

ZAKON

O INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

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

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

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

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

45) *tehnička dokumentacija* je dokumentacija koja sadrži sve neophodne dokumente o karakteristikama 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;

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

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

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

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

(1) su ispunjeni zahtevi iz merodavnih propisa,

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

(3) su informacije i podaci ažurni i tačni,

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

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

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

52) *čnilac interoperabilnosti* je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u 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 definisani u stavu 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

II. INTEROPERABILNOST

1. Železnički sistem

Član 3.

Železnički sistem može da bude:

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

Železnički sistem čine:

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

Železnička mreža

Član 4.

Železničku mrežu čine:

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

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

Železnička vozila

Član 5.

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

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

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

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

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

Podsistemi

Član 6.

Železničke sisteme čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

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

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

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

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

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

Funkcionalni podsistemi su:

1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih 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), lančane sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2. Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti

Član 7.

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

Osnovni zahtevi

Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

1) bezbednost:

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

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

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

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

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

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

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

4) zaštita životne sredine:

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

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

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

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

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

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

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

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

1) infrastruktura:

(1) bezbednost:

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

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

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

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

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

2) energija:

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

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

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

3) kontrola, upravljanje i signalizacija:

(1) bezbednost:

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

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

(2) tehnička usklađenost:

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

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

4) vozna sredstva:

(1) bezbednost:

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

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

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

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

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

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

– moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,

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

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

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

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

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

(3) tehnička usklađenost:

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

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

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

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

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

5) održavanje:

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

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

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

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbednost:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

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

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

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

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

3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Pojam

Član 9.

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

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

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

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

Oblast primene

Član 10.

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

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

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

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

Odstupanje od primene TSI

Član 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Činioci interoperabilnosti

Stavljanje na tržište

Član 12.

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

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

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

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

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

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 13.

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

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

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

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

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

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

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

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti

Član 14.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Neusaglašenost sa osnovnim zahtevima

Član 15.

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

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

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

Direkcija o preduzetim merama iz stava 1. ovog člana bez odlaganja obaveštava i države ugovornice OTIF-a.

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

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

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

5. Elementi strukturnih podsistema na koje se primenjuju nacionalni propisi

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema

Član 17.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Podsystemi

Slobodno kretanje podsistema

Član 18.

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

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

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

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema

Član 19.

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

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

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

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

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

Prijavljeno telo proverava podsistem, ili određene delove podsistema, u svakoj od sledećih faza:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prijavljeno telo mora periodično da objavljuje informacije o:

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

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

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

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

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

O oduzetim odobrenjima obavješavaju se organi i države iz stava 31. ovog člana.

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

Član 20.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Usaglašenost sa TSI i nacionalnim propisima

Član 21.

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

Deklaracija iz stava 1. ovog člana može upućivati na:

- 1) TSI;
- 2) nacionalne propise, ili

3) na TSI i nacionalne propise.

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

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

Prijavljivanje nacionalnih propisa iz oblasti interoperabilnosti

Član 22.

Evropskoj komisiji i Agenciji prijavljuju se sledeći nacionalni propisi:

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

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

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

Novi nacionalni propisi donose se u sledećim slučajevima:

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

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

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

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

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

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

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima

Član 23.

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

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

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

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

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

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

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema

Član 24.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema

Član 25.

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

Podnosilac zahteva obezbeđuje odgovarajuću deklaraciju o verifikaciji.

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

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

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

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

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

Dozvola za tip vozila

Član 26.

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

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 12. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) promena koja prouzrokuje odstupanje od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o verifikaciji podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provere i verifikacija u skladu sa primenjivim modulima za ocenjivanje usaglašenosti,

ali koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila i zbog koje nije potrebna nova dozvola za tip vozila;

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

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

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

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

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

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

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

2) lice koje upravlja promenom postaje podnosilac zahteva;

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

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

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

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

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

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

3) podnosilac zahteva zatraži završetak preliminarnog postupka.

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

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

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

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

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

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

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

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 27.

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

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

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

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

U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:

- 1) područje upotrebe;

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

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

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

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

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

Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 28.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži. Upravljač infrastrukture je

dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI

Član 29.

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

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

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

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

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

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

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

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

U dozvoli iz stava 1. ovog člana navodi se:

1) područje upotrebe;

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

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

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

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

1) dokaz o vlasništvu;

2) tehničku dokumentaciju koja sadrži:

- (1) tehnički opis sa dispozicionim crtežom vozila,
- (2) osnovne tehničke i eksploatacione karakteristike,
- (3) konstruktivne crteže potrebne za održavanje,
- (4) uputstvo za korišćenje i održavanje,
- (5) katalog rezervnih delova;

3) dokaz da su vozila održavana:

(1) izveštaj sa poslednje redovne opravke i izveštaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 meseci, izvršenog u skladu sa rokovima propisanim u dosijeu o održavanju,

(2) ako dosije o održavanju nije formiran - izveštaj sa poslednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izveštaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 2) podtačka (4) ovog stava, kome nije istekao rok važnosti,

(3) ako je od poslednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga - izveštaj sa poslednje redovne opravke;

4) izveštaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbednu upotrebu u saobraćaju.

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

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

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI

Član 30.

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugoj državi, a koja nisu usaglašena sa TSI, moraju da imaju dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji, koju izdaje Direkcija na obrascu propisanom aktom iz stava 13. ovog člana, kao i u obliku rešenja.

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

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

Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:

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

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

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

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

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

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

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

Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 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 infrastrukture je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od dana podnošenja zahteva.

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

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

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

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

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

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

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

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 31.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:

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

Zajedničke odredbe o izdavanju dozvola za korišćenje vozila

Član 32.

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

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

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

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

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

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

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

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

Provere pre upotrebe odobrenih vozila

Član 33.

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

1) za vozilo izdata dozvola za korišćenje u skladu sa čl. 27-30. ovog zakona i da li je vozilo propisno registrovano;

2) vozilo usklađeno sa trasom na osnovu registra infrastrukture, relevantnih TSI-ja ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravljač infrastrukture mora da dostavi bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun;

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

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

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

(3) odredbe TSI Regulisanje i upravljanje saobraćajem.

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

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

Neusklađenost vozila ili tipova vozila sa osnovnim zahtevima

Član 34.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 35.

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

1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:

(1) TSI ili nacionalnim propisima,

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

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

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

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

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača infrastrukture ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u Konvenciji o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) - Dodatku C - Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (RID) ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

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

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

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

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

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

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 36.

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

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

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada:

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

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

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

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

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

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

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

- 1) oceni odstupanja od tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema;
- 2) utvrdi da ni jedan od kriterijuma utvrđenih u stavu 3. ovog člana nije ispunjen;
- 3) ažurira tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema;

4) obavesti Direkciju, kao izdavaoca dozvole za korišćenje, o promenama.

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

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

IV. TELO ZA OCENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

Uslovi koje mora da ispuni prijavljeno telo za ocenjivanje usaglašenosti

Član 37.

Prijavljeno telo ima svojstvo pravnog lica.

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

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

1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocenjivanja usaglašenosti;

2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocenjivanje usaglašenosti sprovodi, a kojima osigurava transparentnost i sposobnost primene tih postupaka. Mora da ima i uspostavljena odgovarajuća pravila i postupke za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno telo od drugih aktivnosti;

3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti kojima vodi računa o veličini privrednog društva, sektoru u kojem deluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti tehnologije proizvoda i masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa;

4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova povezanih sa poslovima ocenjivanja usaglašenosti na primeren način i mora da ima pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima.

Prijavljeno telo je osigurano od odgovornosti.

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

Prijavljena tela učestvuju u odgovarajućim aktivnostima standardizacije i aktivnostima koordinacione grupe prijavljenih tela Evropske unije ili obezbeđuju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocenjivanje usaglašenosti obavešteno o tim aktivnostima.

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

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

Nepristranost prijavljenog tela

Član 38.

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

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

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

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

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

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

Osoblje prijavljenog tela

Član 39.

Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocenjivanja usaglašenosti ima sledeće veštine:

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

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

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

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

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

Podizvođači i ogranci prijavljenog tela

Član 40.

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

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

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

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

Akreditovana interna tela

Član 41.

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

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

Akreditovano interno telo ispunjava sledeće zahteve:

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

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

Identifikacioni brojevi i spisak prijavljenih tela

Član 42.

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

Operativne obaveze prijavljenog tela

Član 43.

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

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

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

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

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

Pružanje informacija

Član 44.

Prijavljeno telo obaveštava telo koje sprovodi prijavljivanje o:

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

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

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

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

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

Razmena najbolje prakse i koordinacija prijavljenih tela

Član 45.

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

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

Prijavljena tela saraduju međusobno u cilju odgovarajuće koordinacije.

Imenovano telo

Član 46.

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

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

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

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

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

V. REGISTRI VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar železničkih vozila

Član 47.

Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.

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

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

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

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

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

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

Dostavljanje podataka za Evropski registar odobrenih tipova vozila

Član 48.

Direkcija dostavlja Agenciji podatke o svim odobrenim tipovima vozila.

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

Registar infrastrukture

Član 49.

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

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

VI. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 50.

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

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

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

Član 51.

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

Član 52.

U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor je ovlašćen da:

- 1) zabrani upotrebu pojedinačnih ili više strukturnih podsistema ili njihovih delova i naredi da se otklone nepravilnosti zbog kojih je izrekao zabranu upotrebe;
- 2) zabrani izvršenje naloga koji su protivni odredbama ovog zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje interoperabilnost u železničkom saobraćaju i naredi otklanjanje nedostataka koji su prouzrokovani tim naložima.

Član 53.

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

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

Član 54.

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

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

Član 55.

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

Član 56.

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

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

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

VII. KAZNE NE ODREDBE**Član 57.**

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

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

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

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

4) ne dozvoli prijavljenom telu odgovornom za proveru proizvodnje pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 19. stav 25);

5) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 19. stav 26. ovog zakona;

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

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

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

9) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 26. stav 8);

10) ne izradi novu verziju tipa vozila ili novu verziju varijante tipa vozila (član 26. stav 16);

11) ne izradi novi tip vozila i ne podnese zahtev za odobrenjem novog tipa vozila (član 26. stav 18);

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

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

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

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

16) koristi vozila suprotno uslovima korišćenja i ograničenjima navedenim u dodatnoj dozvoli za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI (član 30. stav 12);

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

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

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

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

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

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

Član 58.

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

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

2) ne postupi po merama koje je naložila Direkcija (član 15. stav 1);

3) ako je izdalo sertifikat o usaglašenosti i ako je sastavilo deklaraciju o usaglašenosti za činilac interoperabilnosti koji nije usklađen sa osnovnim zahtevima (član 15. stav 4);

4) ne vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o usaglašenosti i sertifikatima o pogodnosti za upotrebu (član 17. stav 4);

5) ne postupi po merama koje je naložila Direkcija (član 17. stav 8);

6) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 19. stav 10);

7) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 28. stav 6. ovog zakona;

8) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 30. stav 8. ovog zakona;

9) ne označi vozilo brojem koji mu je dodeljen (član 32. stav 7);

10) ne izvrši provere pre upotrebe vozila (član 33. stav 1);

11) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili odluku o prestanku registracije vozila (član 47. stav 4).

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

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

VIII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Imenovanje tela za ocenjivanje usaglašenosti

Član 59.

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

Dodatna dozvola za korišćenje vozila

Član 60.

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

Podzakonski propisi

Član 61.

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

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

Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 62.

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

Dozvole za korišćenje vozila

Član 63.

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

Započeti postupci

Član 64.

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

Zahtev za odstupanje od primene TSI

Član 65.

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

Prestanak važenja zakona**Član 66.**

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

Stupanje na snagu**Član 67.**

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