision by the national safety authority, to be taken as soon as possible and	<b>0.1.</b> 25.9	Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 2. ovog člana:  1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>not later than:</p> <p>(a) two months after submission of the file referred to in paragraph 3;</p> <p>(b) where applicable, one month after provision of any additional information requested by the national safety authority;</p> <p>(c) where applicable, one month after provision of the results of any tests requested by the national safety authority.</p>	<p>25.9.1</p> <p>25.9.2</p>	<p>stava 4. ovog člana;</p> <p>2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p>			
24.1	<p>1. This Article shall apply to vehicles which are not in conformity with all the relevant TSIs in force at the moment of placing in service, including vehicles subject to derogations, or where a significant part of the essential requirements is not laid down in one or more TSIs.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>27.1</p>	<p>Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji, a nisu usaglašena sa svim relevantnim TSI-jima na snazi ili se na njih primenjuju odredbe člana 11. stav 2. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:</p>	PU		
24.2	<p>2. The first authorisation shall be granted by a national safety authority as follows:</p> <p>— for the technical aspects covered by a TSI, if any, the 'EC' verification procedure shall apply,</p> <p>— for the other technical aspects, national rules as notified under Article 17(3) of this Directive and under Article 8 of Directive 2004/49/EC shall apply.</p> <p>This first authorisation shall be valid only on the network of the Member State granting it.</p>	<p>27.1.1</p> <p>27.1.2</p> <p>27.1.2.1</p> <p>27.1.2.2</p> <p>26.2</p>	<p>1) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;</p> <p>2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije:</p> <p>(1) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve TSI-ja PU</p> <p>(2) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.</p> <p>Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.</p>	PU		
25.1	<p>1. In the case of vehicles that have been authorised to be placed in service in one Member State in accordance with Article 21(12) or Article 24, other Member States may decide in accordance with this Article whether additional authorisations to place in service are necessary on their territory.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>28.1</p>	<p>Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI-jima, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija na način iz člana 20. stav 1. ovog zakona.</p>	PU		
25.2	<p>2. The applicant shall submit to the national safety authority a technical file on the vehicle or type of vehicle, together with details of planned use on the network. The file shall contain the following information:</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>28.3</p>	<p>Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana dostavlja Direkciji tehničku dokumentaciju o vozilu zajedno sa podacima o planiranom korišćenju na mreži Republike Srbije. Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>(a) documentary evidence that the placing in service of the vehicle has been authorised in another Member State together with documentation on the procedure followed in order to show that the vehicle complied with the safety requirements in force, including, where applicable, information on derogations enjoyed or granted in accordance with Article 9;</p> <p>(b) the technical data, the maintenance programme and the operational characteristics. This shall include, in the case of vehicles equipped with data recorders, information on the data collection procedure, permitting read out and evaluation as provided for in Article 20(2)(c) of Directive 2004/49/EC;</p> <p>(c) records showing the vehicle's history of operation, maintenance and, where applicable, technical modifications undertaken after the authorisation;</p> <p>(d) evidence on technical and operational characteristics that shows that the vehicle is compatible with the infrastructures and fixed installations, including climate conditions, energy supply system, control-command and signalling system, track gauge and infrastructure gauges, maximum permitted axle load and other constraints of the network.</p>	<p>28.4</p> <p>28.4.1</p> <p>28.4.2</p> <p>28.4.3</p> <p>28.4.4</p>	<p>1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa spiskom dokumentacije primenjene u postupku, da bi se pokazalo da vozilo ispunjava važeće bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;</p> <p>2) tehničke podatke, program održavanja i eksploatacione karakteristike, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, sa omogućavanjem čitanja i procene;</p> <p>3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;</p> <p>4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i druga ograničenja mreže.</p>			
25.3	3. The information referred to in paragraph 2(a) and (b) may not be called into question by the national safety authority, save where the latter is able to demonstrate without prejudice to Article 16 the existence of a substantial safety risk. After the adoption of the reference document referred to in Article 27, the national safety authority may not invoke in this regard any Group A rule listed in that document.	<p><b>0.1.</b></p> <p>28.6</p>	Dokazi iz stava 4. tač. 1) i 2) ovog člana mogu se osporiti jedino ako Direkcija dokaže postojanje značajnog rizika za bezbednost.	PU		
25.4	4. The national safety authority may request additional information to be supplied, risk analyses		Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>to be carried out in accordance with Article 6(3)(a) of Directive 2004/49/EC or tests to be conducted on the network in order to verify that the information referred to in paragraph 2(c) and (d) of this Article complies with the national rules in force as notified to the Commission pursuant to Article 8 of Directive 2004/49/EC or to Article 17 of this Directive. However, after the adoption of the reference document referred to in Article 27 of this Directive, the national safety authority may only carry out such verification on the basis of the national rules relating to Group B or C listed in that document.</p> <p>The national safety authority shall define, after consultation with the applicant, the scope and content of the additional information, the risk analyses or the tests requested. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of the applicant's request. Where appropriate, the national safety authority shall take measures to ensure that the tests take place.</p>	<p><b>0.1.</b> 28.7</p> <p>28.8</p>	<p>kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 4. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.</p> <p>Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.</p>			<p>Nacionalni propisi Republike Srbije ne nalaze se u referentnom dokumentu.</p>
25.5	<p>5. All applications for an authorisation to place in service submitted in accordance with this Article shall be the subject of a decision by the national safety authority, to be taken as soon as possible and not later than:</p> <p>(a) four months after submission of the technical file referred to in paragraph 2;</p> <p>(b) where applicable, two months after provision of the additional information or risk analyses requested by the national safety authority pursuant to paragraph 4;</p> <p>(c) where applicable, two months after provision of the results of the tests requested by the national safety authority pursuant to paragraph 4.</p>	<p><b>0.1.</b> 28.10</p>	<p>Direkcija odlučuje o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana:</p> <p>1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;</p> <p>2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.</p>	PU		
26.1	<p>1. Member States may grant authorisations for types of vehicles.</p>	<p><b>0.1</b></p>	<p>Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu i u obliku rešenja.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		22.2				
26.2	2. However, if Member States authorise a vehicle, they shall at the same time authorise the type of vehicle.			NU		Ovo nije transponovano jer u članu 21. zakona propisano je da se prvo izdaje tip dozvola, a zatim individualna dozvola. Takođe, Direktiva u članu 26.1. ostavlja mogućnost državama članicama da odobrava tip vozila.
26.3	3. A vehicle which conforms to a type already authorised in a Member State shall be authorised by that Member State on the basis of a declaration of conformity to this type submitted by the applicant without further checks. However, where the relevant provisions in TSIs and national rules on the basis of which a type of vehicle was authorised have changed, Member States shall decide if authorisations of type already granted remain valid or need to be renewed. The criteria which a national safety authority checks in the case of a renewed authorisation of type may only concern the changed rules. The renewal of the type authorisation does not affect authorisations of vehicles already granted on the basis of previously authorised types.	0.1. 22.7  22.9  22.10	Vozila koja odgovaraju odobrenom tipu moraju da dobiju pojedinačne dozvole za korišćenje koje se izdaju na osnovu sprovedenog postupka kojim se verifikuje pripadnost odobrenom tipu i deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.  U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u TSI-jima i nacionalnim železničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.  Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni. Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.	PU		
26.4	4. The model of declaration of conformity to type shall be adopted by the Commission by 19 July 2009 on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure referred to			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	in Article 29(3).					
26.5	5. The declaration of conformity to type shall be established in accordance with: (a) for TSI conform vehicles, the verification procedures of the relevant TSIs; (b) for non-TSI conform vehicles, the verification procedures as defined in modules D or E of Decision 93/465/EEC. Where appropriate, the Commission may adopt an ad hoc verification procedure in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).	<b>0.3.</b>	Prilog 9 šematski prikaz	PU		
26.6	6. The applicant may request a type authorisation in several Member States at the same time. In this case, national safety authorities shall cooperate with a view to simplifying the procedure and minimising administrative efforts.	<b>0.1.</b> 22.11	Ako podnosilac zahteva traži dozvolu za tip vozila i u drugim državama Direkcija saraduje sa telima kojima su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici tih država u cilju pojednostavljenja postupka i smanjenja administrativnih poslova.	PU		
26.7	7. Type authorisations shall be registered in the European register of authorised types of vehicles referred to in Article 34. This register shall specify the Member State or Member States in which a type of vehicle is authorised.	<b>0.1.</b> 33	Direkcija dostavlja Agenciji Evropske unije za železnice podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji radi unošenja u registar.	PU		
27.	1. In order to facilitate the procedure for authorising the placing in service of vehicles referred to in Article 25, national rules shall be classified pursuant to Annex VII.  2. Without prejudice to Article 30(3), the Agency shall, by 19 January 2009, review the parameters set out in section 1 of Annex VII and make the recommendations it considers appropriate to the Commission.  3. The Agency shall draw up a recommendation for a reference document cross-referencing all the national rules applied by the Member States for placing vehicles in service. The national safety authorities shall cooperate with the Agency in this task.  4. The Commission shall adopt the reference document, as well as any decision to update it, on the			NP	Odredba se odnosi na države članice.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	basis of the Agency's recommendation and in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).					
28.1	1. Member States shall notify to the Commission and the other Member States the bodies responsible for carrying out the procedure for the assessment of conformity or suitability for use referred to in Article 13 and the verification procedure referred to in Article 18, indicating each body's area of responsibility, and the identification numbers obtained in advance from the Commission. The Commission shall publish in the Official Journal of the European Union the list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep this list updated.	<b>0.1.</b> 17.19	Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, vrši prijavljivanje tela iz stava 18. ovog člana: 1) Evropskoj komisiji i državama članicama Evropske unije; 2) Generalnom sekretaru OTIF-a.	PU		
28.2	2. Member States shall apply the criteria provided for in Annex VIII for the assessment of the bodies to be notified. Bodies meeting the assessment criteria provided for in the relevant European standards shall be deemed to meet those criteria.	<b>0.4.</b>		PU		Član 18. ovog zakona
28.3	3. A Member State shall withdraw approval from a body which no longer meets the criteria referred to in Annex VIII. It shall forthwith inform the Commission and the other Member States thereof.	<b>0.1.</b> 17.20	Oduzimanje odobrenja telu za ocenjivanje usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz stava 18. ovog člana vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički propisi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti. O oduzetim odobrenjima obaveštavaju se organi i države iz stava 19. ovog člana.	PU		
28.4	4. Should a Member State or the Commission consider that a body notified by another Member State does not meet the criteria referred to in Annex VIII, the Commission shall consult the parties concerned. The Commission shall inform the latter Member State of any changes that are necessary for the notified body to retain the status conferred upon it.	<b>0.5.</b>		PU		Propisano u COTIF.
28.5	5. The Commission shall set up a notified bodies coordination group (hereinafter referred to as the Coordination Group) which shall discuss any matter relating to the application of the procedures for assessing conformity or suitability for the use referred to in Article 13 and the verification			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>procedure referred to in Article 18, or to application of the relevant TSIs. Member States' representatives may take part in the work of the Coordination Group as observers.</p> <p>The Commission and the observers shall inform the committee referred to in Article 29 of the work carried out in the framework of the Coordination Group. The Commission, when appropriate, will propose the measures needed to remedy the problems. Where necessary, coordination of the notified bodies shall be implemented in accordance with Article 30(4).</p>					
28.6	6. The first of the reports referred to in Article 39 shall also assess the implementation of the criteria specified in Annex VIII, and, if necessary, propose appropriate measures.			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
29	<p>1. The Commission shall be assisted by the committee established by Article 21 of Directive 96/48/EC (hereinafter referred to as the Committee).</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 3 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>5. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
30	<p>1. The Commission may submit to the Committee any matter relating to the implementation of this Directive. If necessary, the Commission shall adopt an implementing recommendation in accordance with the advisory procedure referred to in Article 29(2).</p> <p>2. The Committee may discuss any matter relating to the interoperability of the rail system, including questions relating to interoperability between the rail system within the Community and the rail system of third countries.</p> <p>3. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the adaptation of Annexes II to IX shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 29(4).</p> <p>4. Should it prove necessary, the Committee may set up working parties to assist it in carrying out its tasks, in particular with a view to coordinating the notified bodies.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
31.	<p>1. The Commission shall draw up a work programme taking account of the extension of the scope provided for in Article 8, the amendment of the TSIs provided for in Article 6(1) and the other obligations imposed on it by this Directive. The Commission shall keep the Committee fully informed on and involved in the drawing up and updating of the programme.</p> <p>2. The work programme shall consist of the following stages:  (a) development on the basis of a draft prepared by the Agency of a model of the Community rail system, based on the list of subsystems (Annex II), to guarantee consistency between TSIs; this model must include in particular the various constituents of the system and their interfaces and act as a reference framework for defining the areas of use of each TSI;  (b) development of a model structure for developing TSIs;</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(c) development of a method of cost-benefit analysis of the solutions set out in the TSIs; (d) adoption of the mandates needed to draw up the TSIs; (e) identification of the basic parameters for each TSI; (f) approval of draft standardisation programmes; (g) management of the transition period between the date of entry into force of Directive 2004/50/EC and publication of the TSIs, including the adoption of the reference system referred to in Article 36.					
32.1	Any vehicle placed in service in the Community rail system shall carry a European vehicle number (EVN) assigned when the first authorisation for placing in service is granted.	<b>0.5.</b>		PU		Propisano u COTIF (dokument OTIF NVR potpuno harmonizovan sa propisima EU).
32.2	2. The applicant for the first authorisation shall be responsible for marking the vehicle in question with the EVN assigned to it.	<b>0.1.</b> 24.3	Podnosilac zahteva za izdavanje prve dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.	PU		
32.3	3. The EVN shall be specified in the TSI on operation and traffic management.			PU		EIN je definisan u dokumentu OTIF NVR koji se primenjuje direktno i potpuno je harmonizovan sa propisom EU.
32.4	4. A vehicle shall be assigned an EVN only once, unless otherwise specified in the TSI on operation and traffic management.			PU		EIN je definisan u dokumentu OTIF NVR koji se primenjuje direktno i potpuno je harmonizovan sa propisom EU.
32.5	5. Notwithstanding paragraph 1, in the case of vehicles operated or intended to be operated from or to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community, Member States may accept vehicles clearly identified according to a different coding			NP	Širina koloseka u Republici Srbiji ne razlikuje se od širine koloseka u EU.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	system.					
33.1	<p>1. Each Member State shall keep a register of the vehicles authorised in its territory. This register shall meet the following criteria:</p> <p>(a) it shall comply with the common specifications referred to in paragraph 2;</p> <p>(b) it shall be kept updated by a body independent of any railway undertaking;</p> <p>(c) it shall be accessible to the safety authorities and investigating bodies designated in Articles 16 and 21 of Directive 2004/49/EC; it shall also be made accessible, in response to any legitimate request, to the regulatory bodies designated in Article 30 of Directive 2001/14/EC, and to the Agency, the railway undertaking and the infrastructure managers, as well as those persons or organisations registering vehicles or identified in the register.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>32.1</p> <p>32.2</p> <p>0.5.</p>	<p>Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.</p> <p>Specifikacija registra propisana je COTIF-om.</p>	<p>PU</p>		<p>Sve vezano za Nacionalni registar vozila bazira se na OTIF propisu Nacionalni registar vozila koji je u potpunosti harmonizovan sa odlukama 2007/756/EZ i 2011/107/EU. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS- Međunarodni ugovori”, br.1/10</p>

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
						i 2/13-dr. zakon).
33.2	<p>2. Common specifications for the register shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3) and on the basis of draft specifications prepared by the Agency. Those draft specifications shall include content, data format, functional and technical architecture, operating mode, including arrangements for the exchange of data, and rules for data input and consultation. For each vehicle, the register shall contain at least the following information:</p> <p>(a) the EVN;</p> <p>(b) references to the 'EC' declaration of verification and the issuing body;</p> <p>(c) references to the European register of authorised types of vehicles referred to in Article 34;</p> <p>(d) identification of the owner of the vehicle and the keeper;</p> <p>(e) restrictions on how the vehicle may be used;</p> <p>(f) the entity in charge of maintenance.</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
33.3	<p>3. The registration holder shall immediately declare any modification to the data entered in the national vehicle register, the destruction of a vehicle or its decision to no longer register a vehicle, to the authority of any Member State where the vehicle has been authorised.</p>	<p><b>0.1.</b> 31.6</p>	<p>Imalac vozila bez odlaganja prijavljuje Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila.</p>	PU		
33.4	<p>4. As long as Member States' national vehicle registers are not linked, each Member State shall update its register with the modifications made by another Member State in its own register, as regards the data with which it is concerned.</p>			NU	Svi registri su povezani u virtuelni registar.	
33.5	<p>5. In the case of vehicles placed in service for the first time in a third country and authorised in a Member State for placing in service on its territory, that Member State shall ensure that the data listed in paragraph 2(d) to (f) can be retrieved through the national vehicle register. Data referred to in paragraph 2(f) may be substituted by safety critical data relating to the maintenance schedule.</p>			PU		<p>Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima</p>

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
						(COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999) i Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS- Međunarodni ugovori”, br.1/10 i 2/13-dr. zakon).
34.	<p>1. The Agency shall set up and keep a register of types of vehicles authorised by the Member States for placing in service on the Community rail network. This register shall meet the following criteria:</p> <p>(a) it shall be public and electronically accessible;</p> <p>(b) it shall comply with the common specifications referred to in paragraph 4;</p> <p>(c) it shall be linked with all national vehicle registers.</p> <p>2. This register shall include the following details for each type of vehicle:</p> <p>(a) the technical characteristics of the type of vehicle, as defined in the relevant TSIs;</p> <p>(b) the manufacturer's name;</p> <p>(c) the dates, references and Member States granting the successive authorisations for this type of vehicle, including any restrictions or withdrawals.</p> <p>3. When an authorisation of type is granted,</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>modified, suspended or withdrawn in a Member State, the national safety authority of this Member State shall inform the Agency, so that the latter may update the register.</p> <p>4. Common specifications for the register shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3) and on the basis of draft specifications prepared by the Agency. Those draft specifications shall include content, data format, functional and technical architecture, operating mode and rules for data input and consultation. Article 35 Register of infrastructure 1. Each Member State shall ensure that a register of infrastructure is</p>					
35.1	<p>1. Each Member State shall ensure that a register of infrastructure is published and updated on the basis of the revision cycle referred to in paragraph 2. This register shall indicate the main features of each subsystem or part subsystem involved (e.g. the basic parameters) and their correlation with the features laid down under the applicable TSIs. To that end, each TSI shall indicate precisely what information must be included in the register of infrastructure.</p>	<p><b>0.1.</b> 34.2 34.3 34.4</p>	<p>Direkcija propisuje specifikacije i format podataka RINF-a, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF-a, i rokove za dostavljanje podataka.</p> <p>Upravljač je odgovoran za dostavljanje podataka za RINF Direkciji i za njihovu ažurnost.</p> <p>Direkcija dostavlja bazu podataka RINF-a Agenciji Evropske unije za železnice.</p>	PU		
35.2	<p>2. The Agency shall prepare draft specifications on this register regarding its presentation and format, its revision cycle and instructions for use, taking into account an appropriate transition period for infrastructures placed in service before the entry into force of this Directive. The Commission shall adopt the specifications in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).</p>			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju i Komisiju.	
36	Draft reference systems			NP	Ovaj član odnosi se na Agenciju.	
37	Any decision taken pursuant to this Directive concerning the assessment of conformity or suitability for use of interoperability constituents, the checking of subsystems constituting the rail system	<p><b>0.1.</b> 15.</p>	Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	or any decision taken pursuant to Articles 7, 12, 14 and 19 shall set out in detail the reasons on which it is based. It shall be notified as soon as possible to the party concerned, together with an indication of the remedies available under the law in force in the Member State concerned and of the time limits allowed for the exercise of such remedies.	20.	Neuskladenost podsistema sa osnovnim zahtevima			
38.	Transposition			NP	Prelazne i završne odredbe	
39	Reports and information			NP	Ovaj član odnosi se na Komisiju i Agenciju.	
40	Repeal			NP	Prelazne i završne odredbe	
41	Entry into force			NP	Prelazne i završne odredbe	
42	Addressees			NP	Prelazne i završne odredbe	
a1.1.1	The network of the trans-European conventional rail system will be that on the conventional lines of the trans-European transport network identified in Decision No 1692/96/EC.	<b>0.1.</b> 4.1		NP	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju.	
a1.1.1	For the purposes of this Directive, this network may be subdivided into the following categories: — lines intended for passenger services, — lines intended for mixed traffic (passengers and freight), — lines specially designed or upgraded for freight services, — passenger hubs, — freight hubs, including intermodal terminals, — lines connecting the abovementioned elements.  This network includes traffic management, tracking and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for long-distance passenger services and freight services on the network in order to guarantee the safe and harmonious operation of the network and efficient traffic management.	<b>0.1.</b> 4.2  4.2	Železničku mrežu (u daljem tekstu: mreža) konvencionalnog železničkog sistema čine: 1) železničke pruge namenjene za prevoz putnika; 2) železničke pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe); 3) železničke pruge namenjene za prevoz robe; 4) čvorovi za prevoz putnika; 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i terminale za kombinovani transport; 6) železničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1)–5) ovog stava.  Železnička mreža iz stava 2. ovog člana uključuje sisteme upravljanja saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.  Sistemi i uređaji iz stava 3. ovog člana namenjeni su	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		4.3	prevozu putnika i robe na većim udaljenostima kako bi se garantovalo bezbedno i usklađeno korišćenje železničke mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.			
a1.1.2	<p>The trans-European conventional rail system shall comprise all the vehicles likely to travel on all or part of the trans-European conventional rail network, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— self-propelling thermal or electric trains,</li> <li>— thermal or electric traction units,</li> <li>— passenger carriages,</li> <li>— freight wagons, including vehicles designed to carry lorries.</li> </ul> <p>Mobile railway infrastructure construction and maintenance equipment may be included.</p> <p>Each of the above categories may be subdivided into:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— vehicles for international use,</li> <li>— vehicles for national use.</li> </ul>	<p><b>0.1.</b> 4.2</p>	Konvencionalni železnički sistem uključuje sva železnička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj železničkoj mreži ili na njenom delu.	PU		
a1.2.1	The network of the trans-European high-speed rail system shall be that of the high-speed lines of the trans-European transport network identified in Decision No 1692/96/EC.			NP	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju.	
a1.2.1	<p>The high-speed lines shall comprise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— specially built high-speed lines equipped for speeds generally equal to or greater than 250 km/h,</li> <li>— specially upgraded high-speed lines equipped for speeds of the order of 200 km/h,</li> <li>— specially upgraded high-speed lines which have special features as a result of topographical, relief or town-planning constraints, on which the speed must be adapted to each case.</li> </ul> <p>This category also includes interconnecting lines between the high-speed and conventional networks, lines through stations, accesses to terminals, depots, etc. travelled at conventional speed by 'high-speed' rolling stock.</p> <p>This network includes traffic management, tracking</p>	<p><b>0.1.</b> 5.1</p>	<p>Mrežu železničkog sistema za velike brzine čine:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posebno izgrađene železničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;</li> <li>2) posebno unapređene železničke pruge opremljene za brzine reda oko 200 km/h;</li> <li>3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja.</li> </ol> <p>Ova kategorija, takođe, uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for services on these lines in order to guarantee the safe and harmonious operation of the network and efficient traffic management.	5.2  5.3	<p>Železnika mreža iz stava 1. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.</p> <p>Sistemi i postrojenja iz stava 2. ovog člana namenjeni su garantovanju bezbednog i usklađenog korišćenja železničke mreže, kao i efikasnom upravljanju saobraćajem.</p>			
a1.2.2	<p>The trans-European high-speed rail system shall comprise vehicles designed to operate:</p> <p>— either at speeds of at least 250 km/h on lines specially built for high speeds, while enabling operation at speeds exceeding 300 km/h in appropriate circumstances,</p> <p>— or at speeds of the order of 200 km/h on the lines of section 2.1, where compatible with the performance levels of these lines.</p> <p>In addition, vehicles designed to operate with a maximum speed lower than 200 km/h which are likely to travel on all or part of the trans-European high-speed network, where compatible with the performance levels of this network, shall fulfil the requirements ensuring safe operation on this network. To this end, the TSIs for conventional vehicles shall also specify requirements for safe operation of conventional vehicles on high-speed networks.</p>	0.1. 5.4  5.5	<p>Železnički sistem za velike brzine obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:</p> <p>1) brzinama od najmanje 250 km/h po železničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;</p> <p>2) brzinama oko 200 km/h po železničkim prugama iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih železničkih pruga.</p> <p>Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na celoj ili delu mreže železničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te železničke mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovo bezbedno korišćenje na toj mreži.</p>	PU		
a1.3	The quality of rail services in Europe depends, inter alia, on excellent compatibility between the characteristics of the network (in the broadest sense, i.e. the fixed parts of all the subsystems concerned) and those of the vehicles (including the onboard components of all the subsystems concerned). Performance levels, safety, quality of service and cost depend upon that compatibility	0.1. 20.3	<p>Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podсистема Direkcija proverava:</p> <p>1) tehničku usklađenost ovih podсистема sa železničkim sistemom u koji se integrišu;</p> <p>2) bezbednu integraciju ovih podсистема primenom mera za kontrolu rizika;</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a1.4.1	The scope of the TSIs shall be progressively extended to the whole rail system as referred to in Article 1(4). In order to deliver interoperability cost-effectively further subcategories of all categories of network and vehicles mentioned in this Annex will, where necessary, be developed. If necessary, the functional and technical specifications mentioned in Article 5(3) may vary according to the subcategory			NP	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju.	
a1.4.2	<p>The cost-benefit analysis of the proposed measures will take into consideration, among others, the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— cost of the proposed measure,</li> <li>— benefits to interoperability of an extension of the scope to particular subcategories of networks and vehicles,</li> <li>— reduction of capital costs and charges due to economies of scale and better utilisation of vehicles,</li> <li>— reduction of investment and maintenance/operating costs due to increased competition between manufacturers and maintenance companies,</li> <li>— environmental benefits, due to technical improvements of the rail system,</li> <li>— increase of safety in operation.</li> </ul> <p>In addition, this assessment will indicate the likely impact for all the operators and economic agents involved.</p>			NP	Odluka 1692/96/EZ ne uključuje Republiku Srbiju.	
a2.1	<p>For the purposes of this Directive, the system constituting the rail system may be broken down into the following subsystems, either:</p> <p>(a) structural areas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— infrastructure,</li> <li>— energy,</li> <li>— trackside control-command and signalling,</li> <li>— on-board control-command and signalling,</li> <li>— rolling stock,</li> </ul> <p>(b) functional areas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— operation and traffic management,</li> <li>— maintenance,</li> </ul>	<p><b>0.1.</b></p> <p>6.1</p> <p>6.2</p>	<p>Železničke sisteme iz čl. 4. i 5. ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.</p> <p>Strukturni podsistemi su:</p> <p>1) infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl.);</p> <p>2) energija – uređaji namenjeni napajanju</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— telematics applications for passenger and freight services.</p>	6.3	<p>električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za merenje potrošnje električne energije;</p> <p>3) kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>4) kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;</p> <p>5) vozna sredstva – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za merenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.</p> <p>Funkcionalni podsistemi su:</p> <p>1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;</p> <p>2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>performansi;</p> <p>3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:            (1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,            (2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.</p>			
a2.2	For each subsystem or part of a subsystem, the list of constituents and aspects relating to interoperability is proposed by the Agency at the time of drawing up the relevant draft TSI. Without prejudging the choice of aspects and constituents relating to interoperability or the order in which they will be made subject to TSIs, the subsystems include the following:			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
a2.2.1	<i>Infrastructure</i> The track, points, engineering structures (bridges, tunnels, etc.), associated station infrastructure (platforms, zones of access, including the needs of persons with reduced mobility, etc.), safety and protective equipment.	<b>0.1.</b> 6.2.1	infrastruktura – železnički koloseci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i sl.) i pripadajuća infrastruktura u službenim mestima (peroni, područja pristupa, uključujući i delove namenjene licima sa smanjenom pokretljivošću i sl);	PU		
a2.2.2	<i>Energy</i> The electrification system, including overhead lines and the trackside of the electricity consumption measuring system.	<b>0.1.</b> 6.2.2	energija – uređaji namenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za merenje potrošnje električne energije;	PU		
a2.2.3	<i>Trackside control-command and signalling</i> All the trackside equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	<b>0.1.</b> 6.2.3	kontrola, upravljanje i signalizacija – pružni deo – sva oprema postavljena duž železničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a2.2.4	<i>On-board control-command and signalling</i> All the on-board equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	<b>0.1.</b> 6.2.4	kontrola, upravljanje i signalizacija – deo u vozilu – oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbednost i za kontrolu i upravljanje kretanjem vozova odobrenim za saobraćaj na mreži;	PU		
a2.2.5	<i>Operation and traffic management</i> The procedures and related equipment enabling coherent operation of the various structural subsystems, during both normal and degraded operation, including in particular train composition and train driving, traffic planning and management. The professional qualifications which may be required for carrying out cross-border services.	<b>0.1.</b> 6.3.1	regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;	PU		
a2.2.6	<i>Telematics applications</i> In accordance with Annex I, this subsystem comprises two elements: (a) applications for passenger services, including systems which provide passengers with information before and during the journey, reservation and payment systems, luggage management and management of connections between trains and with other modes of transport; (b) applications for freight services, including information systems (realtime monitoring of freight and trains), marshalling and allocation systems, PU reservation, payment and invoicing systems, management of connections with other modes of transport and production of electronic accompanying documents.	<b>0.1.</b> 6.3.3	(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja, (2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.	PU		
a2.2.7	<i>Rolling stock</i> Structure, command and control system for all train equipment, electric current collection devices, traction and energy conversion units, on-board equipment for electricity consumption measuring, braking, coupling and running gear (bogies, axles, etc.) and suspension, doors, man/machine interfaces (driver, on-board staff and passengers, including the needs of persons with reduced mobility), passive or active safety devices and requisites for the health of passengers and on-board staff.	<b>0.1.</b> 6.2.5	vozna sredstva – struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za za merenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrtno postolje, osovine i sl.) i vešanje, vrata, interfejs čovek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i potrebe lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.	PU		



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a2.2.8	<p><i>Maintenance</i> The procedures, associated equipment, logistics centres for maintenance work and reserves providing the mandatory corrective and preventive maintenance to ensure the interoperability of the rail system and guarantee the performance required.</p>	<p><b>0.1.</b> 6.3.2</p>	<p>održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih performansi;</p>	<p>PU</p>		
a3.1	<p>General requirements</p>	<p><b>0.1.</b> 8.2</p>	<p>Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:</p>	<p>PU</p>		
a3.1.1	<p>Safety 1. The design, construction or assembly, maintenance and monitoring of safety-critical components, and more particularly of the components involved in train movements must be such as to guarantee safety at the level corresponding to the aims laid down for the network, including those for specific degraded situations. 2. The parameters involved in the wheel/rail contact must meet the stability requirements needed in order to guarantee safe movement at the maximum authorised speed. The parameters of brake equipment must guarantee that it is possible to stop within a given brake distance at the maximum authorised speed. 3. The components used must withstand any normal or exceptional stresses that have been specified during their period in service. The safety repercussions of any accidental failures must be limited by appropriate means. 4. The design of fixed installations and rolling stock and the choice of the materials used must be aimed at limiting the generation, propagation and effects of fire and smoke in the event of a fire. 5. Any devices intended to be handled by users must be so designed as not to impair the safe operation of the devices or the health and safety of users if used in a foreseeable manner, albeit not in accordance with the posted instructions.</p>	<p><b>0.1.</b> 8.2.1</p>	<p>bezbednost: (1) projektovanje, gradnja ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući one za otežane situacije, (2) parametri vezani za kontakt točak/šina moraju ispunjavati zahteve stabilnosti koji obezbeđuju bezbedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini, (3) korišćene komponente moraju tokom veka PU upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja; pogodnim sredstvima mora da se obezbedi da se posledice nepredviđenih otkaza održe u određenim granicama, (4) projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju da budu takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima, (5) svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude tako projektovan da se u slučaju korišćenja na predvidiv način, čak iako ne u skladu sa datim uputstvima, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbednost lica koja njime rukuju;</p>	<p>PU</p>		
a3.1.2	<p>Reliability and availability The monitoring and maintenance of fixed or movable components that are involved in train movements</p>	<p><b>0.1.</b></p>	<p>pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovani,</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	must be organised, carried out and quantified in such a manner as to maintain their operation under the intended conditions.	8.2.2	izvedeni i kvantifikovani tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;			
a3.1.3	<p>Health</p> <p>1. Materials likely, by virtue of the way they are used, to constitute a health hazard to those having access to them must not be used in trains and railway infrastructures.</p> <p>2. Those materials must be selected, deployed and used in such a way as to restrict the emission of harmful and dangerous fumes or gases, particularly in the event of fire.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.2.3</p>	<p>zdravlje – materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na železničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;</p>	PU		
a3.1.4	<p>Environmental protection</p> <p>1. The environmental impact of establishment and operation of the rail system must be assessed and taken into account at the design stage of the system in accordance with the Community provisions in force.</p> <p>2. The materials used in the trains and infrastructures must prevent the emission of fumes or gases which are harmful and dangerous to the environment, particularly in the event of fire.</p> <p>3. The rolling stock and energy-supply systems must be designed and manufactured in such a way as to be electromagnetically compatible with the installations, equipment and public or private networks with which they might interfere.</p> <p>4. The design and operation of the rail system must not lead to an inadmissible level of noise generated by it:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— in areas close to railway infrastructure, as defined in Article 3 of Directive 2012/34/EU, and</li> <li>— in the driver's cab.</li> </ul> <p>5. Operation of the rail system must not give rise to an inadmissible level of ground vibrations for the activities and areas close to the infrastructure and in a normal state of maintenance.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.2.4</p>	<p>(1) uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija železničkog sistema imaju na životnu sredinu mora se proceniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa propisima kojima se uređuje procena uticaja na životnu sredinu,</p> <p>(2) materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spreče emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,</p> <p>(3) vozna sredstva i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima, i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju,</p> <p>(4) projektovanje i eksploatacija železničkog sistema ne smeju dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini železničke infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,</p> <p>(5) eksploatacija železničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koje se održava u skladu sa propisima;</p>	PU		
a3.1.5	<p>Technical compatibility</p> <p>The technical characteristics of the infrastructure and fixed installations must be compatible with each other and with those of the trains to be used on the rail system.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.2.5</p>	<p>tehnička usklađenost – tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno, kao i sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu. Ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	If compliance with these characteristics proves difficult on certain sections of the network, temporary solutions, which ensure compatibility in the future, may be implemented.		stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u železničkom sistemu na određenim delovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rešenja kojima se obezbeđuje ta usklađenost u nekom budućem periodu;			
a3.1.6	<p>Accessibility</p> <p>1. The 'infrastructure' and 'rolling stock' subsystems must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in order to ensure access on an equal basis with others by way of the prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures. This shall include the design, construction, renewal, upgrade, maintenance and operation of the relevant parts of the subsystems to which the public has access.</p> <p>2. The 'operations' and 'telematics applications for passengers' subsystems must provide for the necessary functionality required to facilitate access to persons with disabilities and persons with reduced mobility on an equal basis with others by way of the prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.2.6</p>	<p>pristupačnost – podsistemi infrastrukture i voznih sredstava moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u cilju obezbeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primenom odgovarajućih mera. Ovo uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, unapređenje, održavanje i eksploataciju predmetnih delova podсистема koji su pristupačni javnosti. Podsystem regulisanja i upravljanja saobraćajem i podsystem telematskih aplikacija za prevoz putnika moraju da predvide neophodnu funkcionalnost potrebnu da olakšaju pristup osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja i uklanjanjem, kao i primenom odgovarajućih mera;</p>	PU		
a3.2	Requirements specific to each subsystem	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.3</p>	Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:	PU		
a3.2.1	<p>Infrastructure</p> <p>1. Safety</p> <p>Appropriate steps must be taken to prevent access to or undesirable intrusions into installations. Steps must be taken to limit the dangers to which persons are exposed, particularly when trains pass through stations.</p> <p>Infrastructure to which the public has access must be designed and made in such a way as to limit any human safety hazards (stability, fire, access, evacuation, platforms, etc.).</p> <p>Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels and viaducts.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.3.1</p>	<p>1) infrastruktura:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- moraju da se preduzmu odgovarajuće mere da se spreči neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,</li> <li>- potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,</li> <li>- infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.),</li> <li>- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim</li> </ul>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>2. Accessibility</p> <p>2.1. Infrastructure subsystems to which the public has access must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with 1.6.</p>		<p>tunelima i na vijaduktima,</p> <p>(2) pristupačnost – delovi pod sistema infrastruktura koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;</p>			
a3.2.2	<p>Energy</p> <p>1. Safety</p> <p>Operation of the energy-supply systems must not impair the safety either of trains or of persons (users, operating staff, trackside dwellers and third parties).</p> <p>2. Environmental protection</p> <p>The functioning of the electrical or thermal energy-supply systems must not interfere with the environment beyond the specified limits.</p> <p>3. Technical compatibility</p> <p>The electricity/thermal energy supply systems used must:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— enable trains to achieve the specified performance levels,</li> <li>— in the case of electricity energy supply systems, be compatible with the collection devices fitted to the trains.</li> </ul>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.3.2</p>	<p>energija:</p> <p>(1) bezbednost – eksploatacija sistema za snabdevanje energijom ne sme da ugrozi bezbednost vozova i ljudi (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz železničku prugu i trećih lica),</p> <p>(2) zaštita životne sredine – rad sistema za snabdevanje električnom ili toplotnom energijom ne može da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,</p> <p>(3) tehnička usklađenost – sistemi za snabdevanje električnom/ toplotnom energijom moraju da budu takvi da vozovima omoguće postizanje predviđenih performansi a sistemi za snabdevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;</p>	PU		
a3.2.3	<p>Control-command and signalling</p> <p>1. Safety</p> <p>The control-command and signalling installations and procedures used must enable trains to travel with a level of safety which corresponds to the objectives set for the network. The control-command and signalling systems should continue to provide for safe passage of trains permitted to run under degraded conditions.</p> <p>2. Technical compatibility</p> <p>All new infrastructure and all new rolling stock manufactured or developed after adoption of compatible control-command and signalling systems must be tailored to the use of those systems.</p> <p>The control-command and signalling equipment installed in the train drivers' cabs must permit normal operation, under the specified conditions, throughout the rail system.</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.3.3</p>	<p>Kontrola, upravljanje i signalizacija:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,</li> <li>- sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,</li> </ul> <p>(2) tehnička usklađenost:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,</li> <li>- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;</li> </ul>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a3.2.4	<p>Rolling stock</p> <p>1. Safety</p> <p>The rolling-stock structures and those of the links between vehicles must be designed in such a way as to protect the passenger and driving compartments in the event of collision or derailment.</p> <p>The electrical equipment must not impair the safety and functioning of the control-command and signalling installations.</p> <p>The braking techniques and the stresses exerted must be compatible with the design of the tracks, engineering structures and signalling systems.</p> <p>Steps must be taken to prevent access to electrically-live constituents in order not to endanger the safety of persons.</p> <p>In the event of danger devices must enable passengers to inform the driver and accompanying staff to contact him.</p> <p>The access doors must incorporate an opening and closing system which guarantees passenger safety. Emergency exits must be provided and indicated. Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels.</p> <p>An emergency lighting system having a sufficient intensity and duration is an absolute requirement on board trains.</p> <p>Trains must be equipped with a public address system which provides a means of communication to the public from on-board staff.</p> <p>2. Reliability and availability</p> <p>The design of the vital equipment and the running, traction and braking equipment and also the control and command system must, in a specific degraded situation, be such as to enable the train to continue without adverse consequences for the equipment remaining in service.</p> <p>3. Technical compatibility</p> <p>The electrical equipment must be compatible with the operation of the control-command and signalling installations.</p> <p>In the case of electric traction, the characteristics of</p>	<p><b>0.1.</b></p> <p>8.3.4</p>	<p>vozna sredstva:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,</li> <li>- električna oprema ne sme da ugrozi bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,</li> <li>- tehnika kočenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema,</li> <li>- potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,</li> <li>- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,</li> <li>- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,</li> <li>- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,</li> <li>- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima,</li> <li>- potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta,</li> <li>- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglašala za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,</li> </ul> <p>(2) pouzdanost i dostupnost – oprema vozila mora da bude projektovana tako da u otežanoj situaciji omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja će se i dalje koristiti,</p> <p>(3) tehnička usklađenost:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,</li> <li>- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po železničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,</li> </ul>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>the current-collection devices must be such as to enable trains to travel under the energy-supply systems for the rail system.</p> <p>The characteristics of the rolling stock must be such as to allow it to travel on any line on which it is expected to operate, taking account of relevant climatic conditions.</p> <p>4. Controls Trains must be equipped with a recording device. The data collected by this device and the processing of the information must be harmonised.</p> <p>5. Accessibility 5.1. Rolling stock subsystems to which the public has access must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with 1.6.</p>		<p>- karakteristike voznih sredstava moraju da budu takve da omoguće kretanje na svim predviđenim železničkim prugama , uzimajući u obzir klimatske uslove,</p> <p>(4) nadzor – vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija. Podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;</p> <p>(5) pristupačnost – delovi podsistema voznih sredstava koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;</p>			
a3.2.5	<p>Maintenance</p> <p>1. Health and safety The technical installations and the procedures used in the centres must ensure the safe operation of the subsystem and not constitute a danger to health and safety.</p> <p>2. Environmental protection The technical installations and the procedures used in the maintenance centres must not exceed the permissible levels of nuisance with regard to the surrounding environment.</p> <p>3. Technical compatibility The maintenance installations for rolling stock must be such as to enable safety, health and comfort operations to be carried out on all stock for which they have been designed.</p>	<p><b>0.1.</b> 8.3.5</p>	<p>održavanje:</p> <p>(1) zdravlje i bezbednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbedan rad podsistema i ne smeju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbednost lica,</p> <p>(2) zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mestima gde se obavlja održavanje ne smeju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,</p> <p>(3) tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje voznih sredstava moraju da omoguće izvođenje radova na bezbedan, neškodljiv i nesmetan način na svim voznim sredstvima za koja su projektovana;</p>	PU		
a3.2.6	<p>Operation and traffic management</p> <p>1. Safety Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers and on-board staff and of the staff in the control centres must be such as to ensure safe operation, bearing in mind the different requirements of cross-border and domestic services. The maintenance operations and intervals, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system</p>	<p><b>0.1.</b> 8.3.6</p>	<p>regulisanje i upravljanje saobraćajem:</p> <p>(1) bezbednost:</p> <p>- usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,</p> <p>- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>set up by the operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high level of safety.</p> <p>2. Reliability and availability The maintenance operations and periods, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system set up by the operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high level of system reliability and availability.</p> <p>3. Technical compatibility Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers, on-board staff and traffic managers must be such as to ensure operating efficiency on the rail system, bearing in mind the different requirements of cross-border and domestic services.</p> <p>4. Accessibility 4.1. Appropriate steps must be taken to ensure that operating rules provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility</p>		<p>upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,</p> <p>(2) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omogućuju visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema,</p> <p>(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u železničkomg sistemu, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,</p> <p>(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se operativnim propisima predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;</p>			
a3.2.7	<p>Telematics applications for freight and passengers</p> <p>1. Technical compatibility The essential requirements for telematics applications guarantee a minimum quality of service for passengers and carriers of goods, particularly in terms of technical compatibility. Steps must be taken to ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— that the databases, software and data communication protocols are developed in a manner allowing maximum data interchange between different applications and operators, excluding confidential commercial data,</li> <li>— easy access to the information for users.</li> </ul> <p>2. Reliability and availability The methods of use, management, updating and maintenance of these databases, software and data communication protocols must guarantee the efficiency of these systems and the quality of the service.</p>	<p><b>0.1.</b> 8.3.7</p>	<p>telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:</p> <p>(1) tehnička usklađenost - osnovni zahtevi za telematske aplikacije osiguravaju minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, posebno u smislu tehničke usklađenosti. Kod tih aplikacija potrebno je da se obezbedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom poverljivih poslovnih informacija,</li> <li>- da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,</li> </ul> <p>(2) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka moraju da obezbede njihovu efikasnost i određeni kvalitet usluga,</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>3. Health The interfaces between these systems and users must comply with the minimum rules on ergonomics and health protection.</p> <p>4. Safety Suitable levels of integrity and dependability must be provided for the storage or transmission of safety-related information.</p> <p>5. Accessibility 5.1. Appropriate steps must be taken to ensure that telematics applications for passengers subsystems provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility</p>		<p>(3) zdravlje – interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite,</p> <p>(4) bezbednost – za memorisanje ili prenos relevantnih informacija u vezi sa bezbednošću moraju da se obezbede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti;</p> <p>(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika bude pristupačan osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.</p>			
a4.1	<p>Interoperability constituents The ‘EC’ declaration applies to the interoperability constituents involved in the interoperability of the rail system, as referred to in Article 3. These interoperability constituents may be:</p> <p>1.1. Multiple-use constituents These are constituents that are not specific to the railway system and which may be used as such in other areas.</p> <p>1.2. Multiple-use constituents having specific characteristics These are constituents which are not, as such, specific to the railway system, but which must display specific performance levels when used for railway purposes.</p> <p>1.3. Specific constituents These are constituents that are specific to railway applications.</p>	<p><b>0.1.</b> 13.1-13.2</p>	<p>Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu. Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija pogodnosti za upotrebu odnose se na:</p> <p>1) višenamenske činioce interoperabilnosti, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima;</p> <p>2) višenamenske činioce interoperabilnosti sa specifičnim karakteris-tikama, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima, ali koji moraju imati specifične karakteristike kada se koriste u železničkom sistemu;</p> <p>3) specifične činioce koji se koriste samo u železničkom sistemu.</p>			
a4.2	<p>Scope The ‘EC’ declaration covers: — either the assessment by a notified body or bodies of the intrinsic conformity of an interoperability constituent, considered in isolation, to the technical specifications to be met, — or the assessment/judgement by a notified body or bodies of the suitability for use of an interoperability constituent, considered within its railway environment and, in particular in cases where the interfaces are involved, in relation to the technical</p>	<p><b>0.1</b> 13.3</p>	<p>Deklaracija o usaglašenosti obuhvata i deklaracija o pogodnosti za upotrebi obuhvataju:</p> <p>1) ocenu usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, prema zahtevima TSI-ja koje treba da ispune, ili</p> <p>2) ocenu pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom železničkom okruženju, pri čemu se, kada su u pitanju interfejsi, posebno proveravaju funkcionalni zahtevi TSI-ja.</p>			



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	specifications, particularly those of a functional nature, which are to be checked.					
	The assessment procedures implemented by the notified bodies at the design and production stages will draw upon the modules defined in Decision 93/465/EEC, in accordance with the conditions referred to in the TSIs.			NP	Ovi moduli se više ne koriste.	
a4.3	<p>Contents of the 'EC' declaration</p> <p>The 'EC' declaration of conformity or of suitability for use and the accompanying documents must be dated and signed.</p> <p>That declaration must be written in the same language as the instructions and must contain the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— the Directive references,</li> <li>— name and address of the manufacturer or its authorised representative established within the Community (give trade name and full address; in the case of the authorised representative, also give the trade name of the manufacturer),</li> <li>— description of interoperability constituent (make, type, etc.),</li> <li>— description of the procedure followed in order to declare conformity or suitability for use (Article 13),</li> <li>— all the relevant descriptions met by the interoperability constituent and, in particular, its conditions of use,</li> <li>— name and address of the notified body or bodies involved in the procedure followed in respect of conformity or suitability for use and date of examination certificate together with, where appropriate, the duration and conditions of validity of the certificate,</li> <li>— where appropriate, reference to the European specifications,</li> <li>— identification of the signatory empowered to enter into commitments on behalf of the manufacturer or of the manufacturer's authorised representative established within the Community</li> </ul>	<p><b>0.3</b></p> <p>7.2</p> <p>7.3</p>	<p>Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti, odnosno elementa strukturnog podsistema i prateći dokumenti moraju biti potpisani i datirani.</p> <p>Deklaracije iz stava 1. ovog člana sadrže:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) poslovno ime i adresu proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika sa sedištem u Republici Srbiji (u slučaju ovlašćenog zastupnika takođe navesti ime i adresu proizvođača);</li> <li>2) naziv činioca interoperabilnosti, odnosno elementa strukturnog podsistema (marka, tip, oznaka i sl.);</li> <li>3) upućivanje na tehničke propise sa kojima je činilac interoperabilnosti, odnosno element strukturnog podsistema usaglašen;</li> <li>4) naziv i adresu tela za ocenu usaglašenosti koje je učestvovalo u ocenjivanju usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu;</li> <li>5) datum izdatog sertifikata o usaglašenosti, uslove i rok važenja sertifikata o usaglašenosti;</li> <li>6) naziv postupaka (modula) primenjenih u cilju ocenjivanja usaglašenosti ili ocenjivanja pogodnosti za upotrebu;</li> <li>7) eventualna ograničenja i uslove korišćenja;</li> <li>8) po potrebi, upućivanje na standarde;</li> <li>9) spisak priloga i</li> <li>10) podatke o potpisniku (naziv, potpis i pečat).</li> </ol>	PU		
a5.1	The 'EC' declaration of verification of a subsystem is a declaration established by the 'applicant' within	<b>0.1.</b>	U deklaraciji o verifikaciji podsistema podnosilac zahteva izjavljuje pod svojom isključivom	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the meaning of Article 18 in which he declares on his sole responsibility that the subsystem concerned, which has been subject to the relevant verifications procedures, satisfies the requirements of the relevant Union legislation, including any relevant national rules.	17.8	odgovornošću da podsistem ispunjava zahteve ovog zakona, TSI-ja i primjenjivih nacionalnih propisa.			
a5.1	<p>The ‘EC’ declaration of verification and the accompanying documents must be dated and signed. The ‘EC’ declaration of verification must be based on the information resulting from the ‘EC’ verification procedure for subsystems set out in Annex VI. It must be written in the same language as the technical file accompanying the ‘EC’ declaration of verification and must contain at least the following:</p> <p>(a) the reference to this Directive, TSIs and applicable national rules,</p> <p>(b) the reference to the TSI(s) or their parts to which conformity has not been examined during EC verification procedure and to the national rules which have been applied in case of a derogation, partial application of TSIs for upgrade or renewal, transitional period in a TSI or specific case,</p> <p>(c) name and address of the ‘applicant’ within the meaning of Article 18 (specifying the trade name and full address; in the case of the authorised representative, specifying also the trade name of the contracting entity or the manufacturer),</p> <p>(d) a brief description of the subsystem,</p> <p>(e) name(s) and address(es) and the identification number(s) of the notified body(ies) which conducted the ‘EC’ verification(s) referred to in Article 18,</p> <p>(f) name(s) and address(es) and the identification number(s) of the notified body(ies) which conducted the assessment of conformity with other regulations deriving from the Treaty,</p> <p>(g) name(s) and address(es) of the designated body(ies) which conducted the verification(s) of conformity with national rules referred to in Article 17(3),</p> <p>(h) name and address of the assessment body(ies) which established the safety assessment reports</p>	<p><b>0.3.</b></p> <p>14</p>	<p>Deklaracija o verifikaciji strukturnog podsistema i prateći dokumenti moraju biti potpisani i datirani. Deklaracija iz stava 1. ovog člana zasniva se na informacijama koje su rezultat postupka verifikacije strukturnog podsistema, sastavlja se na istom jeziku kao i tehnička dokumentacija iz člana 17. ovog pravilnika i sadrži naročito:</p> <p>1) upućivanje na zakon kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost železnice, TSI i primenjene nacionalne železničke tehničke propise;</p> <p>2) upućivanje na TSI ili njihove delove u odnosu na koje u toku postupka verifikacije nije ispitana usaglašenost i primenjene nacionalne propise, u slučajevima odstupanja od TSI, delimične primene TSI kod obnove ili unapređenja, prelaznog perioda u TSI ili u specifičnom slučaju;</p> <p>3) poslovno ime i adresu naručioca ili proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika sa sedištem u Republici Srbiji (u slučaju ovlašćenog predstavnika navodi se i poslovno ime naručioca ili proizvođača);</p> <p>4) naziv/kratek opis strukturnog podsistema;</p> <p>5) nazive, adrese i identifikacione brojeve prijavljenih tela koja su sprovela postupak verifikacije u odnosu na TSI;</p> <p>6) nazive, adrese i identifikacione brojeve prijavljenih tela koja su sprovela postupak verifikacije u odnosu na druge zakonske propise, ako su primenjivi;</p> <p>7) nazive i adrese imenovanih tela koja su sprovela postupak verifikacije u odnosu na nacionalne železničke tehničke propise;</p> <p>8) naziv i adresu tela za ocenu rizika koje je sastavilo izveštaj o oceni rizika u odnosu na primenjenu zajedničku bezbednosnu metodu (u daljem tekstu: ZBM) za ocenu i procenu rizika;</p> <p>9) broj i datum izdavanja sertifikata o verifikaciji</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>related to the use of the CSM on risk assessment where required by this Directive,</p> <p>(i) the references of the documents contained in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification,</p> <p>(j) all the relevant temporary or final provisions to be complied with by the subsystems and in particular, where appropriate, any operating restrictions or conditions,</p> <p>(k) the identity of the signatory (i.e. the physical person or persons authorised to sign the declaration) Where reference is made in Annex VI to the 'intermediate statement of verification' (ISV), the provisions of this Section shall apply to that declaration.</p>		<p>strukturnog podsistema;</p> <p>10) sve važeće odredbe s kojima strukturni podsistem treba da bude usklađen i naročito, ako je potrebno, sva ograničenja ili uslove upotrebe;</p> <p>11) naziv postupaka (modula) koje je podnosilac zahteva odabrao za verifikaciju strukturnog podsistema;</p> <p>12) spisak dokumenta sadržanih u tehničkoj dokumentaciji koja se daje u prilogu;</p> <p>13) u slučaju privremene deklaracije njen rok važenja i</p> <p>14) podatke o potpisniku (naziv, potpis i pečat). Odredbe st. 1 i 2. ovog člana shodno se primenjuju i na prelaznu deklaraciju o verifikaciji. Sadržina deklaracije o verifikaciji strukturnog podsistema i sadržina prelazne deklaracije o verifikaciji date su u Prilogu 6, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.</p>			
a5.2	<p>In a case of a modification, which is not a substitution in the framework of maintenance, of a subsystem covered by an 'EC' declaration of verification, without prejudice to Article 20, the following provisions apply.</p> <p>1. If the entity introducing the modification demonstrates that the modification does not affect the basic design characteristics of the subsystem which are relevant for the compliance with the requirements concerning the basic parameters:</p> <p>(a) the entity introducing the modification shall update the references of the documents contained in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification;</p> <p>(b) no new 'EC' declaration of verification needs to be established.</p> <p>2. If the entity introducing the modification demonstrates that the modification affects the basic design characteristics of the subsystem which are relevant for the compliance with the requirements concerning some basic parameters:</p> <p>(a) the entity introducing the modification shall establish a complementary 'EC' declaration of verification with reference to the basic parameters</p>	<p><b>0.3.</b></p> <p>16.</p>	<p>Ako lice koje uvodi modifikaciju strukturnog podsistema obuhvaćenog deklaracijom o verifikaciji iz člana 14. ovog pravilnika, koja ne predstavlja zamenu u okviru održavanja, dokaže da modifikacija ne utiče na osnovne karakteristike projekta podsistema značajne za usaglašenost sa zahtevima koji se odnose na osnovne parametre, onda lice koje uvodi modifikaciju ažurira postojeću deklaraciju o verifikaciji u delu u kome se upućuje na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji i nije potrebno sastavljati novu deklaraciju o verifikaciji.</p> <p>Ako lice koje uvodi modifikaciju strukturnog podsistema obuhvaćenog deklaracijom o verifikaciji iz člana 14. ovog pravilnika dokaže da modifikacija utiče na osnovne karakteristike projekta podsistema značajne za usaglašenost sa zahtevima koji se odnose na osnovne parametre, postupa se na sledeći način:</p> <p>1) lice koje uvodi modifikaciju sastavlja dopunsku deklaraciju o verifikaciji sa upućivanjem na odgovarajuće osnovne parametre koji su predmet modifikacije;</p> <p>2) uz dopunsku deklaraciju o verifikaciji prilaže se spisak dokumenata iz tehničke dokumentacije priložene uz osnovnu deklaraciju o verifikaciji koji</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>concerned;</p> <p>(b) the complementary 'EC' declaration of verification shall be accompanied by a list of documents of the original technical file accompanying the original 'EC' declaration of verification that are no more valid;</p> <p>(c) the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification shall include a demonstration that the impact of modifications is limited to the basic parameters referred to in point (a);</p> <p>(d) provisions of Section 1 of this Annex shall apply mutatis mutandis to this complementary 'EC' declaration of verification;</p> <p>(e) the original 'EC' declaration of verification shall be considered valid for the basic parameters not concerned by the modification.</p>		<p>više nisu važeći;</p> <p>3) tehnička dokumentacija priložena uz osnovnu deklaraciju o verifikaciji dopunjava se dokazom da je uticaj modifikacije ograničen na osnovne parametre iz tačke 1) ovog stava;</p> <p>4) odredbe člana 14. ovog pravilnika shodno se primenjuju na dopunsku deklaraciju o verifikaciji;</p> <p>5) osnovna deklaracija o verifikaciji važi za sve parametre koji nisu obuhvaćeni modifikacijom.</p>			
a5.3	<p>An 'EC' declaration of verification of a subsystem may be complemented in the case of additional verifications carried out, in particular when such additional verifications are necessary for an additional authorisation for placing in service. In this case the scope of the complementary declaration shall be limited to the scope of the additional verifications.</p>	<p><b>0.3.</b> 15.</p>	<p>Deklaracija o verifikaciji strukturnog podsistema može biti dopunjena u slučaju sprovedenih dodatnih verifikacija, naročito kada su dodatne verifikacije neophodne za izdavanje dodatne dozvole za korišćenje vozila.</p> <p>U slučaju iz stava 1. ovog člana, oblast primene dopunske deklaracije o verifikaciji ograničena je na oblast primene dodatnih verifikacija.</p>	<p>PU</p>		
a.6.1	<p>“‘EC’ verification’ means a procedure carried out by the applicant within the meaning of Article 18 to demonstrate that the requirements of the relevant Union legislation including any relevant national rules relating to a subsystem have been fulfilled and the subsystem may be authorised to be placed in service.</p>	<p><b>0.3.</b> 9.1</p>	<p>Verifikacija strukturnog podsistema je postupak koji sprovodi podnosilac zahteva (naručilac ili proizvođač podsistema) u cilju dokazivanja da su ispunjeni zahtevi važećih propisa, uključujući i nacionalne železničke tehničke propise, koji se odnose na podsistem kako bi strukturni podsistem mogao dobiti dozvolu za korišćenje.</p>	<p>PU</p>		
a.6.2.1	<p>For the purpose of this Directive, the verification by reference to TSIs is the procedure whereby a notified body checks and certifies that the subsystem complies with the relevant technical specifications for interoperability (TSI). This is without prejudice of the obligations of the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) to comply with the other applicable legislation deriving from the Treaty, including any verifications by the assessment bodies</p>	<p><b>0.1.</b> 17.1</p>	<p>Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI-jima.</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	required by the other legislation.					
a.6.2.2.1	<p>Principles</p> <p>At the request of the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18), the verifications may be done for parts of a subsystem or may be limited to certain stages of the verification procedure. In these cases, the results of verification may be documented in an 'intermediate statement of verification' (ISV) issued by the notified body chosen by the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).</p> <p>The ISV must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p>	<p><b>0.3.</b></p> <p>13.1</p> <p>13.2</p>	<p>Telo za ocenu usaglašenosti koje sprovodi postupak verifikacije ocenjuje projektovanje i izgradnju strukturnog podsistema i, ukoliko strukturni podsistem ispunjava zahteve TSI i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa, podnosiocu zahteva izdaje sertifikat o verifikaciji strukturnog podsistema.</p> <p>Ako je to navedeno u TSI, odnosno nacionalnom železničkom tehničkom propisu ili na zahtev podnosioca zahteva, podsistem se može podeliti na delove ili proveriti u određenim fazama postupka verifikacije.</p>	PU		
a6.2.2.2	The applicant within the meaning of Article 18 may apply for an ISV for any part into which he decides to split the subsystem. Each part shall be checked at each stage as set out in point 2.2.3.	<p><b>0.3.</b></p> <p>13.3</p>	Podnosilac zahteva može tražiti prelaznu izjavu za fazu projektovanja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za celi podsistem ili bilo koji od delova na koje je odlučio podeliti podsistem	PU		
a6.2.2.3	<p>Stages of the verification procedure</p> <p>The subsystem, or certain parts of the subsystem, shall be checked at each of the following stages:</p> <p>(a) overall design,</p> <p>(b) production: construction, including, in particular, civil-engineering activities, manufacturing, constituent assembly and overall adjustment,</p> <p>(c) final testing.</p> <p>The applicant (within the meaning of Article 18) may apply for an ISV for the design stage (including the type tests) and for the production stage for the whole subsystem or for any part into which the applicant decided to split it (see paragraph 2.2.2).</p>	<p><b>0.1</b></p> <p>17.3</p> <p><b>0.3.</b></p> <p>13.3</p>	<p>Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza:</p> <p>1) projektovanje;</p> <p>2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;</p> <p>3) konačno ispitivanje podsistema.</p> <p>Podnosilac zahteva može tražiti prelaznu izjavu za fazu projektovanja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za celi podsistem ili bilo koji od delova na koje je odlučio podeliti podsistem</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a6.2.3.1	<p>The notified bodies responsible for the verification assesses the design, production and final testing of the subsystem and draw up the certificate of verification intended for the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18), who in turn draws up the ‘EC’ declaration of verification. The certificate of verification must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p> <p>Where a subsystem has not been assessed for its conformity with all relevant TSI(s) (e.g. in the case of a derogation, partial application of TSIs for upgrade or renewal, transitional period in a TSI or specific case), the certificate of verification shall give the precise reference to the TSI(s) or their parts whose conformity has not been examined by the notified body during the verification procedure.</p>	<p><b>0.3.</b> 13.1  13.8  13.9</p>	<p>Telo za ocenu usaglašenosti koje sprovodi postupak verifikacije ocenjuje projektovanje i izgradnju strukturnog podsistema i, ukoliko strukturni podsistem ispunjava zahteve TSI i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa, podnosiocu zahteva izdaje sertifikat o verifikaciji strukturnog podsistema.</p> <p>Na osnovu sertifikata iz stava 1. ovog člana, podnosilac zahteva sastavlja deklaraciju o verifikaciji.</p> <p>Sertifikat iz stava 1. ovog člana sadrži: 6) upućivanje na TSI ili njihove delove sa kojima nije ocenjena usaglašenost (u slučajevima odstupanja od primene TSI, delimične primene kod obnove ili unapređenja podsistema, u specifičnim slučajevima i sl.);</p>	PU		
a6.2.3.2	<p>Where ISV have been issued, the notified body responsible for the verification of the subsystem takes these ISV into account, and, before issuing its certificate of verification:</p> <p>(a) verifies that the ISV cover correctly the relevant requirements of the TSI(s),</p> <p>(b) checks all aspects that are not covered by the ISV, and</p> <p>(c) checks the final testing of the subsystem as a whole.</p>	<p><b>0.3.</b> 13.9</p>	<p>U slučaju da postoje prelazne izjave o verifikaciji, telo za ocenu usaglašenosti ih uzima u obzir, i pre izdavanja sertifikata iz stava 1. ovog člana:</p> <p>1) potvrđuje da prelazne izjave o verifikaciji obuhvataju odnosne zahteve iz TSI, odnosno nacionalnih železničkih tehničkih propisa;</p> <p>2) proverava sve elemente strukturnog podsistema koji nisu obuhvaćeni prelaznim izveštajima o verifikaciji i</p> <p>/3) proverava rezultate konačnog ispitivanja strukturnog podsistema kao celine.</p>	PU		
a6.2.3.3	<p>In the case of a modification to a subsystem already covered by a certificate of verification, the notified body shall perform only those examinations and tests that are relevant and necessary, i.e. assessment shall relate only to the parts of the subsystem that are changed and their interfaces to the unchanged parts of the subsystem.</p>	<p><b>0.3.</b> 13.13</p>	<p>U slučaju modifikacije strukturnog podsistema za koji je izdat sertifikat o verifikaciji, telo za ocenu usaglašenosti sprovodi samo ona ispitivanja i testiranja delova podsistema koji su modifikovani i njihove interfejse prema neizmenjenim delovima podsistema.</p>	PU		
a6.2.3.4	<p>Each notified body involved in the verification of a subsystem shall draw up a technical file in</p>	<p><b>0.3.</b></p>	<p>Tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji strukturnog podsistema</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	accordance with Article 18(3) covering the scope of its activities.	17.1	kompletira telo za ocenu usaglašenosti.			
a6.2.4	<p>The technical file accompanying the EC declaration of verification shall be assembled by the applicant (in the meaning of Article 18) and must contain the following:</p> <p>(a) technical characteristics linked to the design including general and detailed drawings with respect to execution, electrical and hydraulic diagrams, control-circuit diagrams, description of data-processing and automatic systems to the level of detail sufficient for documenting the verification of conformity carried out, documentation on operation and maintenance, etc., relevant for the subsystem concerned;</p> <p>(b) a list of interoperability constituents, referred to in Article 5(3)(d), incorporated into the subsystem;</p> <p>(c) the technical files referred to in Article 18(3), compiled by each of the notified bodies involved in the verification of the sub-system, which shall include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— copies of the ‘EC’ declarations of conformity and, where applicable, ‘EC’ declarations of suitability for use established for interoperability constituents referred to in Article 5(3)(d) and accompanied, where appropriate, by the corresponding calculation notes and a copy of the records of the tests and examinations carried out by the notified bodies on the basis of the common technical specifications,</li> <li>— where available, the ISV that accompany the certificate of verification, including the result of verification by the notified body of the ISV validity,</li> <li>— the certificate of verification, accompanied by corresponding calculation notes and signed by the notified body responsible for the verification, stating that the subsystem complies with the requirements of the relevant TSI(s) and mentioning any reservations recorded during performance of the activities and not</li> </ul>	<p><b>0.3.</b></p> <p>17.2</p>	<p>Tehnička dokumentacija iz stava 1. ovog člana sadrži:</p> <p>1) početnu tehničku dokumentaciju propisanu članom 12. ovog pravilnika;</p> <p>2) spisak činilaca interoperabilnosti, odnosno elemenata strukturnih podsistema ugrađenih u podsistem;</p> <p>3) kopije deklaracija o usaglašenosti, odnosno deklaracija o pogodnosti za upotrebu izdatih za činioce interoperabilnosti, odnosno elemente strukturnih podsistema iz tačke 2) ovog stava, zajedno sa, gde je potrebno, odgovarajućom proračunskom dokumentacijom i kopijom izveštaja o testovima i ispitivanjima koje su sprovela tela za ocenu usaglašenosti;</p> <p>4) prelazne izjave o verifikaciji i deklaracije o prelaznim izjavama o verifikaciji, ako postoje, uključujući i potvrdu njihove ispravnosti izdatu od strane tela za ocenu usaglašenosti;</p> <p>5) sertifikat(i) o verifikaciji strukturnog podsistema zajedno sa odgovarajućim proračunima u prilogu, potpisan od strane tela za ocenu usaglašenosti, kojim se potvrđuje da je strukturni podsistem u skladu sa TSI/nacionalnim železničkim tehničkim propisima i u kome su navedene sve rezerve zabeležene prilikom obavljanja aktivnosti, a koje nisu opozvane; uz sertifikat se prilažu i izveštaji o proverama koje je sastavilo telo za ocenu usaglašenosti u vezi sa svojim zadatkom;</p> <p>6) sertifikate o verifikaciji izdatih po osnovu drugih propisa koji se primenjuju na predmetni podsistem, ako postoje i</p> <p>7) izveštaj tela za ocenu o primenjenoj ZBM za</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>withdrawn; the certificate of verification should also be accompanied by the inspection and audit reports drawn up by the same body in connection with its task, as specified in points 2.5.2 and 2.5.3;</p> <p>(d) certificates of verification issued in accordance with other legislation deriving from the Treaty;</p> <p>(e) when verification of safe integration is required pursuant to Article 15, the relevant technical file shall include the assessors' report(s) on the common safety methods (CSM) on risk assessment referred to in Article 6(3) of Directive 2004/49/EC</p>		procenu i ocenu rizika, kada je potrebna potvrda bezbedne integracije strukturnog podsistema u postojeći sistem.			
a6.2.5.1	The notified body responsible for checking production must have permanent access to building sites, production workshops, storage areas and, where appropriate, prefabrication or testing facilities and, more generally, to all premises which it considers necessary for its task. The notified body must receive from the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) all the documents needed for that purpose and, in particular, the implementation plans and technical documentation concerning the subsystem.	<b>0.1.</b> 17.13	Prijavljeno telo odgovorno za proveru proizvodnje mora da ima pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima. Prijavljenom telu se u tu svrhu mora dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.	PU		
a6.2.5.2	The notified body responsible for checking implementation must periodically carry out audits in order to confirm compliance with the relevant TSI(s). It must provide those responsible for implementation with an audit report. Its presence may be required at certain stages of the building operations.	<b>0.1.</b> 17.14	Prijavljeno telo odgovorno za proveru implementacije je dužno da vrši periodične provere da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5. ovog člana. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj proveru. Prisustvo prijavljenog tela se može zahtevati u pojedinim fazama izgradnje.	PU		
a6.2.5.3	In addition, the notified body may pay unexpected visits to the worksite or to the production workshops. At the time of such visits the notified body may conduct complete or partial audits. It must provide those responsible for implementation with an inspection report and, if appropriate, an audit report.	<b>0.1.</b> 17.15	Prijavljeno telo može obaviti nenajavljene posete mestima izvođenja radova ili proizvodnim pogonima. U toku tih poseta prijavljeno telo može izvoditi potpune ili delimične provere. Odgovornima za imlementaciju, prijavljeno telo dostavlja izveštaj o proveru, ili, kad je potrebno, izveštaj o auditu.	PU		
a6.2.5.4	The notified body shall be able to monitor a subsystem on which an interoperability constituent is mounted in order to assess, where required by the	<b>0.1</b>	Radi ocene pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti prijavljenom telu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je činilac	PU		



a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	corresponding TSI, its suitability for use in its intended railway environment.	14.5	interoperabilnosti ugrađen.			
a6.2.6	<p>A copy of the technical file accompanying the EC declaration of verification must be kept by the manufacturer or contracting entity (i.e. by the applicant in the meaning of Article 18) throughout the service life of the subsystem. It must be sent to any Member State which so requests.</p> <p>The documentation submitted for an application for an authorisation for placing in service shall be submitted to the national safety authority of the Member State where the authorisation is sought. The national safety authority may request that part(s) of the documents submitted together with the authorisation is/are translated into its own language.</p>	<p><b>0.3</b> 17.3</p> <p><b>0.1</b> 21.1</p>	<p>Proizvođač ili naručilac mora čuvati kopiju tehničke dokumentacije iz stava 1. ovog člana tokom radnog veka strukturnog podsistema.</p> <p>Radi puštanja strukturnih podsistema u rad i njihovog korišćenja u železničkom sistemu Republike Srbije oni moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu i u obliku rešenja izdaje Direkcija.</p>	PU		
a6.2.7	<p>Each notified body must periodically publish relevant information concerning:</p> <p>(a) requests for verification and ISV received,</p> <p>(b) request for assessment of conformity and suitability for use of ICs,</p> <p>(c) ISV issued or refused,</p> <p>(d) certificates of conformity and 'EC' certificates for suitability for use issued or refused,</p> <p>(e) certificates of verification issued or refused.</p>	<p><b>0.1</b> 17.14</p>	<p>Prijavljeno telo mora da periodično da objavljuje informacije o:</p> <p>1) primljenim zahtevima za verifikaciju podsistema i njihovih delova;</p> <p>2) zahtevima za ocenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti;</p> <p>3) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje prelazne izjave o verifikaciji;</p> <p>4) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu;</p> <p>5) odobrenim ili odbijenim zahtevima za izdavanje sertifikata o verifikaciji podsistema.</p>	PU		
a6.2.7	The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) is established or in a Union official language accepted by the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).			NP	Ova odredba se odnosi na države članice.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
a6.3.1	In the case where national rules apply, the verification shall include a procedure whereby the body designated pursuant to Article 17(3), third subparagraph, (the designated body) checks and certifies that the subsystem complies with the national rules notified in accordance with Article 17(3) for each Member State in which the subsystem is intended to be authorised to be placed in service.	<b>0.1.</b> 19.8	Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela prema nacionalnim tehničkim propisima , po postupku propisanom člana 17. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela, kao ispravu o usaglašenosti.	NP		
a6.3.2	<p>The designated body draws up the certificate of verification intended for the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).</p> <p>The certificate shall contain a precise reference to the national rule(s) whose conformity has been examined by the designated body in the verification process.</p> <p>In the case of national rules related to the subsystems composing a vehicle, the designated body shall divide the certificate into two parts, one part including the references to those national rules strictly related to the technical compatibility between the vehicle and the network concerned, and the other part for all other national rules.</p>	<b>0.3.</b> 13.10  <b>0.1.</b> 19.9	<p>Sertifikat iz stava 1. ovog člana sadrži:</p> <p>5) spisak tehničkih propisa (TSI i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa) i standarda sa kojima je strukturni podsistem usaglašen;</p> <p>U slučaju nacionalnih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine železničko vozilo imenovano telo podeliće sertifikat na dva dela:</p> <p>1) deo koji sadrži upućivanje na nacionalne propise koji se isključivo odnose na tehničku uskladenost vozila i mreže, i</p> <p>2) deo koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.</p>	PU		
a6.3.3	The technical file compiled by the designated body and accompanying the certificate of verification in the case of national rules must be included in the technical file accompanying the ‘EC’ declaration of verification referred to in point 2.4 and shall contain the technical data relevant for the assessment of the conformity of the subsystem with those national rules.	<b>0.3.</b> 17.2	<p>Tehnička dokumentacija iz stava 1. ovog člana sadrži:</p> <p>1) početnu tehničku dokumentaciju propisanu članom 12. ovog pravilnika;</p> <p>2) spisak činilaca interoperabilnosti, odnosno elemenata strukturnih podsistema ugrađenih u podsistem;</p> <p>3) kopije deklaracija o usaglašenosti, odnosno deklaracija o pogodnosti za upotrebu izdatih za činioce interoperabilnosti, odnosno elemente strukturnih podsistema iz tačke 2) ovog stava, zajedno sa, gde je potrebno, odgovarajućom proračunskom dokumentacijom i kopijom izveštaja o</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>testovima i ispitivanjima koje su sprovela tela za ocenu usaglašenosti;</p> <p>4) prelazne izjave o verifikaciji i deklaracije o prelaznim izjavama o verifikaciji, ako postoje, uključujući i potvrdu njihove ispravnosti izdatu od strane tela za ocenu usaglašenosti;</p> <p>5) sertifikat(i) o verifikaciji strukturnog podsistema zajedno sa odgovarajućim proračunima u prilogu, potpisan od strane tela za ocenu usaglašenosti, kojim se potvrđuje da je strukturni podsistem u skladu sa TSI/nacionalnim železničkim tehničkim propisima i u kome su navedene sve rezerve zabeležene prilikom obavljanja aktivnosti, a koje nisu opozvane; uz sertifikat se prilažu i izveštaji o proverama koje je sastavilo telo za ocenu usaglašenosti u vezi sa svojim zadatkom;</p> <p>6) sertifikate o verifikaciji izdatih po osnovu drugih propisa koji se primenjuju na predmetni podsistem, ako postoje i</p> <p>7) izveštaj tela za ocenu o primenjenoj ZBM za procenu i ocenu rizika, kada je potrebna potvrda bezbedne integracije strukturnog podsistema u postojeći sistem.</p>			
a6.3.4	The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) is established or in a Union official language accepted by the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).			NP	Ova odredba se odnosi na države članice.	
a6.4	If a certificate of verification is to be issued for certain parts of a subsystem, provisions for this Annex shall apply mutatis mutandis for those parts.	<p><b>0.3.</b></p> <p>13.2</p> <p>13.3</p>	<p>Ako je to navedeno u TSI, odnosno nacionalnom železničkom tehničkom propisu ili na zahtev podnosioca zahteva, podsistem se može podeliti na delove ili proveriti u određenim fazama postupka verifikacije.</p> <p>Podnosilac zahteva može tražiti prelaznu izjavu za fazu projektovanja (uključujući tipska ispitivanja) i</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		13.4	<p>za fazu proizvodnje za celi podsistem ili bilo koji od delova na koje je odlučio podeliti podsistem.</p> <p>U slučaju iz stava 3. ovog člana telo za ocenu usaglašenosti proverava i potvrđuje određene delove podsistema ili određene faze postupka verifikacije i izdaje prelaznu izjavu o verifikaciji</p>			
a7.1	<p>1. General documentation General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)</p> <p>2. Structure and mechanical parts Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)</p> <p>3. Track interaction and gauging Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)</p> <p>4. Braking equipment Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)</p> <p>5. Passenger-related items Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)</p> <p>6. Environmental conditions and aerodynamic effects Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external</p>	0.3. 27	<p>1) opšta dokumentacija - koja obuhvata opis novog, obnovljenog ili unapređenog vozila i njegovu predviđenu upotrebu, podatke o konstrukciji, opravkama, eksploataciji i održavanju, tehničku dokumentaciju, itd;</p> <p>2) konstrukcija i mehanički delovi - mehanički integritet i interfejsi između vozila (uključujući vučno-odbojnu opremu, prelaznice), čvrstoća konstrukcije vozila i njegove opreme (npr. sedišta), granica tovarjenja, pasivna bezbednost (uključujući unutrašnju i spoljašnju otpornost na udare);</p> <p>3) interfejs vozilo/kolosek i tovarni profil - mehanički interfejsi u odnosu na infrastrukturu (uključujući statičko i dinamičko ponašanje, zazore i tolerancije, tovarni profil, trčeci stroj itd.);</p> <p>4) kočiona oprema - komponente koje se odnose na kočenje (uključujući protivkliznu zaštitu, komandu za kočenje, snagu kočenja pri vožnji, u slučaju opasnosti i osiguranju od samopokretanja);</p> <p>5) komponente namenjene putnicima i prostor koji okružuje putnike (uključujući prozore i vrata putničkih kola, posebne zahteve za osobe sa smanjenom sposobnošću kretanja, itd);</p> <p>6) uslovi životne sredine i aerodinamički efekti - uticaj životne sredine na vozilo i uticaj vozila na životnu sredinu (uključujući i aerodinamičke uslove, interfejs između vozila i pružnog dela železničkog sistema i između vozila i spoljnog okruženja);</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>environment)</p> <p>7. External warning, marking, functions and software integrity requirements External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus</p> <p>8. Onboard power supply and control systems Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility</p> <p>9. Staff facilities, interfaces and environment Onboard facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers cabs, driver machine interface)</p> <p>10. Fire safety and evacuation</p> <p>11. Servicing Onboard facilities and interfaces for servicing</p> <p>12. Onboard control, command and signalling All the onboard equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system</p> <p>13. Specific operational requirements Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)</p> <p>14. Freight related items Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)</p>		<p>7) spoljašnja upozorenja, oznake, zahtevi po pitanju funkcionisanja i integriteta softvera, uključujući i prenos informacija kroz voz;</p> <p>8) ugrađeni izvori napajanja energijom i kontrolni sistemi - pogonski, energetska i upravljački sistemi, interfejsi između vozila i postrojenja za snabdevanje energijom i svi vidovi elektromagnetske kompatibilnosti;</p> <p>9) ugrađene instalacije, interfejsi, radni uslovi i okruženje osoblja (uključujući i upravljačnice, interfejs mašinovođa-mašina);</p> <p>10) protivpožarna zaštita i evakuacija;</p> <p>11) ugrađene instalacije i interfejsi i za servisiranje;</p> <p>12) kontrola, upravljanje i signalizacija na vozu - sva oprema na vozu koja služi za bezbednost, upravljanje i kontrolu kretanja voza i njen uticaji na pružni deo železničkog sistema;</p> <p>13) specifični zahtevi vezani za eksploataciju vozila (uključujući otežane uslove, otklanjanje smetnji na vozilima, i dr.);</p> <p>14) komponente vezane za robu - zahtevi i okruženje specifično za robu (uključujući komponente koje se posebno zahtevaju za opasnu robu).</p>			
a7.2	The national rules relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by	<b>0.1.</b> 28.5	Direkcija propisuje parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.</p> <p>Group A Group A covers: — international standards, — national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States.</p> <p>Group B Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.</p> <p>Group C Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge)</p>					
a8.1	<p>The body, its Director and the staff responsible for carrying out the checking operations may not become involved either directly or as authorised representatives in the design, manufacture, construction, marketing or maintenance of the interoperability constituents or subsystems or in their use. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer and that body.</p>	<p><b>0.1.</b> 18.1.1</p>	<p>1) telo za ocenjivanje usaglašenosti, rukovodilac tog tela i osoblje zaduženo za sprovođenje provera ne učestvuju direktno ili kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, proizvodnji, izgradnji, plasiranju na tržište ili održavanju činilaca interoperabilnosti ili podsistema, niti da ih koriste, s tim što to ne isključuje razmenu tehničkih informacija između proizvođača i tela za ocenjivanje usaglašenosti;</p>	PU		
a8.2	<p>The body and the staff responsible for the checks must carry out the checks with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and must be free of any pressure and incentive, in particular of a financial type, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the checks.</p> <p>In particular, the body and the staff responsible for the checks must be functionally independent of the authorities designated to issue authorisations for</p>	<p><b>0.1.</b> 18.1.2  18.1.3</p>	<p>telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera vrše provere profesionalno i stručno, bez ikakvog pritiska koji može da utiče na njihovu ocenu ili rezultate provera, posebno od strane osoba ili grupa koje su zainteresovane za te rezultate;</p> <p>telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera je funkcionalno nezavisno od tela koje izdaje dozvole za korišćenje, licence i sertifikate o bezbednosti i od tela za istraživanje</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	placing in service in the framework of this Directive, licences in the framework of Directive 95/18/EC and safety certificates in the framework of Directive 2004/49/EC, and of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.		nesreća;			
a8.3	The body must employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked with the checks; it should also have access to the equipment needed for exceptional checks.	<b>0.1.</b> 18.1.4	telo za ocenjivanje usaglašenosti zapošljava osoblje i poseduje sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova vezanih za sprovođenje provera na odgovarajući način i da ima pristup opremi za vanredne provere;			
a8.4	The staff responsible for the checks must possess: — proper technical and vocational training, — a satisfactory knowledge of the requirements relating to the checks that they carry out and sufficient practice in those checks, — the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the inspections conducted.	<b>0.1.</b> 18.1.6	osoblje zaduženo za izvođenje provera poseduje: (1) odgovarajuće profesionalno i tehničko obrazovanje, (2) zadovoljavajuće znanje o zahtevima koji se odnose na proveru koju vrši i iskustvo u vršenju te provere, (3) sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim proverama;	PU		
a8.5	The independence of the staff responsible for inspections must be guaranteed. No official must be remunerated either on the basis of the number of inspections performed or of the results of those inspections.	<b>0.4.</b> 18.1.7	osoblje zaduženo za izvođenje provere je nezavisno u radu;	PU		
a8.6	The body must take out civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the checks are carried out directly by that Member State.	<b>0.1.</b> 18.1.5	telo za ocenjivanje usaglašenosti je osigurano od odgovornosti za učinjeni štetu;	PU		
a8.7	The staff of the body are bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities and accident investigation bodies in the State where they perform those activities as well as accident investigation bodies responsible for the investigation of accidents caused by the failure of the interoperability constituents or subsystems checked) in pursuance of this Directive or any provision of national law implementing the Directive.	<b>0.1.</b> 18.1.8	osoblje zaduženo za izvođenje provera čuva kao poslovnu tajnu sve što sazna u toku izvođenja provera, osim podataka koje zahtevaju nadležni državni organi i tela za istragu.	PU		
a9	When submitting a request for a derogation, Member States must supply the following documents:	<b>0.1.</b>	U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi Direkciji zahtev	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>(a) A formal letter communicating the proposed derogation to the Commission.</p> <p>(b) A file, annexed to the letter, comprising at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a description of the work, goods and services subject to the derogation, specifying the key dates, the geographical location and the operational and technical area,</li> <li>— a precise reference to the TSIs (or their parts) for which a derogation is requested,</li> <li>— a precise reference to and details of the alternative provisions which will be applied,</li> <li>— for requests made under Article 7(1)(a), justification of the advanced stage of development of the project,</li> <li>— justification of the derogation, including the main reasons of a technical, economic, commercial, operational and/or administrative nature,</li> <li>— any other information justifying the request for a derogation,</li> <li>— a description of the measures that the Member State proposes to take in order to promote the final interoperability of the project. In the case of a minor derogation, this description is not required.</li> </ul> <p>Documentation must be supplied in paper form and as electronic files, so that it can be distributed among the members of the Committee.</p>	11.4	<p>za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pismeno obaveštenje koje se odnosi na predloženo odstupanje;</li> <li>2) dokumentaciju koja sadrži: <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primene</li> <li>(2) precizno upućivanje na TSI-je (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,</li> <li>(3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,</li> <li>(4) obrazloženje poodmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,</li> <li>(5) obrazloženje zahteva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,</li> <li>(6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,</li> <li>(7) opis mera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.</li> </ol> </li> </ol>			