

ЗАКОН

О ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА

І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет закона

Члан 1.

Овим законом уређују се услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност, у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду остварени да би се испунили основни захтеви.

Одредбе овог закона не примењују се на метроне, трамваје и друге лаке шинске системе и на туристичко-музејску железницу.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) **дозвола за коришћење** је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема:

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

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

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

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

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

7) **железнички систем** је целина коју чине структурни и функционални подсистеми и која обухвата управљање и експлоатацију железничког система у целини;

8) **железничко возило** је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји

од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;

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

10) **именовано тело** је тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и верификацију структурних подсистема у складу са националним железничким техничким прописима, именовано у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;

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

12) **наручилац** је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар одговоран за извођење пројекта);

13) **национални железнички технички прописи** су технички прописи донети у Републици Србији који се примењују на подсистеме у случајевима предвиђеним овим законом;

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

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

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

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

18) **оцењивање усаглашености** је поступак којим се доказује да ли су испуњени захтеви који се односе на производ, поступак, услугу, систем, особу или тело;

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

20) **подсистеми** су делови железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу да буду структурни или функционални;

21) **постојећи железнички систем** је сложена структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојећег железничког система, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;

22) **пријављено тело** је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији;

23) **пројекат у поодмаклој фази развоја** је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој је промена техничких

спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;

24) **пуштање у рад** су све радње којима се подсистем или железничко возило ставља у своје пројектовано радно стање;

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

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

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

28) **тип возила** обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;

29) **унапређење подсистема** је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;

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

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

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

II. ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ

1. Железнички систем

Члан 3.

Железнички систем може да буде:

- 1) конвенционални железнички систем;
- 2) железнички систем за велике брзине.

Конвенционални железнички систем

Члан 4.

Конвенционални железнички систем је систем пројектован за брзине до 200 km/h.

Железничку мрежу конвенционалног железничког система чине:

- 1) железничке пруге намењене за превоз путника;
- 2) железничке пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе);
- 3) железничке пруге намењене за превоз робе;
- 4) чворови за превоз путника;
- 5) чворови за превоз робе, укључујући и терминале за комбиновани транспорт;
- 6) железничке пруге које спајају пруге и чворове из тач. 1)–5) овог става.

Железничка мрежа из става 2. овог члана укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и уређаји из става 3. овог члана намењени су превозу путника и робе на већим удаљеностима како би се гарантовало безбедно и усклађено коришћење железничке мреже, као и ефикасно управљање саобраћајем.

Конвенционални железнички систем укључује сва железничка возила (у даљем тексту: возила) која саобраћају на конвенционалној железничкој мрежи или на њеном делу.

Железнички систем за велике брзине

Члан 5.

Мрежу железничког система за велике брзине чине:

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

Железничка мрежа из става 1. овог члана укључује управљање саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и постројења из става 2. овог члана намењени су обезбеђивању безбедног и усклађеног коришћења железничке мреже, као и ефикасном управљању саобраћајем.

Железнички систем за велике брзине обухвата возила за велике брзине која су пројектована да саобраћају:

1) брзинама од најмање 250 km/h по железничким пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h;

2) брзинама око 200 km/h по железничким пругама из члана 4. став 2. овог закона, када су у складу са техничким карактеристикама тих железничких пруга.

Возила која су предвиђена за максималне брзине мање од 200 km/h и која саобраћају на целој или делу мреже железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те железничке мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихово безбедно коришћење на тој мрежи.

Подсистеми

Члан 6.

Железничке системе из чл. 4. и 5. овог закона чине структурни и функционални подсистеми.

Структурни подсистеми су:

1) инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл);

2) енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;

3) контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;

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

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

Функционални подсистеми су:

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

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

3) телематске апликације за превоз путника и робе:

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

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

2. Захтеви за обезбеђење интероперабилности

Члан 7.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.

Основни захтеви

Члан 8.

Основни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве.

Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:

1) безбедност:

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

(2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини,

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

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

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

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

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

4) заштита животне средине:

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

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

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

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

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

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

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

Посебни захтеви за поједине подсистеме су:

1) инфраструктура:

(1) безбедност:

- морају да се предузму одговарајуће мере да се спречи неовлашћени приступ или нежељени упади у постројења,
- потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,

- инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл),
- морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима и на вијадуктима,

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

2) енергија:

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

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

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

3) контрола, управљање и сигнализација:

(1) безбедност:

- постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу,
- системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима,

(2) техничка усклађеност:

- нова инфраструктура и нова возила која се изграде или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају да буду прилагођени за коришћење тих система,
- уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају да омогуће редован рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему;

4) возна средства:

(1) безбедност:

- структура возила и спојева између возила мора да буде пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,
- електрична опрема не сме да угрози безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,
- техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,
- потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,

- у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,
- системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,
- морају да постоје посебно означени излази за случај опасности,
- морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима,
- потребно је да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета,
- возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,

(2) поузданост и доступност – опрема возила мора да буде пројектована тако да у отежаној ситуацији омогући возу наставак вожње без негативних последица за опрему која ће се и даље користити,

(3) техничка усклађеност:

- електрична опрема мора да буде усклађена са радом постројења за контролу, управљање и сигнализацију,
- код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање струје морају да омогућавају возовима кретање по железничком систему са одговарајућим системом напајања електричном енергијом,
- карактеристике возних средстава морају да буду такве да омогуће кретање на свим предвиђеним железничким пругама, узимајући у обзир климатске услове,

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

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

5) одржавање:

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

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

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

6) регулисање и управљање саобраћајем:

(1) безбедност:

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

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

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

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

(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се оперативним прописима предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;

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

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

- да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација,
- да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,

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

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

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

(5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да подсистем телематских апликација за услуге превоза путника буде приступачан особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу.

3. Техничке спецификације интероперабилности

Појам

Члан 9.

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

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

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

Дирекција доноси списак стандарда из области интероперабилности, садржаних у ТСИ-јима.

Област примене

Члан 10.

ТСИ-ји се примењују на новоизграђена, унапређена или обновљена возила којима се обавља међународни превоз у железничком саобраћају, као и на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге обухваћене проширеном TEN-T (Trans-European Transport Network) мреже за југоисточну Европу.

Област примене ТСИ-ја биће постепено проширена на целу мрежу пруга Републике Србије.

ТСИ-ји се могу примењивати и на возила и железничке пруге које нису обухваћене ставом 1. овог члана.

Одступања од примене ТСИ-ја

Члан 11.

Одступања од примене ТСИ-ја су дозвољена у следећим случајевима:

1) приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време доношења ТСИ-ја, били у поодмаклој фази развоја пројекта или су већ потписани уговори о извођењу радова;

2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када су товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем напајања електричном енергијом у ТСИ-јима нису у складу са спецификацијама постојећег подсистема;

3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ-ја довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;

4) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ТСИ-ја.

У случајевима одступања од ТСИ-ја из става 1. овог члана примењују се национални железнички технички прописи.

Национални железнички технички прописи примењују се и:

1) у случајевима отворених питања, тј. када технички аспекти везани за основне захтеве нису експлицитно обухваћени у ТСИ-јима;

2) за подсистеме за које примена ТСИ-ја није обавезна.

У случајевима из става 1. овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси министарству надлежном за послове саобраћаја захтев за одступање, уз који је дужан да приложи:

1) писмено обавештење које се односи на предложено одступање;

2) документацију која садржи:

(1) опис радова, роба и услуга који су предмет одступања, са навођењем кључних датума, географског положаја, техничког и оперативног подручја примене,

(2) прецизно упућивање на ТСИ-је (или њихове делове) за које се тражи одступање,

(3) прецизно упућивање на алтернативне одредбе које ће се применити и њихове детаље,

(4) образложење поодмакле фазе развоја пројекта у случају из става 1. тачка 1) овог члана,

(5) образложење захтева за одступање, укључујући разлоге техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање,

(6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање,

(7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.

У случају одступања из става 1. тачка 1) овог члана, у року од десет месеци од доношења сваког ТСИ-ја, наручилац је у обавези да достави министарству надлежном за послове саобраћаја списак пројекта који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја.

Примљене захтеве за одступање од ТСИ-ја, заједно са приложеном документацијом из става 4. тачка 2) овог члана, министарство надлежно за послове саобраћаја доставља Европској комисији, ради даљег поступања у складу са прописима Европске уније.

Министарство надлежно за послове саобраћаја обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске комисије.

Изузетно од одредби ст. 6. и 7. овог члана, до дана приступања Републике Србије Европској унији министарство надлежно за послове саобраћаја одлучује о достављеним захтевима за одступање.

4. Чиниоци интероперабилности

Стављање на тржиште

Члан 12.

Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:

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

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

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

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

Усаглашеност и погодност за употребу

Члан 13.

Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу односе се на:

1) вишенаменске чиниоце интероперабилности, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима;

2) вишенаменске чиниоце интероперабилности са специфичним карактеристикама, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима, али који морају имати специфичне карактеристике када се користе у железничком систему;

3) специфичне чиниоце који се користе само у железничком систему.

Декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу обухватају:

1) оцену усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, према захтевима ТСИ-ја које треба да испуне, или

2) оцену погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком окружењу, при чему се, када су у питању интерфејси, посебно проверавају функционални захтеви ТСИ-ја.

Чиниоци интероперабилности наведени у ТСИ-јима подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу и морају да буду праћени одговарајућим сертификатом.

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

Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја могу се уградити у ове подсистеме, а да не подлежу поступцима из става 3. овог члана.

У ТСИ-јима се може предвидети прелазни период за железничке производе који су у њима одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ-ја. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 12. ст. 1. и 2. овог закона.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу

Члан 14.

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

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Иностране исправе издате према Међународном споразуму чији је потписник и Република Србија и које су издала тела пријављена Генералном секретару OTIF-а важе у Републици Србији.

Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 11. овог члана, онда је те обавезе дужно да испуни лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште.

Одредба става 13. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.

Уколико установи да су декларације непрописно састављене, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа.

Уколико се неусаглашеност не може отклонити Дирекција ће предузети мере да ограничи или забрани стављање на тржиште дотичног чиниоца интероперабилности, или да се он повуче са тржишта, у складу са поступком из члана 15. овог закона.

Дирекција прописује модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

Неусаглашеност чинилаца интероперабилности са основним захтевима

Члан 15.

Уколико се утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу и стављен на тржиште не испуњава основне захтеве током предвиђене употребе Дирекција ће предузети све одговарајуће мере да ограничи или забрани стављање на тржиште предметног чиниоца интероперабилности или ће наложити његово повлачење са тржишта.

Дирекција без одлагања обавештава Европску комисију о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:

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

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

Решење из става 3. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

5. Подсистеми

Пуштање у рад

Члан 16.

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви, када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава:

- 1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу;
- 2) безбедна интеграција ових подсистема применом мера за контролу ризика.

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

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

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

Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији подсистема

Члан 17.

Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.

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

Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза:

- 1) пројектовање;
- 2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;
- 3) коначно испитивање подсистема.

Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ-јима и регистрима из чл. 33. и 34. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.

Пријављено тело дужно је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.

Техничка документација из става 5. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.

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

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

Ако одговарајући ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за серију подсистема или одређених делова тих подсистема.

Пријављено тело може, на захтев подносиоца захтева, издати прелазну изјаву о верификацији (у даљем тексту: ПИВ) за фазу пројектовања (укључујући испитивање типа) или фазу производње целог подсистема или за било који део подсистема.

У случајевима из става 9. овог члана пријављено тело издаје ПИВ, а подносилац захтева саставља ПИВ декларацију.

Иностране исправе издате према Међународном споразуму чији је потписник и Република Србија и које су издала тела пријављена Генералном секретару OTIF-а важе у Републици Србији.

Пријављено тело одговорно за проверу производње мора да има право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима.

Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем.

Пријављено тело одговорно за проверу имплементације је дужно да врши периодичне провере да би потврдило усаглашеност са техничком документацијом из става 5. овог члана. Пријављено тело издаје произвођачу или наручиоцу извештај о извршеној провери. Присуство пријављеног тела се може захтевати у појединим фазама изградње.

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

Дирекција прописује модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема.

Пријављено тело мора периодично да објављује информације о:

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

Министарство надлежно за послове саобраћаја именује тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема из реда привредних друштава, установа или других правних лица који испуњавају услове прописане чланом 18. овог закона.

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја, врши пријављивање тела из става 18. овог члана:

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

Одузимање одобрења телу за оцењивање усаглашености које не испуњава услове из члана 18. овог закона врши се на начин прописан законом којим се уређују технички прописи за производе и оцењивање усаглашености. О одузетим одобрењима обавештавају се органи и државе из става 19. овог члана.

Услови које треба да испуне тела за оцењивање усаглашености

Члан 18.

Услови које треба да испуни тело за оцењивање усаглашености из члана 17. став 18. овог закона су:

1) тело за оцењивање усаглашености, руководилац тог тела и особље задужено за спровођење провера не учествују директно или као овлашћени представници у пројектовању, производњи, изградњи, пласирању на тржиште или одржавању чинилаца интероперабилности или подсистема, нити да их користе, с тим што то не искључује размену техничких информација између произвођача и тела за оцењивање усаглашености;

2) тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера врше провере професионално и стручно, без икаквог притиска који може да утиче на њихову оцену или резултате провера, посебно од стране особа или група које су заинтересоване за те резултате;

3) тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера је функционално независно од тела које издаје дозволе за коришћење, лиценце и сертификате о безбедности и од тела за истраживање несрећа;

4) тело за оцењивање усаглашености запошљава особље и поседује средства потребна за обављање техничких и административних послова везаних за спровођење провера на одговарајући начин и да има приступ опреми за ванредне провере;

5) тело за оцењивање усаглашености је осигурано од одговорности за учињену штету;

6) особље задужено за извођење провера поседује:

(1) одговарајуће професионално и техничко образовање,

(2) задовољавајуће знање о захтевима који се односе на проверу коју врши и искуство у вршењу те провере,

(3) способност за израду сертификата, записника и извештаја који представљају службену евиденцију о извршеним проверама;

7) особље задужено за извођење провере је независно у раду;

8) да особље задужено за извођење провера чува као пословну тајну све што сазна у току извођења провера, осим података које захтевају надлежни државни органи и тела за истрагу.

Усаглашеност са ТСИ-јима и националним железничким техничким прописима

Члан 19.

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

Верификација структурног подсистема заснива се на ТСИ-јима, уколико постоје.

Дирекција припрема списак важећих националних железничких техничких прописа који се примењују за испуњавање основних захтева у случају:

1) да не постоје ТСИ-ји за одређени структурни подсистем;

2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;

3) да специфични случај, захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ-ју.

Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.

Дирекција пријављује Европској комисији списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије доставља и комплетне текстове прописа.

Дирекција доставља националне техничке прописе у припреми министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској комисији.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 17. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела према националним прописима, као исправу о усаглашености.

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

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

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији.

Евиденција из става 8. овог члана садржи:

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

До именовања тела за оцењивање усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција.

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

Висина таксе за издавање сертификата из става 13. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

Неусклађеност подсистема са основним захтевима

Члан 20.

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

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

У акту којим су наложене мере из става 1. овог члана, Дирекција је дужна да наведе да ли је у питању неусклађеност са захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ-јем, или су неправилно примењени ТСИ-ји.

Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, подсистем не може да добије дозволу за коришћење.

III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ

1. Опште одредбе о дозволи за коришћење

Члан 21.

Ради пуштања структурних подсистема у рад и њиховог коришћења у железничком систему Републике Србије, структурни подсистеми морају имати дозволу за коришћење коју на прописаном обрасцу и у облику решења издаје Дирекција.

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

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава:

- 1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;
- 2) безбедну интеграцију ових подсистема применом мера за контролу ризика.

Дирекција, пре пуштања подсистема у рад, кад је потребно, проверава да ли су подсистеми у сагласности са одредбама релевантних ТСИ-ја и/или националних железничких техничких прописа који се односе на експлоатацију и одржавање подсистема.

Дозвола за коришћење издаје се у року од 60 дана од дана подношења захтева, уз који је приложена прописана документација, осим у случајевима када је овим законом прописан другачији рок.

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

Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији, железнички превозник, власник возила, ималац возила, управљач и наручилац.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за коришћење.

Евиденција из става 8. овог члана садржи:

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

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

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

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

Након издавања дозволе за коришћење структурних подсистема, Дирекција проверава:

1) инфраструктуру, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром;

2) возила, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Дозволе за коришћење возила издате у складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављене железничким превозницима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију тих возила на одговарајућој мрежи кроз захтеве за успостављање система за управљање безбедношћу и поседовање одговарајућих сертификата о безбедности.

2. Дозвола за тип возила

Члан 22.

Типови свих возила која се региструју у Републици Србији, било ког произвођача, морају да буду одобрени.

Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

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

За издавање дозволе из става 2. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе за издавање дозволе из става 4. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила.

Евиденција из става 6. овог члана садржи:

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

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

За постојећа возила која су добила дозволу за коришћење пре ступања на снагу овог закона, сматра се да имају дозволу за коришћење, с тим што се и на њих примењује члан 30. овог закона.

У случају измена одговарајућих одредаба у ТСИ-јима и националним железничким техничким прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција ће одлучити да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или треба издати нову.

Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени. Издавање нових дозвола за тип возила не утиче на дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила.

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

Дирекција прописује услове које треба испунити за издавање дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.

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

3. Дозвола за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ-јима

Члан 23.

Дозволу за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ-јима, Дирекција издаје ако је приложена документација о изведеном поступку верификације подсистема у складу са чланом 17. овог закона.

Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ-јима

Члан 24.

Техничке карактеристике возила која се региструју у Републици Србији, морају да буду усаглашене са релевантним ТСИ-јима који су на снази и примењују се у тренутку њиховог пуштања у рад.

Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин:

1) ако су сви структурни подсистеми од којих се возило састоји одобрени у складу са чланом 17. овог закона, дозвола се издаје без додатних провера;

2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 17. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе може да провери:

(1) техничку усклађеност релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 16. став 1. овог закона,

(2) техничку усклађеност возила и мреже на којој ће саобраћати,

(3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања;

3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са типом возила.

Подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.

Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ТСИ-јима

Члан 25.

Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ-јима који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет специфичних случајева и отворених питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима.

За возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.

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

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

- 1) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у другој држави;
- 2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ-јима;
- 3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;
- 4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и остала ограничења мреже.

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

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

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

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

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

- 1) два месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;

2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

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

4. Дозвола за коришћење подсистема који нису усаглашени са ТСИ-јима

Члан 26.

Дирекција издаје дозволу за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са релевантним ТСИ-јима важећим у тренутку њиховог пуштања у рад, укључујући и подсистеме за које важе одступања, ако су испуњени следећи услови:

- 1) подсистеми су усклађени са националним железничким техничким прописима и српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја, односно UIC прописима и европским нормама, уколико за неки подсистем не постоје национални железнички технички прописи и стандарди;
- 2) подсистеми испуњавају основне захтеве који се на њих односе;
- 3) приложена је документација о спроведеном поступку верификације структурних подсистема.

Дозвола из става 1. овог члана која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.

Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са ТСИ-јима коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема из става 1. овог члана на начин прописан чланом 17. овог закона.

До именовања тела за оцењивање усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција.

Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима

Члан 27.

Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији, а нису усаглашена са свим релевантним ТСИ-јима на снази или се на њих примењују одредбе члана 11. став 2. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева приложио:

- 1) декларацију о усаглашености са типом возила;
- 2) документацију о изведеном поступку верификације:
 - (1) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве ТСИ-ја, ако постоје;
 - (2) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа.

Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.

Додатна дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима

Члан 28.

Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ-јима, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција.

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

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

Документација из става 3. овог члана садржи:

1) доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави заједно са списком документације примењене у поступку, да би се показало да возило испуњава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;

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

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

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

Дирекција прописује параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима и класификацију националних прописа у вези са овим параметрима.

Докази из става 4. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.

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

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

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

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

1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана;

2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе из става 1. овог члана, у року из става 10. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.

Изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила

Члан 29.

Додатна дозвола за коришћење не издаје се:

1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја која:

(1) носе ознаку RIC или RIV,

(2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава;

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

Измене споразума из става 1. тачка 1) подтачка (2) овог члана и припрему нових споразума којима се уређује конструкција, признавање дозвола за коришћење и употреба возила између заинтересованих држава врши Дирекција.

Обнављање или унапређење структурног подсистема

Члан 30.

У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а Дирекција одлучује, узимајући у обзир план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за коришћење возила.

Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема, а Дирекција одлучује у којој мери је потребно применити ТСИ-је на предметни подсистем.

У случају из става 1. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави захтевану документацију.

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

1) разлозима због којих ТСИ-ји нису у потпуности примењени;

2) техничким карактеристикама примењеним уместо ТСИ-ја;

3) телима која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема.

Министар надлежан за послове саобраћаја у сарадњи са Дирекцијом доноси план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију из става 1. овог члана.

5. Одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила

Члан 31.

Дирекција одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди:

- 1) да железничко возило више није у складу са:
 - (1) ТСИ-јима или националним железничким техничким прописима,
 - (2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона,
 - (3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID-у;
- 2) да ималац није испунио захтев Дирекције да исправи недостатке у прописаном року;
- 3) да се не поштују услови или ограничења из члана 21. став 6. овог закона.

Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:

- 1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ТСИ-јима, националним железничким техничким прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у или уколико се не поштују прописани рокови за одржавање;
- 2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид.

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

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

Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја (касација возила и сл).

О повлачењу из саобраћаја ималац возила обавештава Дирекцију без одлагања, а најкасније у року од осам дана од дана повлачења из саобраћаја.

IV. РЕГИСТРИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

1. Национални регистар железничких возила

Члан 32.

Дирекција води Национални регистар железничких возила.

Спецификација регистра прописана је COTIF-ом.

Возила свих врста морају се уписати у регистар из става 1. овог члана.

Податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење, имаоци су дужни да без одлагања доставе Дирекцији, ради уноса у Национални регистар железничких возила.

Упис у регистар се обавља на основу попуњеног захтева који је прописан спецификацијом из става 2. овог члана.

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

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

2. Регистар одобрених типова железничких возила

Члан 33.

Дирекција доставља Агенцији Европске уније за железнице податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији ради уношења у Регистар одобрених типова железничких возила.

3. Регистар инфраструктуре

Члан 34.

Регистар инфраструктуре (у даљем тексту: РИНФ) садржи главне карактеристике сваког подсистема или дела подсистема (нпр. основне параметре) и њихову повезаност са карактеристикама наведеним у одговарајућим ТСИ-јима.

Дирекција прописује спецификације и формат података РИНФ-а, архитектуру информационог система који подржава РИНФ, коришћење РИНФ-а и рокове за достављање података.

Управљач је одговоран за достављање података за РИНФ Дирекцији и за њихову ажурност.

Дирекција доставља базу података РИНФ-а Агенцији Европске уније за железнице.

V. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР

Члан 35.

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

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

Инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има дужности и овлашћења прописана законом којим се уређује железница и законом којим се уређује инспекцијски надзор.

VI. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 36.

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво, друго правно лице или одговорно лице у правном лицу ако:

1) не достави Дирекцији списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја (члан 11. став 5);

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

3) забрањује, ограничава или спречава изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве или захтева поновно обављање провера које су већ извршене (члан 16. став 2);

4) не врши периодичне провере у складу са чланом 17. став 14. овог закона;

5) не дозволи пријављеном телу право приступа свим производним погонима, складиштима, монтажним погонима, постројењима за испитивање и тестирање и сличним објектима или не да на увид сву потребну документацију која се односи на подсистем (члан 17. став 15);

6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије структурне подсистеме, без дозволе за коришћење (члан 21 . став 1);

7) користи железничка возила која немају дозволу за тип (члан 22. став 1);

8) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 22. став 7);

9) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 28. став 1);

10) обнови или унапреди структурни подсистем, а претходно не достави Дирекцији документацију која садржи опис пројекта (члан 30. став 1);

11) без одлагања, а најкасније у року од осам дана не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 31. став 6);

12) не достави Дирекцији податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење (члан 32. став 4);

13) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила (члан 32. став 6);

14) не достави Дирекцији податке за РИНФ или те податке доставља неажурно (члан 34. став 3).

Члан 37.

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво, друго правно лице или одговорно лице у правном лицу ако:

1) не поднесе Дирекцији захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 4. овог закона;

2) не обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 17. став 5);

3) не означи возила бројем који му је додељен (члан 24. став 3);

4) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 25. став 7. овог закона;

- 5) не означи возила бројем који му је додељен (члан 27. став 3);
- 6) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 28. став 8. овог закона.

Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

VII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Подзаконски прописи

Члан 38.

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

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се следећи прописи донети на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15-др. закон и 92/15):

- 1) Правилник о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16);
- 2) Правилник о спецификацији Регистра инфраструктуре („Службени гласник РС”, број 10/17).

Техничке спецификације интероперабилности

Члан 39.

До објављивања ТСИ-ја из члана 9. став 3. овог закона у „Службеном гласнику Републике Србије” важиће ТСИ-ји које је објавила Дирекција на својој интернет страници.

Дозволе за коришћење возила издате пре ступања на снагу овог закона

Члан 40.

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

Започети поступци

Члан 41.

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

Унутрашња организација Дирекције за железнице

Члан 42.

Дирекција је дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона у року од три месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Престанак важења прописа

Члан 43.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Правилник о условима које мора да испуни тело за оцењивање усаглашености и погодности

за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема („Службени гласник РС”, број 43/15).

Ступање на снагу

Члан 44.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 11. ст. 6. и 7, члана 15. став 2, члана 17. став 19. тачка 1), члана 19. ст. 5. и 6, члана 20. став 2, члана 30. став 4. и члана 33. које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

У члану 6. Закона о министарствима („Службени гласник РС”, бр. 44/14, 14/15, 54/15, 96/15 – др. закон и 62/17), између осталог, прописано је да Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре обавља послове државне управе у области железничког саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система; уређење и безбедност техничко-технолошког система саобраћаја; облигационе и својинско-правне односе; стратегију развоја саобраћаја, планове развоја и планове везане за организацију саобраћајног система и организацију превоза.

Важећи Закон о безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја донела је Народна скупштина, на Четвртој седници Другог редовног заседања у 2013. години, 26. новембра 2013. године („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15 – др. закон, 92/15 и 113/17-др.закон).

Важећи закон потпуно је усклађен са Директивом Европског Парламента и Савета о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице од 17. јуна 2008. године (у наставку Директива о интероперабилности). Овом директивом утврђују се услови које је потребно задовољити за постизање интероперабилности у железничком систему Европе на начин усклађен са њеним одредбама. Ови се услови односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова овог система, као и на професионалне квалификације и здравствене и безбедносне услове за особље које учествује у експлоатацији и одржавању. Директива о интероперабилности има за циљ да постепено усклади техничке стандарде и друге процесе који регулишу набавку опреме и кретање возова на транс-европској мрежи. Уклањањем техничких и процедуралних баријера, требало би да помогне напредак јединственог тржишта железничког сектора, смањи неефикасност, стимулише иновације и помогне у ревитализацији и побољшању конкурентности железничког транспорта. Такође, намера је да се постепено прошири на остатак железничке мреже у догледно време.

У железничком сектору, концепт интероперабилности треба да омогући континуални саобраћај возова на целој европској железничкој мрежи, за шта је потребна усклађеност карактеристика инфраструктуре и возила и ефикасно међусобно повезивање информационалних и комуникационих система управљача инфраструктуре и оператора на мрежи. Поред тога, интероперабилност има велики утицај и на железничку индустрију, јер подстиче примену међусобно компатибилних компоненти и тиме ствара заједничко тржиште интероперабилне опреме. Претпоставља се да ће се у будућности трансевропски железнички систем састојати само од оних елемената који су пројектовани и произведени у складу са захтевима које дефинише концепт интероперабилности.

Различитости у железничким системима у Републици Србији, земљама у окружењу и чланицама Европске уније отежавају развој унутрашњег тржишта железничке опреме и услуга. Техничке и оперативне баријере фаворизују већ постојеће железничке превознике и произвођаче и тиме ометају улазак нових субјеката и унапређења у пружању услуга путничког и теретног саобраћаја.

Наведене разлике у железничким системима такође не иду у прилог конкурентности железничког саобраћаја у поређењу са другим видовима саобраћаја нпр. ваздушним и друмским. Примена Директиве би требало да помогне железничком сектору да повећа потражњу за својим услугама, повећања приходе и донесе бенефите путницима, корисницима услуга теретног саобраћаја и утиче на заштиту животне средине

У току примене поменутог закона уочени су проблеми који су се, пре свега, односили на неразумевање материје интероперабилности и безбедности. Раздвајањем ове две материје у виду посебних закона постигло би се следеће:

- Транспонованье стриктно Директиве о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице од 17. јуна 2008. године у овај закон стиче се јасан увид у материју коју овај закон обрађује. Циљ транспонованья је обезбеђивање развоја и унапређивања интероперабилности на железници постепеног стварања унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређење и експлоатацију железничког система, интероперабилност железничког система и др.
- Поједностављење увођења интероперабилности јер интероперабилност, у смислу овог закона, представља способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси, а та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви.
- Потреба за потпунијим усаглашавањем са законодавством Европске уније. Захтеви Европске уније према државама, када је у питању област интероперабилности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон односе се на: имплементирање техничких спецификација интероперабилности; овлашћења пријављеног тела; вођење регистра за железничка возила и инфраструктуру; дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др.
- Потенцијалне измене и допуне закона биће једноставније и ефикасније
- Улога Дирекције за железнице је различита у погледу области интероперабилности, у односу на безбедност, па је прихватљивије дефинисати је у оба закона.

Приликом израде радне верзије овог закона дефинисани су основни циљеви који су се желели постићи, односно услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Концепт железничког система на којем се заснивају решења у Предлогу закона о интероперабилности железничког система састоји се од дефинисања и уређивања следећих елемената:

- 1) интероперабилности за конвенционални железнички систем и железнички систем великих брзина;

- 2) структурних подсистема, чиниоца интероперабилности и елемента структурних подсистема;
- 3) доношења техничких спецификација интероперабилности;
- 4) оцене усаглашености и оцене погодности за употребу чинилаца интероперабилности и верификације структурних подсистема (инфраструктура, енергија), дозвола за коришћење структурних подсистема;
- 5) националног регистара железничких возила, регистра одобрених типова железничких возила и регистра инфраструктуре, где је спецификација регистра прописана у COTIF.

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

Предлогом закона прецизирано је доношење подзаконских аката, чиме ће се извршити целовито правно уређивање области интероперабилности у железничком саобраћају.

Циљеви који се овим законом постижу

Предлогом закона извршена је хармонизација са Директивом о интероперабилности чиме је отклоњена могућност неразумевања обавеза које проистичу из захтева директиве. Такође, овим закона предвиђене су одредбе које се односе на издавање дозвола, сертификата и овлашћења које ће издавати Дирекција за железнице у складу са прописима Европске уније и прецизирана је улога Дирекције за железнице у свим поступцима које обавља у погледу интероперабилности.

Такође, овим законом дато је овлашћење Дирекцији за железнице за доношење одређених прописа од значаја за интероперабилност железничког саобраћаја.

Зашто је доношење овог закона најбољи начин за решавање проблема

Доношење овог закона, којим ће бити уређена питања везана интероперабилност железнице и имплементираних европских норми у том виду саобраћаја, представља начин за једноставнији приступ решавању проблема који су очигледни у садашњем стању у области железничког саобраћаја.

III. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПОЈЕДИНИХ ОДРЕДАБА ЗАКОНА

Одредбама члана 1. Предлога закона дефинисан је предмет закона.

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

Одредбама чл. 3, 4, 5. и 6. Предлога закона прописана је подела железничког система, уређена подела сваког од система (конвенционалног железничког система и железничког система великих брзина) са основним карактеристикама, као и подела подсистема (структурни и функционални подсистеми).

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

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

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

Одредбама чл. 12-15. Предлога закона прописано је стављање на тржиште, усаглашеност и погодност за употребу, оцењивање усаглашености и погодности за употребу, експлоатационо испитивање и неусаглашеност чинилаца интероперабилности са ЈТП/ТСИ.

Одредбама чл. 16-20. Предлога закона прописано је пуштање у рад подсистема, поступак верификације подсистема и декларација о верификацији, усаглашеност са ТСИ и националним техничким прописима и неусклађеност подсистема са основним захтевима.

Одредбама чл. 21-31. Предлога закона уређене су опште одредбе о дозволи за коришћење, издавање дозволе за тип возила, издавање дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности који су усклађени са ТСИ, издавање дозвола за коришћење возила која су усклађена са ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење за возила која су усклађена са ТСИ, издавање дозвола за коришћење подсистема који нису усклађени са ТСИ и елемената подсистема на које се примењују национални технички прописи, издавање дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ТСИ, издавање додатних дозвола за коришћење возила која нису усклађена са ТСИ, изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила, обнављање или унапређење структурног подсистема, чиниоца интероперабилности и елемента подсистема и одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила.

Одредбама чл. 32, 33. и 34. Предлога закона прописано је вођење регистара железничких возила и инфраструктуре.

Одредбама члана 35. Предлога закона прописан је инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Одредбама чл. 36. и 37. Предлога закона установљена су бића прекршаја, сходно диспозицијама прописаним у закону и одређене висине новчаних казни сходно закону којим су уређени прекршаји.

Одредбом члана 38. Предлога закона прописани су прописи за извршавање овог закона који ће бити донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

Одредбама чл. 39-40. Предлога закона прописано је коришћење које је објавила Дирекције за железнице и одредби правилника које прописују висину такси.

Одредбама члана 41. Предлога закона прописано је да поступци који су покренути пре ступања на снагу овог закона буду окончани по прописима који су важили до дана ступања на снагу овог закона.

Одредбама члана 42. Предлога закона предвиђено је да Дирекција за железнице уреди своју унутрашњу организацију са овим законом.

Одредбама чл. 43. и 44. Предлога закона прописан је престанак важења Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15-др. закон и 92/15) ступањем на снагу овог закона.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити додатна средства у буџету Републике Србије. Приходи од наплати такси у складу са Предлогом

закона, то јест одредбама које се односе на дозволе за тип возила, дозволе за коришћење делова и опреме за железничка возила, дозволе за коришћење уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру сертификате о верификацији подсистема, дозволе за коришћење структурних подсистема, упис у Национални регистар возила, које Дирекција за железнице наплаћује, а који су приход буџета процењени су 2018. години на 6.000.000 РСД и 2019. години 7.000.000 РСД.

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Предлаже се доношење овог закона по хитном поступку, сагласно члану 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12-пречишћен текст), ради испуњења рокова утврђених Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније и рокова који су предложени у Преговарачкој позицији Републике Србије за Међувладину конференцију о приступању Републике Србије Европској унији за поглавље 14 „Транспортна политика”. Поред тога усвајањем предложеног закона по хитном поступку даје се могућност бржег унапређења железничког саобраћаја, олакшавања пословања железничких друштава и унапређења ефикасности и конкурентности железничког тржишта.

VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Идентификација проблема које закон треба да реши

Пре израде новог закона којим ће се уредити примена интероперабилности анализирани су ефекти важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС” бр. 104/13, 66/15 - др. закон и 92/15), који су се појављивали у пракси од почетка примене наведеног закона.

а) Разлози за раздвајање закона о безбедности и интероперабилности железнице

Основни проблем који се јавио током примене, а уједно и разлог за раздвајање постојећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице на два нова закона, закон о безбедности у железничком саобраћају и закона о интероперабилности железничког система је неадекватно сналажење субјеката на које се Закон о безбедности и интероперабилности односи у њиховим обавезама које из тог закона проистичу. Како би се јасно спровела Директива о интероперабилности, на железничкој мрежи Републике Србије, као и да би се обезбедила усаглашеност са захтевима у смислу прописа који из ње произилазе, првенствено техничких спецификација интероперабилности, у даљем тексту – ТСИ, одлучено је да се директива транспонује у самосталан закон, закон о интероперабилности железничког система и тако јасно раздвоје обавезе које дефинишу безбедност и обавезе које дефинишу интероперабилност. Раздвајање постојећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице је важно и са аспекта улоге Дирекције за железнице која има различиту улогу у области безбедности и у области интероперабилности.

б) Имплементирање техничких спецификација интероперабилности

Директива о интероперабилности има за циљ да постепено усклади техничке стандарде и друге процесе који регулишу набавку опреме и кретање возова на транс-европској мрежи. Уклањањем техничких и процедуралних баријера, требало би да помогне напредак јединственог тржишта железничког сектора, смањи неефикасност, стимулише иновације и помогне у ревитализацији и побољшању конкурентности железничког транспорта. Такође, намера је да се постепено прошири на остатак железничке мреже у догледно време.

Различитости у железничким системима у Републици Србији, земљама у окружењу и чланицама Европске уније отежавају развој унутрашњег тржишта железничке опреме и услуга. Техничке и оперативне баријере фаворизују већ постојеће железничке превознике и произвођаче и тиме ометају улазак нових субјеката и унапређења у пружању услуга путничког и теретног саобраћаја. Директива о интероперабилности има за циљ да се уклоне баријере за улазак других оператера, произвођача и других субјеката за одржавање, набавку опреме и услуга и тиме отвори тржиште.

Наведене разлике у железничким системима такође не иду у прилог конкурентности железничког саобраћаја у поређењу са другим видовима саобраћаја нпр. ваздушним и друмским. Примена Директиве би требало да помогне железничком сектору да повећа потражњу за својим услугама, повећања приходе и донесе бенефите путницима, корисницима услуга теретног саобраћаја и утиче на заштиту животне средине.

Све наведене проблеме треба регулисати применом техничких спецификација интероперабилности за структурне и функционалне подсистеме. Надаље, потребно је јасно дефинисати начин доношења или објављивања техничких спецификација интероперабилности како би се примењивале на железничкој мрежи пруга Републике Србије.

в) Тела за оцену усаглашености

За извршење поступка оцене усаглашености чинилаца интероперабилности и верификације подсистема или њихових делова потребно је створити законски оквир за рад тела за оцену усаглашености. Тиме би се испунили захтеви прописани европским законодавством. У зависности од намене саобраћаја, међународни интероперабилни или унутрашњи национални, оцену усаглашености врше два тела. Именовано тело, чију улогу Дирекција за железнице већ привремено обавља до именовања новог тела, врши оцену усаглашености на подсистемима који се користе у националном саобраћају као и специфичним случајевима и отвореним питањима прописаним техничким спецификацијама интероперабилности. Пријављена тела врше оцену усаглашености на међународним интероперабилним пругама. Тела за оцену усаглашености могу да врше функцију оцене усаглашености само једног, више или свих подсистема.

г) Процедуре за издавање дозвола и сертификата

Сем обавезе јасног усклађивања са законодавством Европске уније, потребно је јасно дефинисати све процедуре које тела за оцену усаглашености обављају а то су оцена усаглашености чинилаца интероперабилности и верификација подсистема и њихових делова. У претходном периоду Дирекција за железнице је издавала дозволе за производе који се користе на железничкој мрежи пруга Републике Србије. Усвајањем процедура које дефинише Директива о интероперабилности, те процедуре се мењају а у случају издавања сертификата за чиниоце интероперабилности и издавања дозвола за

коришћење возила поједностављују. Потребно је и омогућити признавање дозвола и сертификата који важе у земљама Европске уније. Процедуре издавања дозвола и сертификата се већ примењују и дефинисане су Правилником о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16) и Дирекција их у свом раду већ примењује.

д) Регистар железничке инфраструктуре и национални регистар возила

До сада се у Републици Србији није водио електронски регистар железничке инфраструктуре. Применом Директиве о интероперабилности успоставља се регистар инфраструктуре који у перспективи служи као основа за увођење многих других електронских регистара и база података. Закон о безбедности и интероперабилности железнице није прописивао рокове за достављање података потребних за вођење регистра инфраструктуре стога је Предлогом закона о интероперабилности железничког система потребно дати законски оквир да се у подзаконском акту тај проблем уреди и успостави јасна обавеза управљача инфраструктуре да у одређеним роковима доставља неопходне податке.

Дирекција за железнице води Национални регистар железничких возила. Сва возила која учествују у железничком саобраћају морају бити уписана у национални регистар возила.

2. Циљеви који се доношењем закона постижу

а) Циљеви раздвајања Закона о безбедности и интероперабилности

Раздвајањем Закона о безбедности и интероперабилности железнице на два нова закона, закон о безбедности у железничком саобраћају и закон о интероперабилности железничког система постављају се јасни оквири за спровођење Директиве о интероперабилности, врши се хармонизација прописа са европским законодавством, отклања се могућност неразумевања обавеза које проистичу из захтева Директиве о интероперабилности и прецизира улога Дирекције за железнице у свим поступцима које обавља у погледу интероперабилности како тренутно као привремено именовано тело, тако и у погледу сталних надлежности.

б) Имплементирање техничких спецификација интероперабилности

У претходном периоду је објављивање и ступање на снагу ТСИ за подсистеме је било решено у процедури којом Министарство за европске интеграције ради превод изворног текста, доставља га стручним редакторима Дирекције за железнице који потом уобличен текст технички сређују и објављују на сајту своје институције. Овим законом тај проблем треба детаљно и прецизно решити.

Све укупно подизање нивоа саобраћаја на железничкој мрежи пруга Републике Србије, првенствено железничких услуга, брзине возова, бављења на границама итд. подиже се применом интероперабилности што је и основни циљ овог закона. Потребно је омогућити несметан саобраћај између различитих земаља увођењем јединственог и усклађеног система за контролу, управљање и сигнализацију.

На већ започетом пројекту пруге Београд – Будимпешта, која би представљала међународну интероперабилну пругу, пуном применом свих мера које Предлог закон о интероперабилности железничког система доноси, време путовања би се смањило са садашњих девет сати на три сата укупно. Временски рок за остваривање овог циља је одређен завршетком пројекта модернизације пруге Београд-Будимпешта.

в) Тела за оцену усаглашености

Законом се дефинише улога Дирекције за железнице у процесу спровођења захтева интероперабилности и поставља оквир за оснивање и рад тела за оцену усаглашености. Признавање документације издате од стране тела за усаглашеност ван Републике Србије је такође регулисана овим законом.

г) Процедуре за издавање дозвола и сертификата

Овим законом се врши потпуно усклађивање са захтевима Директиве о интероперабилности по питању оцене усаглашености и верификације, дозвола за пуштање у рад/коришћење као и признавање дозвола и сертификата издатих у земљама Европске уније и земљама уговорницама COTIF.

д) Регистар железничке инфраструктуре и национални регистар возила

Закон о интероперабилности железничког система се у потпуности усаглашава са захтевима Директиве о интероперабилности по питању регистра инфраструктуре. Он прецизира дужности управљача инфраструктуре и Дирекције за железнице као и њене обавезе у смислу дефинисања спецификација и формата регистра инфраструктуре, архитектуре информационог система који подржава регистар инфраструктуре, коришћење регистра инфраструктуре и рокова за достављање података.

Дефинисане су обавезе Дирекције за железнице у погледу вођења националног регистра возила. Прецизиране су обавезе ималаца возила.

3. Могућности за решење проблема

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

а) У току анализе разматрано је status quo - не мењање важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Будући да је на сам закон било доста примедби и да се временом створила критична маса неопходна за измене и допуне закона, ова опција није дала решење.

б) Идеја доношење закона којим би се изменио и допунио важећи Закон о безбедности и интероперабилности у смислу корекције проблема уочених у реализацији важећег закона је била реална опција али ту се јавила идеја да се реши већ уочени проблем неразумевања материја које обухватају безбедности и интероперабилности.

в) Раздвајање Закон о безбедности и интероперабилности на две области у складу са захтевима Директиве о интероперабилности, Директиве о безбедности, Директиве о радном времену машиновођа и Директиве о прекограничном интероперабилном саобраћају уз усвајање неопходних измена и допуна чиме би се у потпуности решио проблем неразумевања материје и извршило потпуније усаглашавање са законодавством Европске уније.

4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема?

Предлагач је закључио да је неопходно донети нови закон о интероперабилности железничког система и то из следећих разлога:

- током периода примене Закона о безбедности и интероперабилности железнице јавила су се бројна неразумевања о материји која се тиче интероперабилности а транспоновањем само Директиве о интероперабилности у овај закон стиче се јасан увид о материји коју закон обрађује;
- интероперабилност представља у смислу овог закона, способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси а та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду испуњени да би се задовољили основни захтеви, те је било потребно јасно раздвојити од основних захтева у смислу безбедности који ће бити област регулисана другим законом, Законом о безбедности у железничком саобраћају;
- област безбедности је регулисана европским и националним законодавством, билатералним и међународним уговорима за разлику од области интероперабилности која је везана искључиво за законодавство Европске уније;
- изузев измена и допуна које су неопходне да се изврше, идеја је да се физички раздвоје захтеви безбедности и захтеви интероперабилности и тиме поједностави разумевање обавеза и надлежности свих субјеката на које закон директно или индиректно утиче;
- улога Дирекције за железнице је различита са аспекта ове две области па је једноставније дефинисати је за сваку област појединачно;
- потреба за потпунијим усаглашавањем са законодавством Европске уније.

5. На кога ће и како утицати предложена решења?

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

- Све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничке превознике, управљача инфраструктуре и привредна друштва, друга правна лица или предузетнике који врше превоз за сопствене потребе, из разлога што ће ефикаснијом применом овог закона, закона о безбедности у железничком саобраћају и закона о железници бити створени услови за бржи раст целокупног железничког система и безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја. Решења у овом закону имаће индиректан утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја. Кључна решења утицаће на субјекте регулације подстичући их да поштују новопредложена решења;
- Дирекцију за железнице, којој ће се овим законом бити дата овлашћења за доношење прописа од значаја за интероперабилност железнице, као и за издавање одговарајућих дозвола и сертификата. Сем тога, Дирекција за железнице може, у случајевима прописаним законом, да обавља независну оцену

правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцену ризика и резултата као и да врши надзор ради провере да ли сертифициована лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата. Дирекција такође решењем може ограничити или одузети сертификат;

- Привреду Републике Србије у целини, а посебно на железничку индустрију (произвођаче и ремонтере) али и друге учеснике у делатности железничког саобраћаја, због тога што ће побољшавањем и заокруживањем правног уређивања тог вида саобраћаја у складу са законодавством Европске уније у перспективи доћи до пораста интересовања за саобраћај железницама, како у Републици Србији тако и у оним европским земљама које имају интерес за одвијање железничког саобраћаја преко територије Републике Србије, са могућношћу конкурентности наших фирми и на европском тржишту, прихватањем дозвола за коришћење подсистема и чинилаца интероперабилности, односно техничким спецификације интероперабилности – ТСИ;
- На све кориснике услуга железничких предузећа, и у путничком и у теретном саобраћају, јер ће кроз примену техничких спецификација интероперабилности бити подигнут ниво железничког транспорта на виши ниво и тиме ће обезбедити додатну компетитивност са другим видовима саобраћаја а са посебним освртом на безбедност железничког саобраћаја, приступ службеним местима, организацију службених места, комфор током вожње и др.

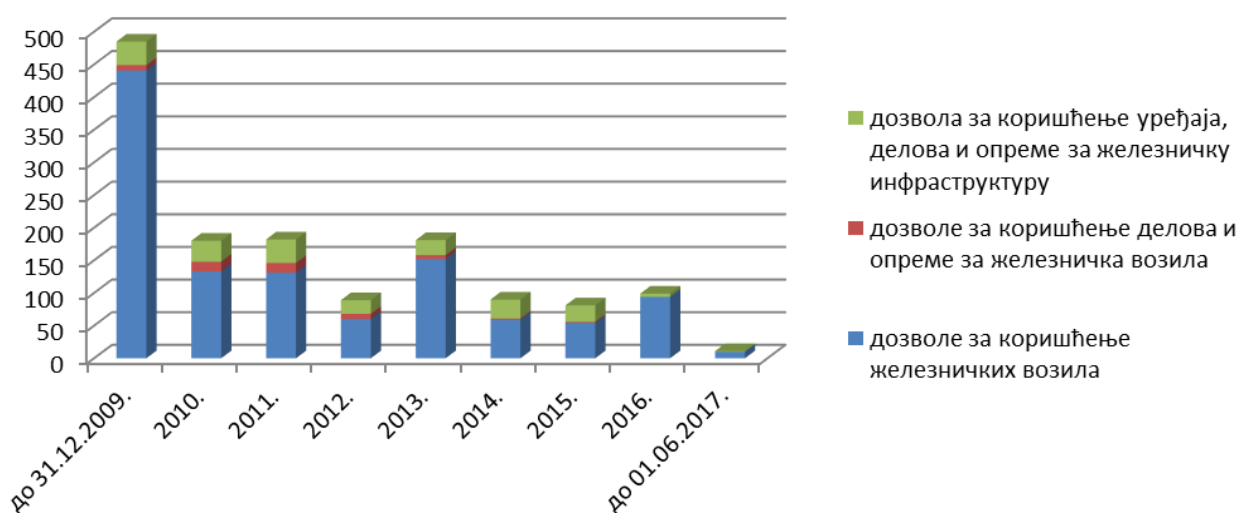
6. Трошкове које ће примена закона створити грађанима и привреди (нарочито малим и средњим предузећима)

а) Статистички приказ за претходни период

У претходном периоду, Дирекција за железнице је издавала дозволе за коришћење како је то приказано у Табели 1. Како је 2013. године важећи Закон о безбедности и интероперабилности железнице ступио на снагу, а његова пуна примена почела почетком 2016. године, примећује се престанак издавања дозвола за коришћење уређаја, делова и опреме.

Табела 1.

Година	Дозволе за коришћење железничких возила	Дозволе за коришћење делова и опреме за железничка возила	Дозвола за коришћење уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру
до 31.12.2009.	441	8	36
2010.	133	15	32
2011.	131	15	36
2012.	60	8	21
2013.	152	6	23
2014.	59	2	29
2015.	54	2	25
2016.	94	0	5
до 1.6.2017.	10	0	1
Σ	1134	56	208



Када се погледа просечан број издатих исправа на годишњем нивоу, а узевши у обзир да је у питању период од 10 година, он износи:

- > 100 дозвола за коришћење железничких возила годишње,
- > 5 дозвола за коришћење делова и опреме за железничка возила годишње и
- > 20 дозвола за коришћење уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру годишње.

Ови подаци нису у потпуности примењиви на захтеве предвиђене Предлогом закона о интероперабилности железничког система, те није једноставно дати процену могућих трошкова на основу њих. Проблем при анализи представља чињеница да је број чинилаца интероперабилности за које

се ради оцена усаглашености знатно мањи него број производа за које су се издавале дозволе за коришћење. Стога, ови подаци служе само као увид о могућем обиму посла који би зависио и од других фактора као што су број и дужина интероперабилних линија, врста и количина саобраћаја и др.

Са друге стране, Дирекција је применом подзаконских аката везаних за интероперабилност у претходном периоду (2016/2017. година) вршила улогу именованог тела за оцену усаглашености и то доминантно у подсистему возила. Разлог за то лежи у чињеници да се возила претежно користе у унутрашњем националном саобраћају те није потребно укључивање пријављеног тела за оцену усаглашености. У Табели 2. је детаљан приказ свих активности.

Табела 2.

Законом предвиђена активност	Број активности
Оцена усаглашености чинилаца интероперабилности	-
Верификација подсистема	-
Безбедна интеграција подсистема	-
Провера техничке компатибилности	-
Дозвола за коришћење структурних подсистема	-
Дозвола за коришћење возила	22
Дозвола за тип возила	2
Упис у национални регистар возила ¹	4953

б) Директни трошкови примене

Примена овог закона утицаће на све привредне субјекте који су укључени у железнички саобраћај и то у виду трошкова добијања дозвола и сертификата који се издају на основу овог закона, у виду такси чија је наплата предвиђена законом.

Стриктном применом интероперабилности се јавља потреба за оценом усаглашености чинилаца интероперабилности, верификацијом подсистема, провером техничке усаглашености и безбедне интеграције, издавањем дозвола за коришћење структурних подсистема, издавањем дозволе за коришћење возила као и упис возила у национални регистар возила. У Табели 3. су приказане могуће обавезе привредних субјеката у смислу наведеног.

¹ Овај број се односи на сва возила уписана од марта 2013. године када је започето вођење националног регистра возила

Табела 3.

Ред. бр.	Законом предвиђена активност	Произвођач чинилаца интероперабилности	Управљач инфраструктуре	Железнички превозник	Износ (РСД)
1.	Оцена усаглашености чинилаца интероперабилности ²	•			Табела 5.
2.	Верификација подсистема ³		•	•	Табела 5.
3.	Безбедна интеграција подсистема		•	•	У оквиру табеле 4.
4.	Провера техничке компатибилности		•	•	У оквиру табеле 4.
5.	Дозвола за коришћење структурних подсистема		•	•	Табела 4.
6.	Дозвола за коришћење возила		•	•	Табела 4.
7.	Дозвола за тип возила		•	•	86.500,00
8.	Упис у национални регистар возила		•	•	100,00

Висине такси за издавање дозволе за коришћење структурних подсистема дате су

Табели 4.

Подсистем	Износ таксе (РСД)
Инфраструктура	69.500,00
Енергија	56.000,00
Контрола, управљање и сигнализација – пружни део	45.000,00
Контрола, управљање и сигнализација – део на возилима	39.000,00
Железничка возила	36.500,00

² Ову функцију Дирекција за железнице обавља само до формирања именованог тела за оцену усаглашености

³ Ову функцију Дирекција за железнице обавља само до формирања именованог тела за оцену усаглашености

Висина таксе за издавање сертификата о верификацији подсистема или његовог дела дати су у Табели 5. Важно је напоменути да је избор модула који се могу применити за верификацију структурних подсистема дефинисан за сваки подсистем Правилником о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16) а да комбинацију модула који ће се применити бира подносилац захтева.

Табела 5.

Сертификат о верификацији подсистема или његовог дела	Примена модула	Износ таксе (РСД)
SB + SD; SB + SF; SH1; SG	за испитивање типа по модулу SB	117.200,00
	за верификацију појединачног подсистема по модулу SD	21.300,00
	за верификацију појединачног подсистема по модулу SF	21.300,00
	за испитивање пројекта по првом делу модула SH1	117.200,00
	за верификацију појединачног подсистема по другом делу модула SH1	21.300,00
	код примене модула SG	138.500,00

Све предвиђене таксе наведене у табелама су важеће за процедуре које обавља Дирекција за железнице. Пошто у Републици Србији још увек није оформљено тело за оцену усаглашености нити постоји могућност сазнања о накнадама које наплаћују пријављена тела из других земаља, у овој фази није могуће дати адекватну процену потенцијалних трошкова. Дирекција за железнице само привремено обавља улогу именованог тела за оцену усаглашености те није могуће одредити накнаде које ће да пропише тело које буде преузело надлежности у будућности. Приходи који се остварују под тач. 1. и 2. у Табели 3. тј. приходи дати Табелом 5. престаће да се убирају након формирања именованог тела за оцену усаглашености.

в) Индиректни трошкови примене

Општи услови интероперабилности важе за изградњу нових као и за обнову и унапређење постојећих железничких пруга. Постепеном обновом и унапређењем конкретних деоница железничке мреже пруга Републике Србије, јавиће се обавеза за прилагођавањем и модернизовањем истих у складу са захтевима интероперабилности. Одлуком о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС”, број 53/17), предвиђена су значајна средства за улагање. Даље инвестирање у обнову и унапређење постојеће као и изградњу нове железничке инфраструктуре одвијаће се у складу са Мастер планом за железнице 2012-

2021. године и Планом развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године.



Пројекти који се односе на изградњу и реконструкцију железничке инфраструктуре за које су дефинисани извори финансирања, односно постоје потенцијални финансијери (кредитори) износе 2.829,55⁴ милиона ЕУР. Процењена инвестициона улагања у изградњу и реконструкцију железничке инфраструктуре од 2017. до 2021. године за које је припремљена техничка документација, а није обезбеђено финансирање, износе око 462,5⁵ милиона ЕУР. Поред тога, процењена вредност пројеката за које није израђена техничка документација и није обезбеђено финансирање износи око 1.720⁶ милиона ЕУР.

Није могућа прецизна процена који део наведених средстава одлази искључиво на захтеве интероперабилности али је обавеза да сви пројекти нових, обновљених и унапређење буду усклађени са захтевима ТСИ-ја.

Важно је нагласити да у Републици Србији још увек не постоји пријављено тело за оцену усаглашености и верификацију подсистема. То значајно повећава трошкове малих и средњих предузећа и чак потенцијално оставља могућности за гашење појединих или удруживање постојећих.

У овој фази није могуће предвидети тачна средства која су управљачу инфраструктуре потребна за испуњење захтева интероперабилности. Будући да су за инфраструктурне пројекте предвиђена средства у износу преко 4

⁴ Износ је подложен изменама и зависи од висине инвестиције која ће бити утврђена накнадно и то: за реализацију Анекса 3.2. кредита Руске Федерације за реконструкцију и изградњу двоколосечне пруге на деоници Стара Пазова- Нови Сад (отворена пруга) и за реализацију Пројекта модернизације пруге Београд Центар Стара Пазова и Нови Сад-Суботица-граница с Мађарском

⁵ Извор података су генерални пројекти који су до сада израђени за одговарајуће пројекте и процене вредности инвестиција на основу реализације досадашњих пројеката

⁶ Извор података су генерални пројекти који су до сада израђени за одговарајуће пројекте и процене вредности инвестиција на основу реализације досадашњих пројеката

милијарде ЕУР, јасно је да ће и средства потребна за испуњење захтева интероперабилности бити обухваћени овом сумом али у односу на величину средстава намењених за пројекте та средства су занемарљива.

Увођење европског система за управљање возовима (ERTMS) на магистралним пругама железничке мреже Републике Србије а посебно на планираној прузи Београд – Будимпешта, ствара додатни трошак и железничким превозницима. То се огледа у потреби за уградњом *on-board* дела за управљање и сигнализацију као дела европског система за контролу возова (ETCS) на сва вучна возила која су предвиђена да саобраћају. Цена уградње овог система по једном возилу је у распону од 150-200 хиљада ЕУР.

г) Трошкови спровођења

За спровођење овог закона задужени су министарство надлежно за послове саобраћаја, Дирекција за железнице за железнице, управљач инфраструктуре и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља.

Током 2016. године урађен је Образац за процену финансијских ефеката НПАА за усклађивање са Директивом 2008/57/ЕЗ о интероперабилности, Директивом 2004/49/ЕЗ о безбедности, Директивом 2007/59/ЕЗ о сертификацији машиновођа и Директивом 2005/47/ЕЗ.

Додатни трошкови за усклађивање законодавства са правном тековином Европске уније и за његову имплементацију су дати по годинама у Табели 6. У овој фази није могуће прецизно разграничити трошкове намењене за интероперабилност и трошкове намењене за безбедност.

За спровођење овог закона није потребно обезбедити додатна средства у буџету Републике Србије. Приходи од наплати такси у складу са Предлогом закона, то јест одредбама које се односе на дозволе за тип возила, дозволе за коришћење делова и опреме за железничка возила, дозволе за коришћење уређаја, делова и опреме за железничку инфраструктуру сертификате о верификацији подсистема, дозволе за коришћење структурних подсистема, упис у Национални регистар возила, које Дирекција за железнице наплаћује, а који су приход буџета процењени су 2018. години на 6.000.000 РСД и 2019. години 7.000.000 РСД.

Табела 6.

5. ЕЛЕМЕНТИ КОЈИ СУ КОРИШЋЕНИ ЗА ОБРАЧУН ФИНАНСИЈСКИХ ЕФЕКТА АКТА *	Базна година	у години (n+1)	у години (n+2)	у години (n+3)	у години (n+4)	у години (n+5)	у години (n+6)	у години (n+7)	касније године	укупно
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
5.1 правно усклађивање	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
промена броја запослених	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.1 расходи за запослене	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.2 коришћење услуга и роба	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1.3 остало	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.2 имплементација - постојећи орган	0	8.886	9.420	9.912	9.686	8.636	8.636	8.636	8.636	72.448
промена броја запослених		8	8	8	8	8	8	8	8	8
5.2.1 расходи за запослене	0	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	8.192	65.536
5.2.2 коришћење услуга и роба	0	244	244	244	244	244	244	244	244	1.952
5.2.3 инвестиције у институцију	0	450	984	1.476	1.250	200	200	200	200	4.960
5.2.4 остало	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА										
6.1 Буџет Републике	0	8.886	9.420	9.912	9.686	8.636	8.636	8.636	8.636	72.448
укупно	0	8.886	9.420	9.912	9.686	8.636	8.636	8.636	8.636	72.448

* вредности у Табели 6. су дате у 1.000 РСД

7. Да ли су позитивне последице закона такве да оправдавају трошкове које ће он проузроковати?

а) Економска корист

Тешко је квантификовати са тачношћу потенцијал економске користи од интероперабилности у овој фази. Конкретно, утицај интероперабилност је тешко квантификовати без узимања у обзир и свих других мера за унапређење и ревитализацију железничких услуга.

Међутим, у теорији као позитивне економске користи интероперабилности, у односу на временске рокове, могуће је навести следеће:

- дугорочно, постоји значајан потенцијал за произвођаче железничке опреме и уређаја који би се користили на железници,
- дугорочно, реализацијом интероперабилности би се створила позитивна конкуренција међу превозницима чиме би се подигао ниво услуга које пружају а самим тим и броја корисника тих услуга што би утицало на смањење цена услуга;
- на средњи рок, потпуном реализацијом интероперабилности се оставља простор за успостављање нових међународних линија које би донеле како привредним субјектима у железници тако и осталим повезаним привредним субјектима на територији Републике Србије значајан финансијски бенефит;
- краткорочно, могућности за формирање тела за оцену усаглашености, именованог и пријављеног, на територији Републике Србије чиме би се остваривао значајан прилив средстава и редуковало тренутно стање у ком су произвођачи и наручиоци/управљачи инфраструктуре у обавези да ангажују пријављена тела за оцену усаглашености и
- краткорочно, од наплате такси за издавање дозвола и сертификата, предвиђених Законом о интероперабилности железничког система, приходиће се одређена средства описана у тачки 6. овог документа.

б) Заштита животне средине

У техничким спецификацијама интероперабилности за сваки од подсистема се у поглављу 4. дефинише заштита животне средине. Ту су уопштено описане мере за заштиту од негативног утицаја подсистема или његових делова.

Иако се на железничкој мрежи пруга Републике Србије још увек не користи, увођењем и допуштањем рекуперативног кочења, описаног у техничкој спецификацији интероперабилности подсистема „енергија” у тачки 4.2.6, било би допуштено да се под одређеним околностима потрошња енергије смањи (у неким случајевима, електрична енергија се на овај начин може вратити на националну мрежу) и тиме достигну значајне уштеде у потрошњи.

У техничкој спецификацији интероперабилности подсистем „возна средства-бука” се дефинишу технички услови за заштиту од буке изазване железничким саобраћајем. Предузимањем неопходних мера како би се окружење заштитило буке изазване кретањем и кочењем возила као и мера да се насељена подручја физички заштите од буке уз помоћ разних техничко-технолошких решења, елиминише се један од највећих недостатака железничког саобраћаја у области заштите животне средине. То ствара могућност за ефикасније коришћење земљишта у близини железничког подручја без штетних утицаја по окружење.

в) Социјална корист

Није једноставно квантификовати користи по друштво у целини.

Теоретски посматрано, интероперабилност физички повећава пропусну моћ пруга стога би у перспективи требала да утиче на повећање међународног путничког и теретног саобраћаја. Само отварање тржишта и обезбеђивање безбедног и несметаног кретања возова доводи до повећања конкуренције и тржишне утакмице међу железничким предузећима. То позитивно утиче на услуге које пружају. Дугорочно посматрано конкуренција међу превозницима би требало да се позитивно одрази на цене железничких услуга..

Код путничког саобраћаја би се то посебно огледало у новим стандардима које превозници и управљачи треба да испуне а који би доста унапредили комфор током приступа железничкој инфраструктури и коришћења возила и услуга током путовања на шта највише утичу техничке спецификације интероперабилности за лица са смањеном покретљивошћу.

Све наведено би позитивно утицало на отварање нових међународних линија које би уз подизање нивоа услуга представљале јефтину и ефикаснију алтернативу другим видовима саобраћаја.

Подизање нивоа железничког саобраћаја би такође позитивно утицао на смањење броја несрећа и повређених у друмском саобраћају што није занемарљиво.

Начелно гледано позитивне последице наведеног закона посматране у односу на трошкове које ће овај закон створити, су такве да оправдавају његово доношење. Наиме, процењено је да ће позитивни ефекти закона на грађане и привреду далеко превазићи трошкове које ће им његова примена створити у смислу такси које се плаћају на основу овог закона, што се показало и на примеру европских железница.

8. Да ли се законом подржава стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишна конкуренција

Овим законом предвиђено је да оцену усаглашености чинилаца интероперабилности и верификацију подсистема раде тела за оцену усаглашености. У Републици Србији у овом тренутку не постоје тела за оцену усаглашености. Дирекција за железнице ће обављати улогу именованог тела за верификација подсистема и њихових делова, до именовања нових. Све то оставља простор за формирање нових тела за оцену усаглашености, на територији Републике Србије чиме би се остваривао значајан прилив средстава од сертификације производа и подсистема.

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

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

9. Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да се изјасне о закону

Јавна расправа о Нацрту закона о интероперабилности железничког система спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 01. септембра до 24. септембра 2017. године. Текст Нацрта закона о интероперабилности железничког система и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - www.mgsi.gov.rs и на порталу еУправе.

Примедбе, предлози и сугестије поред оних које су дате током јавне расправе достављене су и електронским путем на имејл адресу: vida.jerkovic@mgsi.gov.rs.

Презентације и расправе о предложеном Нацрту закона о интероперабилности железничког система водиле су се на округлим столовима, које је организовало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у градовима Републике Србије и то по следећем распореду:

- Ниш, 6. септембар 2017. године;
- Краљево, 8. септембар 2017. године;
- Београд, 12. септембар 2017. године;
- Нови Сад, 18. септембар 2017. године;
- Суботица, 22. септембар 2017. године.

Током одржаних јавних расправа свим учесницима презентована је структура Нацрта закона о интероперабилности железничког система са садржајем, са посебним освртом на разлог доношења новог закона (текст Нацрта закона о интероперабилности железничког система настао је услед потребе за раздвајањем материје безбедности и материје интероперабилности, која је саставни део обимног Закона о безбедности и интероперабилности железнице) и основне циљеве који су се желели постићи (потреба додатног усклађивања са Директивом о интероперабилности, усклађивање са Законом о железници и другим важећим законима, као и релевантним прописима Европске уније који су у фази доношења и потреба за прецизирањем појединих одредаба важећег закона, потреба испуњавања захтева Европске уније према државама, када је у питању област интероперабилности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон и односе се на: имплементирање техничких спецификација интероперабилности, овлашћења пријављеног тела, вођење регистра за железничка возила и инфраструктуру, дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији и др, настојање да се материја овог закона учини једноставнијом и потреба кориговања уочених недостатака насталих применом овог закона, а све у циљу постизања интероперабилности железничког система у Републици Србији).

Учесницима јавних расправа појашњено је да интероперабилност, у смислу овог закона, представља способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси, а та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају бити испуњени да би се задовољили основни захтеви.

Најважније новине које овај закон доноси су да ТСИ доноси Влада на предлог Дирекције за железнице, измењено је подручје примене ТСИ и да Национални план имплементације ТСИ за Републику Србију доноси министарство надлежно за послове саобраћаја у сарадњи са Дирекцијом за железнице-тело за безбедност.

Имајући у виду да је овакав акт од изузетног значаја за железнички превоз у Републици Србији, као на његов индиректан утицај на привреду и становништво, у јавној расправи су учествовали представници: Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије” а.д, „Србија Карго” а.д, „Србија Воз” а.д, „Железнице Србије” а.д, управних округа, органа АПВ, органа локалне самоуправе, републичке, покрајинске привредне коморе и регионалних привредних комора општине Бачки Петровац, општине Беочин, општине Мали Иђош; привреде (Задружни савез за Рашки, Моравички и Расински округ; АД „МСК” Кикинда; Бутангас Интернационал доо; Копаоник ад Београд; Лука „Београд” ад; Удружење еСигурност; ЗГОП Нови Сад; АДАМ д.о.о; АС Суботицатранс; ЈП „ПТП” Суботица; Татравагонка Братство д.о.о; ЈП Стандард Бачка паланка; Pannon Rail-а, Еуро Гас-а Суботица, и др), медија други.

Том приликом је наглашено да је циљ Нацрт закона потпуно усклађивање са релевантним прописима Европске уније, као и да ће приоритет бити сачињавање квалитетног прописа који ће на најбољи могући начин уредити железнички саобраћај у Републици Србији.

Током одржане расправе постављена су питања и дати генерални коментари, које се суштински не односе на садржину Нацрта закона о интероперабилности железничког система.

На сва питања представници Министарства и Дирекције за железнице пружили су непосредне одговоре.

Преглед примедба и сугестија дат је у даљем тексту и разврстан је у групе примедба и Нацрта закона који нису прихваћени или су делимично прихваћени и на оне који су након додатног разматрања прихваћени.

ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ НИСУ ПРИХВАЋЕНИ

- Предлог да се члан 1. измени и гласи: „Овим законом уређују се услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност, у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду испуњени да би се задовољили основни захтеви.

Одредбе овог закона примењују се на метрое, и друге лаке шинске системе и на туристичко-музејску железницу”.

Предлагач је уз предлог дао образложење да су исти захтеви код метроа, лаких шинских система и туристичко-музејске железнице у погледу способности и безбедности, нарочито из разлога што се врши услуга јавног превоза путника. Потребно је истаћи да саобраћај возова на Мокрој Гори-Шарганска осмица прелази и у другу државу, тј. до Вишеграда.

Такође је предлагач подвукао да се захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система. Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и

безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.

Образложење: Предлог није прихваћен из разлога што се ТСИ не примењује на системе попут туристичко-музејске железнице, метроа и других лаких шинских система.

ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ СУ УВРШТЕНИ ИЛИ СУ ДЕЛИМИЧНО ПРИХВАЋЕНИ

- Предлог да се Нацрт закона боље усклади са терминима из ЕУ прописа са терминима који се користе у нацрту је прихваћен.

- Предлог да се у члану 34. после првог става дода нови став који гласи:

„Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона.“, је прихваћен.

- Предлог да се појам „елементи подсистема“ измести у Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају, је прихваћен.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је нејасно из ког разлога се појам „елементи подсистема“ налази у Нацрту закона о интероперабилности железничког система када њиховом применом долази до колизије са интероперабилношћу.

Образложење: чињеница да се појам „елементи подсистема“ налази у Нацрту закона о интероперабилности железничког система јесте одступање од Директиве 2008/57. Елементи подсистема који су од значаја за безбедност постали су предмет уређивања Закона о безбедности железничког саобраћаја чиме се, заједно са дефинисаном процедуром омогућава да се врши контрола елемената безбедности који излазе на тржиште.

Поред наведених примедба и сугестија, одређени број примедба који је дат за Нацрт закона о железници већ је обухваћен у самом документу и у овом извештају такве примедбе нису посебно разматране и образлагане.

10. Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Мере за спровођење решења садржаних у овом закону нарочито укључују следеће мере и активности:

- регулаторне, доношењем подзаконских аката неопходних за пуну примену овог закона;
- институционалне;
- нерегулаторне мере, као што су употреба економских инструмената,
- друге мере и активности које за циљ имају пуну примену законских решења и система контроле примене, што укључује мере за праћење остваривања зацртаних циљева.

Након доношења Предлога закона о интероперабилности железничког система, планирано је доношење подзаконских аката, од стране Дирекције за железнице, министарства надлежног за послове саобраћаја и Владе.

Дирекција за железнице прописује спецификације и формат регистра инфраструктуре, архитектуру информационог система који подржава регистар инфраструктуре, коришћење регистра инфраструктуре, и рокове за достављање података.

Дирекција за железнице прописује поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу. Дирекција за железнице је у протеклом периоду објавила Правилник о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16) који уређује ову област али ће усвајањем закона о интероперабилности железничког система бити потребне измене и допуне како би се постигла потпуна усаглашеност за Директивом о интероперабилности.

Дирекција за железнице прописује поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема.

Дирекција за железнице прописује поступак издавања дозволе за коришћење, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.

Дирекција за железнице прописује поступак издавања дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.

Национални план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију министарство надлежно за послове саобраћаја.

За спровођење овог закона задужени су Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекција за железнице. Доношење овог закона не изискује јачање кадровских капацитета у овим институцијама.

Дирекција за железнице је већ у плану буџета за 2017. годину предвидела набавку сервера за вођење регистара. Сервер је набављен и у функцији те нису потребна додатна средства из буџета за вођење регистара.

Дирекција за железнице је израдила Нацрт правилника о спецификацијама регистра инфраструктуре и он је тренутно у фази усвајања.

Доношењем овог закона и његовом применом поставља се законски оквир за формирање и деловање тела за оцену усаглашености. До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела обављаће Дирекција за железнице.

С обзиром на раздвајање Закона о безбедности и интероперабилности железнице на два нова закона и посебно чињеницом да Дирекција за железнице има различите улоге у сваком од њих, очекује се да ће овај државни орган своју унутрашњу организацију ускладити са захтевима нових закона.

ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА О
ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА
СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Овлашћени предлагач прописа - Влада
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа
Предлог закона о интероперабилности железничког система
Draft Law on Interoperability of the Railway System

3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):

а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6.
Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108.

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,
члан 72. у вези са чланом 8. Споразума

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 1. – потпуно усклађено

Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6. – потпуно усклађено

Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. – потпуно усклађено

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,

/

д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

Место у структури НПАА – Поглавље 3. Способност преузимања чланства у ЕУ- потпоглавље 3.14.1. Копнени транспорт - 3.14.1.2. Железнички транспорт 2017-505, I квартал 2018.

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка ц) и д) – потпуно усклађено.

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Директива 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице, Службени лист број L 191/1, 18.7.2008.

Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community, OJ L 191/1, 18.7.2008.

CELEX 2008L0057 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEXима:

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

Потпуно усклађено

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

/

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

/

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе

секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

Јесу

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

Јесте, на енглески језик.

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

У току поступка припреме Предлога закона остварена је сарадња са Европском комисијом, тј. текст је послат Европској комисији на сугестије и коментаре.

У изради Предлога закона о интероперабилности железничком система у железничком саобраћају нису учествовали консултанти.

<p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p>Директива 2008/57/ЕЗ Европског Парламента и Савета од 17. јуна 2008. о интероперабилности железничког система у Заједници (пречишћена верзија, 2015-01-01)</p> <p>Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (consolidated version, 2015-01-01)</p>	<p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32008L0057R 32009L0131 32011L0018 32013L0009 32014L0038 32014L0106</p>
<p>3. Овлашћени предлагач прописа-Влада</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p>
<p>Обрађивач-Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>3.9.2012. 2.4.2015. 21.7.2015. --.10.2017.</p>
<p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p> <p>0.1. Предлог закона о интероперабилности железничког система Draft law on interoperability of the Railway System</p> <p>0.2. Предлог закона о железници</p> <p>0.3. Правилник оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16)</p> <p>0.4. Правилник о условима које мора да испуни тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема („Службени гласник РС”, број 43/15)</p> <p>0.5. Закон о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС-Међународни уговори”, бр. 1/10 и 2/13-др.закон)</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> <p>2017-505</p>
<p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
----	-----	----	-----	----	----	----

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Реп. Србије	Садржина одредбе	Усклађеност ⁷	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености
1.1	1. This Directive sets out to establish the conditions to be met to achieve interoperability within the Community rail system in a manner compatible with the provisions of Directive 2004/49/EC. These conditions concern the design, construction, placing in service, upgrading, renewal, operation and maintenance of the parts of this system as well as the professional qualifications and health and safety conditions of the staff who contribute to its operation and maintenance.	0.1. 1.1 1.2 0.1. 7.1 7.2	<p>Овим законом уређују се услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност, у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.</p> <p>Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду остварени да би се испунили основни захтеви.</p> <p>Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система.</p> <p>Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.</p>	ПУ		
1.2	The pursuit of this objective must lead to the definition of an optimal level of technical harmonisation and make it possible to:			НП		Ова одредба је непреносива зато

⁷ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(a) facilitate, improve and develop international rail transport services within the European Union and with third countries; (b) contribute to the progressive creation of the internal market in equipment and services for the construction, renewal, upgrading and operation of the rail system within the Community; (c) contribute to the interoperability of the rail system within the Community.					што је описног карактера и не прописује конкретне обавезе.
1.3.1	Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive: metros, trams and other light rail systems;	0.1. 1.3	Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе и на туристичко-музејску железницу.	ПУ		
1.3.2	networks that are functionally separate from the rest of the railway system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks;			НП	Дискрециона одредба која се односи на железничке мреже које не постоје у железничком систему Републике Србије.	
1.3.3	privately owned railway infrastructure and vehicles exclusively used on such infrastructure that exist solely for use by the owner for its own freight operations;			ПУ		Иако је одредба дискреционог карактера и даје могућност искључивања приватних железница ову могућност нисмо искористили.
1.3.4	infrastructure and vehicles reserved for a strictly local, historical or touristic use.	0.1. 1.3	Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе и на туристичко-музејску железницу.	ПУ		
1.4.	The scope of the TSIs shall be progressively extended in accordance with Article 8 to the whole rail system, including track access to terminals and main port facilities serving or potentially serving more than one user, without prejudice to the derogations to the application of TSIs as listed in Article 9.	0.1. 10.2	Област примене ТСИ-ја биће постепено проширена на целу мрежу пруга Републике Србије.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.1.1	For the purposes of this Directive: (a) 'trans-European rail system' means the trans-European conventional and high-speed rail systems as set out in Annex I, points 1 and 2, respectively;		:	НП	Одлука 1692/96/ЕЗ у којој су одређене пруге трансевропског железничког система не укључује Републику Србију.	
2.1.2	(b) 'interoperability' means the ability of a rail system to allow the safe and uninterrupted movement of trains which accomplish the required levels of performance for these lines. This ability depends on all the regulatory, technical and operational conditions which must be met in order to satisfy the essential requirements;	0.1. 1.1	Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду испуњени да би се задовољили основни захтеви.	ПУ		
2.1.3	(c) 'vehicle' means a railway vehicle that runs on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems;	0.1. 2.1.8	д) <i>железничко возило</i> је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;	ПУ		
2.1.4	(d) 'network' means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	0.1. 2.1.6	б) <i>железничка мрежа</i> је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих фиксних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и непрекидног функционисања железничког система;	ПУ		
2.1.5	(e) 'subsystems' means the result of the division of the rail system, as shown in Annex II. These subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;	0.1. 2.1.20	20) <i>подсистеми</i> су делови железничког система. Подсистеми за које је потребно утврдити основне захтеве могу да буду структурни или функционални;	ПУ		
2.1.6	(f) 'interoperability constituents' means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem, upon which the interoperability of the rail system depends directly or indirectly. The concept of a 'constituent' covers both tangible objects and	0.1. 2.1.31	31) <i>чиниоца интероперабилности</i> је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	intangible objects such as software;		је софтвер;			
2.1.7	(g) 'essential requirements' means all the conditions set out in Annex III which must be met by the rail system, the subsystems, and the interoperability constituents, including interfaces;	0.1. 2.1.15	15) основни захтеви су сви услови које треба да испуне железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности, укључујући и интерфејсе;	ПУ		
2.1.8	(h) 'European specification' means a common technical specification, a European technical approval or a national standard transposing a European standard, as defined in Annex XXI to Directive 2004/17/EC;	0.1. 2.1.4	4) европска спецификација је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;	ПУ		
2.1.9	(i) 'technical specification for interoperability' (TSI) means a specification adopted in accordance with this Directive by which each subsystem or part subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;	0.1. 9.1	Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима је обухваћен сваки подсистем или део подсистема железничког система у циљу испуњавања основних захтева и обезбеђивања интероперабилност железничког система.	ПУ		
2.1.10	(j) 'notified bodies' means the bodies which are responsible for assessing the conformity or suitability for use of the interoperability constituents or for appraising the 'EC' procedure for verification of the subsystems;	0.1. 2.1.22	22) пријављено тело је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: ОТИФ) или Европској комисији;	ПУ		
2.1.11	(k) 'basic parameters' means any regulatory, technical or operational condition which is critical to interoperability and is specified in the relevant TSIs;	0.1. 2.1.16	16) основни параметри су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у предметним техничким спецификацијама интероперабилности;	ПУ		
2.1.12	(k) 'specific case' means any part of the rail system which needs special provisions in the TSIs, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the	0.1. 2.1.26	26) специфични случајеви су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у техничким спецификацијама интероперабилности, привременог или трајног карактера, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Community, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles strictly intended for local, regional or historical use, as well as vehicles originating from or destined for third countries;		(железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл);			
2.1.13	(m) 'upgrading' means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem;	0.1. 2.1.29	29) <i>унапређење подсистема</i> је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;	ПУ		
2.1.14	(n) 'renewal' means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;	0.1. 2.1.14	14) <i>обнова подсистема</i> је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;	ПУ		
2.1.15	(o) 'existing rail system' means the structure composed of lines and fixed installations of the existing rail system plus the vehicles of all categories and origin travelling on that infrastructure;	0.1. 2.1.21	21) <i>постојећи железнички систем</i> је сложена структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојећег железничког система, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;	ПУ		
2.1.16	(p) 'substitution in the framework of maintenance' means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;	0.1. 2.1.5	5) <i>замена у оквиру одржавања</i> је било каква измена компоненти деловима идентичних функција и перформанси у оквиру превентивног или корективног одржавања;	ПУ		
2.1.17	(q) 'placing in service' means all the operations by which a subsystem or a vehicle is put into its design operating state;	0.1. 2.1.24	24) <i>пуштање у рад</i> су све радње којима се подсистем или железничко возило ставља у своје пројектовано радно стање;	ПУ		
2.1.18	(r) 'contracting entity' means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;	0.1. 2.1.12	12) <i>наручилац</i> је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар одговоран за извођење пројекта);	ПУ		
2.1.19	(s) 'keeper' means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the national vehicle register referred to in Article 33;	0.1. 2.1.9	9) <i>ималац железничког возила</i> је физичко или правно лице, власник или корисник железничког возила, који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
2.1.20	(t) 'project at an advanced stage of development' means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Member State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;	0.1. 2.1.23	23) <i>пројекат у поодмаклој фази развоја</i> је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој је промена техничких спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;	ПУ		
2.1.21	(u) 'harmonised standard' means any European standard adopted by one of the European standardisation bodies listed in Annex I to Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council of June 1998 laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations and of rules on Information Society services (1) in connection with a mandate by the Commission drawn up in accordance with the procedure referred to in Article 6(3) of that Directive, which, by itself or together with other standards, provides a solution as regards compliance with a legal provision;	0.1. 2.1.29	29) <i>хармонизовани стандард</i> је стандард, односно техничка спецификација, који је усвојен од Европског комитета за стандардизацију (CEN) или Европског комитета за електротехничку стандардизацију (CENELEC) као признатих надлежних тела и који је развијен на захтев, односно по мандату Европске комисије, а који је објављен као национални стандард (без икаквих измена) од стране националних организација за стандардизацију;	ПУ		
2.1.22	(v) 'national safety authority' means a safety authority as defined in Article 3(g) of Directive 2004/49/EC;	0.2. 124	Дирекција обавља следеће послове: 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима; 2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја; 3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице; 4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице; 5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице; 6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности; 7) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује интероперабилност железничког система.			
2.1.23	(w) 'type' means a vehicle type defining the basic design characteristics of the vehicle as covered by a single type-examination certificate described in module B of Decision 93/465/EEC;	0.1. 2.1.28	28) <i>тип возила</i> обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;	ПУ		
2.1.24	(x) 'series' means a number of identical vehicles of a design type;	0.1. 2.1.25	25) <i>серија</i> железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;	ПУ		
2.1.25	(y) 'Agency' means the European Railway Agency, as established by Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European railway agency (Agency Regulation) (2);			НП	Одредба се односи на Агенцију.	
2.1.26	(z) 'entity in charge of maintenance' means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and registered as such in the national vehicle register.	0.1. 2.1.11	11) <i>лице задужено за одржавање</i> је лице задужено за одржавање железничког возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;	ПУ		
3	1. This Directive concerns the provisions relating to, for each subsystem, the interoperability constituents, the interfaces and procedures as well as the conditions of overall compatibility of the rail system required to achieve its interoperability. 2. The provisions of this Directive shall apply without prejudice to any other relevant Community provisions. However, in the case of interoperability constituents, including interfaces, compliance with			ПУ		У овом закону, посматрајући у целини, имплементирани су основни принципи Директиве иако члан није експлицитно

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	the essential requirements of this Directive may require the use of individual European specifications drawn up for that purpose.					пренесен.
4.1	1. The rail system, subsystems and interoperability constituents including interfaces shall meet the relevant essential requirements.	0.1. 16.1	Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви, када се интегришу у железнички систем.	ПУ		
4.2	2. The further technical specifications referred to in Article 34 of Directive 2004/17/EC which are necessary to complete European specifications or other standards in use within the Community must not conflict with the essential requirements.			НП	Ова одредба односи се на ТСИ, које израђују и доносе Агенција и Комисија.	
5.1	1. Each of the subsystems shall be covered by one TSI. Where necessary, a subsystem may be covered by several TSIs and one TSI may cover several subsystems. The decision to develop or to revise a TSI and the choice of its technical and geographical scope requires a mandate in accordance with Article 6(1).	0.1. 9.2	За сваки подсистем израђује се по један ТСИ. Према потреби, један подсистем може да буде обухваћен са више ТСИ-ја, а један ТСИ може да обухвата неколико подсистема.	ПУ		
5.2-8.2	2. Subsystems shall comply with the TSIs in force at the time of their placing in service, upgrading or renewal, in accordance with this Directive; this compliance shall be permanently maintained while each subsystem is in use. 3. To the extent necessary to achieve the objective referred to in Article 1, each TSI shall: (a) indicate its intended scope (part of network or vehicles referred to in Annex I; subsystem or part of subsystem referred to in Annex II); (b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems; (c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles provided for in Annex I; (d) determine the interoperability constituents and			ПУ НП	У даљем тексту закона постиже се овај услов иако текст није експлицитно пренесен. Није материја овог предлога.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>interfaces which must be covered by European specifications, including European standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;</p> <p>(e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity or the suitability for use of the interoperability constituents, on the one hand, or the 'EC' verification of the subsystems, on the other hand. These procedures shall be based on the modules defined in Decision 93/465/EEC;</p> <p>(f) indicate the strategy for implementing the TSIs. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the TSIs shall be the norm;</p> <p>(g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the above subsystem, as well as for the implementation of the TSIs.</p> <p>4. Each TSI shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate a target subsystem that may be obtained gradually within a reasonable time-scale. Accordingly, the gradual adoption of the TSIs and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.</p> <p>5. TSIs shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Member State. With this objective, provision may be made for specific cases for each TSI, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the TSIs shall stipulate the implementing rules of the elements of the TSIs indicated in paragraph 3(c) to (g).</p>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>6. If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in a TSI, they shall be clearly identified in an annex to the TSI as open points. Article 17(3) shall apply to these aspects.</p> <p>7. TSIs shall not be an impediment to decisions by the Member States concerning the use of infrastructures for the movement of vehicles not covered by the TSIs. 8. TSIs may make an explicit, clearly identified reference to European or international standards or specifications or technical documents published by the Agency where this is strictly necessary in order to achieve the objective of this Directive. In such case, these standards or specifications (or the relevant parts) or technical documents shall be regarded as annexes to the TSI concerned and shall become mandatory from the moment the TSI is applicable. In the absence of such standards or specifications or technical documents and pending their development, reference may be made to other clearly identified normative documents; in such case, this shall concern documents that are easily accessible and in the public domain.</p>					
8.3-8.4	<p>3. Until such time as the extension of the scope of the TSIs to cover the whole of the rail network takes effect:</p> <p>(a) authorisations for the placing in service — of vehicles and on-board control-command and signalling subsystems to be used at least partially on the part of the network that does not yet fall within the scope of the TSIs, in respect of that part of the network,</p> <p>— of infrastructure, energy and trackside control-command and signalling subsystems on the parts of the network that do not yet fall within the scope of the TSIs,</p> <p>shall be granted in accordance with the national rules referred to in Article 8 of Directive 2004/49/EC, or, where applicable, Article 17(3) of this Directive;</p> <p>(b) authorisations for the placing in service of</p>	0.1.		ПУ	Иако одредба није експлицитно прописана њена садржина произилази из текста закона.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>vehicles to be used occasionally on the part of the network that does not yet fall within the scope of the TSIs, in respect of that part of the network, shall be granted in accordance with Articles 21 to 27 and the national rules referred to in Article 8 of Directive 2004/49/EC, or, where applicable, Article 17(3) of this Directive.</p> <p>4. 4. A Member State need not apply the new or revised TSIs adopted in accordance with paragraph 2 in the case of projects at an advanced stage of development or subject to a contract in the course of performance when the relevant group of TSIs is published.</p>	<p>0.1. 11.1.1</p>	<p>Одступања од примене ТСИ-ја су дозвољена у следећим случајевима: 1) приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време доношења ТСИ-ја, били у поодмаклој фази развоја пројекта или су већ потписани уговори о извођењу радова.</p>			
9.1.1	<p>1. In the absence of relevant specific cases, a Member State need not apply one or more TSIs in accordance with this Article in the following cases:</p> <p>a) for a proposed new subsystem, for the renewal or upgrading of an existing subsystem, or for any element referred to in Article 1(1) at an advanced stage of development or the subject of a contract in the course of performance when these TSIs are published;</p>	<p>0.1. 11 0.1. 11.1.1</p>	<p>Одступања од примене ТСИ-ја су дозвољена у следећим случајевима: 1) приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време доношења ТСИ-ја, били у поодмаклој фази развоја пројекта или су већ потписани уговори о извођењу радова;</p>	ПУ		
9.1.2	<p>b) for any project concerning the renewal or upgrading of an existing subsystem where the loading gauge, track gauge, space between the tracks or electrification voltage in these TSIs is not compatible with those of the existing subsystem;</p>	<p>0.1. 11.1.2</p>	<p>2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када су товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем напајања електричном енергијом у ТСИ-јима нису у складу са спецификацијама постојећег подсистема;</p>	ПУ		
9.1.3	<p>c) for a proposed new subsystem or for the proposed renewal or upgrading of an existing subsystem in the territory of that Member State when its rail network is separated or isolated by the sea or separated as a result of special geographical conditions from the rail network of the rest of the Community;</p>			НП	Одредба није битна за систем железнице у Републици Србији пошто њена мрежа није изолована од железничке мреже остатка Заједнице.	
9.1.4	<p>d) for any proposed renewal, extension or upgrading of an existing subsystem, when the application of these TSIs would compromise the economic viability of the project and/or the compatibility of the rail system in that Member State;</p>	<p>0.1. 11.1.3</p>	<p>3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ-ја довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
9.1.5	e) where, following an accident or a natural disaster, the conditions for the rapid restoration of the network do not economically or technically allow for partial or total application of the relevant TSIs; (f) for vehicles coming from or going to third countries the track gauge	0.1. 11.1.4	4) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ТСИ-ја.	ПУ		
9.1.6	f) for vehicles coming from or going to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community.			НП	Одредба није битна за систем железнице у Републици Србији пошто њена мрежа није повезана са мрежама различите ширине колосека.	
9.2	2. In the cases referred to in paragraph 1, the Member State concerned shall communicate to the Commission a file containing the information set out in Annex IX. The Commission shall analyse the measures proposed by the Member State and shall inform the committee referred to in Article 29. 3	0.1. 11.6	Примљене захтеве за одступањем од ТСИ-ја, заједно са приложеном документацијом из става 4. тачка 2) овог члана, Дирекција доставља Европској комисији, ради даљег поступања у складу са прописима ЕУ.	ПУ		
9.3	3. In the case referred to in paragraph 1(a), within one year of entry into force of each TSI each Member State shall communicate to the Commission a list of projects that are taking place within its territory and are at an advanced stage of development.	0.1. 11.5	У случају из става 1. тачка 1) овог члана, у року од 10 дана од доношења сваког ТСИ-ја, наручилац је у обавези да достави Дирекцији списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја.	ПУ		
9.4	4. In the cases referred to in paragraph 1(a), (c) and (e), the Commission shall check that the file is in conformity and shall inform the Member State of the results of its analysis. Where necessary, a recommendation shall be drawn up concerning the specifications to be applied. The Member State may apply the alternative provisions referred to in Annex IX without delay.	0.1. 11.7	Дирекција обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске комисије.	ПУ		
9.5-9.6	5. In the cases referred to in paragraph 1(b), (d) and (f), the Commission shall decide, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3), whether to accept a request for a derogation. In the case referred to in paragraph 1(b), the Commission's decision shall not cover the loading gauge and the track gauge. The Commission shall give its decision within six months of the submission of the request supported by the complete file. In the absence of			НП	Ове одредбе односе се на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>such a decision, the request shall be deemed to have been accepted. Pending the Commission's decision, in the case referred to in paragraph 1(f), a Member State may apply the alternative provisions referred to in Annex IX.</p> <p>6. All Member States shall be informed of the results of the analyses and of the outcome of the procedure set out in paragraphs 4 and 5.</p>					
10.1.	<p>1. Member States shall take all necessary steps to ensure that interoperability constituents:</p> <p>(a) are placed on the market only if they enable interoperability to be achieved within the rail system while at the same time meeting the essential requirements;</p> <p>(b) are used in their area of use as intended and are suitably installed and maintained.</p> <p>These provisions shall not obstruct the placing on the market of these constituents for other applications.</p>	<p>0.1.</p> <p>12.1.</p> <p>12.2</p>	<p>Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:</p> <p>1) обезбеђују да се у оквиру железничког система постигне интероперабилност и ако испуњавају захтеве из члана 8. овог закона;</p> <p>2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.</p> <p>Одредба става 1. овог члана не спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који се користе у друге сврхе.</p>	ПУ		
10.2	<p>2. 2. Member States may not, in their territory and on the basis of this Directive, prohibit, restrict or hinder the placing on the market of interoperability constituents for use in the rail system where they comply with this Directive. In particular, they may not require checks which have already been carried out as part of the procedure of 'EC' declaration of conformity or suitability for use, the components of which are set out in Annex IV.</p>	<p>0.1.</p> <p>12.3</p>	<p>Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларација о усаглашености и погодности за употребу.</p>	ПУ		
11.1	<p>1. Member States shall consider those interoperability constituents which bear the 'EC' declaration of conformity or suitability for use as complying with the essential requirements of this Directive.</p>	<p>0.1.</p> <p>13.1</p>	<p>Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.</p>	ПУ		
11.2	<p>2. All interoperability constituents shall be subject to the procedure for assessing conformity and suitability for the use indicated in the relevant TSI and shall be accompanied by the corresponding certificate.</p>	<p>13.2</p>	<p>Чиниоци интероперабилности наведени у ТСИ-јима подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу и морају да буду праћени одговарајућим сертификатом.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
11.3 11.4 11.5	<p>3. Member States shall consider that an interoperability constituent meets the essential requirements if it complies with the conditions laid down by the corresponding TSI or the corresponding European specifications developed to comply with these conditions.</p> <p>4. Spare parts for subsystems that are already placed in service when the corresponding TSI enters into force may be installed in these subsystems without being subject to the procedure referred to in paragraph 2.</p> <p>5. TSIs may provide for a period of transition for rail products identified by those TSIs as interoperability constituents which have already been placed on the market when the TSIs enter into force. Such constituents shall satisfy the requirements of Article 10(1).</p>	13.3 13.4 13.5	<p>Чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу са условима наведеним у одговарајућем ТСИ-ју или припадајућој европској спецификацији развијеној у циљу усклађивања са тим условима.</p> <p>Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја могу се уградити у ове подсистеме, а да не подлежу поступцима из става 2. овог члана.</p> <p>У ТСИ-јима се може предвидети прелазни период за железничке производе који су у њима одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ-ја. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 12. ст. 1. и 2. овог закона.</p>			
12	<p>Where it appears to a Member State or the Commission that European specifications used directly or indirectly to achieve the objectives of this Directive do not meet the essential requirements, the committee referred to in Article 29 shall be informed thereof and the Commission shall adopt the most appropriate measure, being:</p> <p>(a) partial or total withdrawal of the specifications concerned from the publications containing them, or their amendment, after consultation, where European standards are involved, of the Committee set up under Directive 98/34/EC, or</p> <p>(b) review of the TSI in accordance with Article 7.</p>			НП	Овај члан односи се на Комисију.	
13.1	1. In order to establish the 'EC' declaration of conformity or suitability for use of an interoperability constituent, the manufacturer or his authorised representative established in the Community shall apply the provisions laid down by the relevant TSIs.	0.1. 14.1	Ради издавања декларације о усаглашености или декларације о погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији примењује одредбе овог закона, подзаконских аката и релевантних ТСИ-ја.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
13.2	2. Where the corresponding TSI so requires, assessment of the conformity or suitability for use of an interoperability constituent shall be carried out by the notified body with which the manufacturer or his authorised representative established in the Community has lodged the application.	0.1. 14.2	Оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.	ПУ		
13.3	3. Where interoperability constituents are the subject of other Community directives covering other aspects, the 'EC' declaration of conformity or suitability for use shall, in such cases, state that the interoperability constituents also meet the requirements of those other directives.	0.1. 14.10	Када се на чиниоце интероперабилности примењују прописи који се односе на њихове друге аспекте, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају и захтеве тих прописа.	ПУ		
13.4	4. Where neither the manufacturer nor his authorised representative established in the Community has met the obligations of paragraphs 1 and 3, those obligations shall be incumbent on any person who places interoperability constituents on the market. The same obligations shall apply to whomsoever assembles interoperability constituents or parts of interoperability constituents having diverse origins or manufactures interoperability constituents for his own use, for the purposes of this Directive.	0.1. 14.12 14.13	Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 10. овог члана, онда је те обавезе дужно да испуни лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште. Одредба става 12. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.	ПУ		
13.5	5. Without prejudice to the provisions of Article 14: (a) in each instance where the Member State finds that the 'EC' declaration of conformity has been drawn up improperly, the manufacturer or his authorised representative established in the Community shall be required, if necessary, to restore the interoperability constituent to a state of conformity and to terminate the infringement under the conditions laid down by that Member State; (b) where non-conformity persists, the Member State shall take all appropriate steps to restrict or prohibit the placing on the market of the interoperability constituent in question, or to ensure that it is withdrawn from the market in accordance	0.1. 14.15 14.16	Уколико установи да је декларација непрописно састављена, Дирекција ће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа. Уколико се неусаглашеност не може отклонити Дирекција ће предузети мере да ограничи или забрани стављање на тржиште дотичног чиниоца интероперабилности, или да се он повуче са тржишта, у складу са поступком из члана 15. овог закона.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	with the procedures provided for in Article 14					
14.1	<p>1. Where a Member State finds that an interoperability constituent covered by the ‘EC’ declaration of conformity or suitability for use and placed on the market is unlikely, when used as intended, to meet the essential requirements, it shall take all necessary steps to restrict its field of application, prohibit its use or withdraw it from the market. The Member State shall forthwith inform the Commission of the measures taken and give the reasons for its decision, stating in particular whether failure to conform is due to:</p> <p>(a) failure to meet the essential requirements;</p> <p>(b) incorrect application of European specifications where application of such specifications is relied upon;</p> <p>(c) inadequacy of European specifications.</p>	<p>0.1.</p> <p>15.1</p> <p>15.2</p> <p>15.2.1</p> <p>15.2.2</p> <p>15.2.3</p>	<p>Уколико се утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу и стављен на тржиште не испуњава основне захтеве током предвиђене употребе Дирекција ће предузети све одговарајуће мере да ограничи или забрани стављање на тржиште предметног чиниоца интероперабилности или ће наложити његово повлачење са тржишта. Дирекција без одлагања обавештава Европску комисију о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:</p> <p>1) неиспуњење основних захтева;</p> <p>2) неправилна примена европских спецификација у случају где се оне примењују;</p> <p>3) неадекватност европских спецификација.</p>	ПУ		
14.2	<p>2. The Commission shall consult the parties concerned as quickly as possible. Where, following that consultation, the Commission establishes that the measure is justified it shall forthwith inform the Member State that has taken the initiative as well as the other Member States thereof. Where, after that consultation, the Commission establishes that the measure is unjustified it shall forthwith inform the Member State that has taken the initiative and the manufacturer or his authorised representative established within the Community thereof. Where the decision referred to in paragraph 1 is justified by the existence of a gap in European specifications, the procedure set out in Article 12 shall apply</p>			НП	Одредба процедуралног карактера.	
14.3	<p>3. Where an interoperability constituent bearing the ‘EC’ declaration of conformity fails to comply, the competent Member State shall take appropriate measures against whomsoever has drawn up the declaration and shall inform the Commission and the other Member States thereof.</p>	<p>0.1.</p> <p>15.3</p> <p>15.4</p>	<p>Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.</p> <p>Решење из става 3. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			покренути спор пред Управним судом.			
14.4	4. The Commission shall ensure that the Member States are kept informed of the course and results of that procedure.			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
15.1	<p>1. Without prejudice to Chapter V, each Member State shall authorise the placing in service of those structural subsystems constituting the rail system which are located or operated in its territory.</p> <p>To this end, Member States shall take all appropriate steps to ensure that these subsystems may be placed in service only if they are designed, constructed and installed in such a way as to meet the essential requirements concerning them when integrated into the rail system.</p> <p>In particular, they shall check: — the technical compatibility of these subsystems with the system into which they are being integrated, — the safe integration of these subsystems in accordance with Articles 4(3) and 6(3) of Directive 2004/49/EC.</p>	<p>0.3. 19.1</p> <p>0.1. 16.1</p> <p>16.1.1</p> <p>16.1.2</p>	<p>Да би се структурни подсистеми пустили у рад и користили на железничким пругама Републике Србије морају имати дозволу за коришћење у складу са законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице.</p> <p>Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви, када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава:</p> <p>1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу; 2) безбедна интеграција ових подсистема применом мера за контролу ризика.</p>	ПУ		
15.2	2. Each Member State shall check, before these subsystems are placed in service, that they comply, where applicable, with the relevant TSI provisions on operation and maintenance.	<p>0.1. 21.4</p>	Дирекција, пре пуштања подсистема у рад, кад је потребно, проверава да ли су они у сагласности са одредбама релевантних ТСИ-ја и/или националних железничких техничких прописа који се односе на експлоатацију и одржавање подсистема.	ПУ		
15.3	3. After these subsystems have been placed in service, the check shall be carried out:	<p>0.1. 21.13</p>	Након издавања дозволе за коришћење структурних подсистема, Дирекција проверава:			
15.3.1	(a) for infrastructures, in the context of the granting and supervision of safety authorisations under Article 11 of Directive 2004/49/EC;	21.13.1	1) инфраструктуру, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром;	ПУ		
15.3.2	(b) for vehicles, in the context of the granting and supervision of safety certificates under Article 10 of Directive 2004/49/EC.	21.13.2	2) возила, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.			Република Србија преузима комплетне ТСИ-је укључујући и поступке верификације.

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
15.3.3	To that end, the assessment and verification procedures laid down in the relevant structural and functional TSIs shall be used.	0.1. 19.2	Верификација структурног подсистема заснива се на ТСИ-јима, уколико постоје.			
16	Without prejudice to the provisions of Article 15(1), Member States may not, in their territory and on grounds relating to this Directive, prohibit, restrict or hinder the construction, placing in service and operation of structural subsystems constituting the rail system which meet the essential requirements. In particular, they may not require checks which have already been carried out: — either as part of the procedure leading to the ‘EC’ declaration of verification, the components of which are set out in Annex V, — or in other Member States, before or after the entry into force of this Directive, with a view to verifying compliance with identical requirements under identical operational conditions.	0.1. 16.2 16.2.1 16.2.2	Не може се забрањивати, ограничавати или ометати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно обављање провера које су већ извршене: 1) у оквиру поступка за стицање декларације о верификацији; 2) у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ, у циљу верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.	ПУ		
17.1	1. Member States shall consider as being interoperable and meeting the essential requirements concerning them, those structural subsystems constituting the rail system which are covered by the ‘EC’ declaration of verification.	0.1. 19.1	Структурни подсистеми који су обухваћени декларацијом о верификацији сматрају се интероперабилним и усклађеним са основним захтевима.	ПУ		
17.2	2. Verification of the interoperability, in accordance with the essential requirements, of a structural subsystem constituting the rail system shall be established by reference to TSIs, where they exist.	0.1. 19.2	Верификација структурног подсистема заснива се на ТСИ-јима, уколико постоје.	ПУ		
17.3.1	3. Member States shall draw up, for each subsystem, a list of the technical rules in use for implementing the essential requirements and notify this list to the Commission when: — no relevant TSI exists, or — a derogation has been notified under Article 9, or — a specific case requires the application of	0.1. 19.3 19.3.1 19.3.2	Дирекција припрема списак важећих националних железничких техничких прописа који се примењују за испуњавање основних захтева у случају: 1) да не постоје ТСИ за одређени структурни подсистем; 2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>technical rules not included in the relevant TSI.</p> <p>This list shall be notified either: — each time the list of technical rules that, pursuant to Article 16(3) of Directive 96/48/EC and Article 16(3) of Directive 2001/16/EC, was required to be notified by 30 April 2005 is changed, or — after the derogation has been notified, or — after publication of the TSI concerned.</p> <p>On that occasion, Member States shall also designate the bodies responsible for carrying out, in the case of these technical regulations, the verification procedure referred to in Article 18.</p>	<p>19.3.3</p> <p>19.4</p> <p>19.5</p> <p>19.6</p> <p>19.8</p>	<p>3) да специфични случај, захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ-ју.</p> <p>Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.</p> <p>Европској комисији пријављује се списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије и комплетни текстови прописа.</p> <p>Европска комисија се обавештава о свакој измени националних техничких прописа и о сваком новом националном техничком пропису који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на имплементацију ТСИ.</p> <p>Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 17. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, као исправу о усаглашености.</p>			
17.3.2-17.3.3	<p>The Commission shall communicate this information to the Agency, which shall publish it.</p> <p>Member States shall make available the full text of the notified rules at the request of the Commission. In order to prevent further barriers from being created, and with a view to taking forward the classification of national rules in accordance with Article 27, the Commission shall monitor the introduction of new rules by the Member States. If the Commission considers that the new rule constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, a decision, addressed to the</p>			НП	Ове одредбе односе се на Комисију и Агенцију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Member State concerned, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).					
17.3.4	Member States may choose not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States shall mention such rules and restrictions in the infrastructure registers referred to in Article 35.	0.1.		НП	Одредба је дискреционог карактера.	
17.3.5	Member States shall ensure that binding technical rules are published and made available to all infrastructure managers, railway undertakings and applicants for authorisations for placing in service in clear language that can be understood by the parties concerned.	0.1. 19.4	Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.	ПУ		
18.1	1. In order to establish the 'EC' declaration of verification, the applicant shall invite the notified body that it has selected for that purpose to apply the 'EC' verification procedure referred to in Annex VI. The applicant may be the contracting entity or the manufacturer, or their authorised representative within the Community.	0.1. 17.2	У циљу издавања декларације о верификацији подсистема, подносилац захтева бира тело коме ће поднети захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може да буде наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.	ПУ		
18.2	2. The task of the notified body responsible for the 'EC' verification of a subsystem shall begin at the design stage and cover the entire manufacturing period through to the acceptance stage before the subsystem is placed in service. It shall also cover verification of the interfaces of the subsystem in question with the system into which it is incorporated, based on the information available in the relevant TSI and in the registers provided for in Articles 34 and 35.	0.1. 17.2 17.3	Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза: 1) пројектовање; 2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема; 3) коначно испитивање подсистема. Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ-јима и регистрима из чл. 31. и 32. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.	ПУ		
18.3	3. The notified body shall be responsible for compiling the technical file that has to accompany the 'EC' declaration of verification. This technical file must contain all the necessary documents relating to the characteristics of the subsystem and, where appropriate, all the documents certifying conformity of the interoperability constituents. It should also	0.1. 17.5 17.6	Пријављено тело дужно је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема. Техничка документација из става 5. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	contain all the elements relating to the conditions and limits of use and to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.		упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.			
18.4	4. The notified body may issue intermediate statement verifications to cover certain stages of the verification procedure or certain parts of the subsystem. In such a case, the procedure set out in Annex VI shall apply.	0.1. 17.9	Пријављено тело може, на захтев подносиоца захтева, издати прелазну изјаву о верификацији (у даљем тексту: ПИВ) за фазу пројектовања (укључујући испитивање типа) или фазу производње целог подсистема или за било који део подсистема.	ПУ		
18.5	5. If the relevant TSIs allow, the notified body may issue certificates of conformity for a series of subsystems or certain parts of those subsystems	0.1. 17.9	Ако одговарајући ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за серију подсистема или одређених делова тих подсистема.	ПУ		
19.1	1. Where a Member State finds that a structural subsystem covered by the 'EC' declaration of verification accompanied by the technical file does not fully comply with this Directive and in particular does not meet the essential requirements, it may request that additional checks be carried out.	0.1. 20.1	Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији подсистема није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито ако подсистем не испуњава захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да наложи лицу које је издало декларацију о верификацији подсистема извршавање допунских провера и контрола.	ПУ		
19.2	2. The Member State making the request shall forthwith inform the Commission of any additional checks requested and set out the reasons therefor. The Commission shall consult the interested parties.	0.1. 20.2	О захтеву за допунске провере и контроле одмах се обавештава Европска комисија, уз одговарајуће образложење. Комисија се консултује са заинтересованим странама.	ПУ		
19.3	3. The Member State making the request shall state whether the failure to fully comply with this Directive is due to: (a) non-compliance with the essential requirements or with a TSI, or incorrect application of a TSI. In that case, the Commission shall forthwith inform the Member State where the person who drew up the 'EC' declaration of verification in error resides and shall request that Member State to take the	0.1. 20.3 20.4	У акту којим су наложене мере из става 1. овог члана, Дирекција је дужна да наведе да ли је у питању неусклађеност са захтевима из члана 8. овог закона, или са ТСИ-јем, или су неправилно примењени ТСИ-ји. Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, подсистем не може да добије дозволу за коришћење.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>appropriate measures;</p> <p>(b) inadequacy of a TSI. In that case, the procedure for amending the TSI as referred to in Article 7 shall apply</p>					
20.1	<p>1. In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Member State concerned a file describing the project. The Member State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable TSI, shall decide whether the extent of the works means that a new authorisation for placing in service within the meaning of this Directive is needed.</p> <p>Such new authorisation for placing in service shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the works envisaged. If a new authorisation is needed, the Member State shall decide to what extent the TSIs need to be applied to the project.</p> <p>The Member State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.</p>	<p>0.1. 29.1</p> <p>29.2</p> <p>29.3</p>	<p>У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а Дирекција одлучује, узимајући у обзир план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за тип возила.</p> <p>Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема а Дирекција одлучује у којој мери је потребно применити ТСИ-је на предметни подсистем.</p> <p>У случају из става 1. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави захтевану документацију.</p>	ПУ		
20.2	<p>2. When a new authorisation is required and if the TSI is not fully applied, the Member States shall notify the following information to the Commission:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the reason why the TSI is not fully applied, — the technical characteristics applicable in place of the TSI, — the bodies responsible for applying, in the case of those characteristics, the verification procedure referred to in Article 18. 3. 	<p>0.1. 29.4</p> <p>29.4.1</p> <p>29.4.2</p> <p>29.4.3</p>	<p>Ако је је потребно да се изда нова дозвола, а да се приликом њеног издавања ТСИ-ји не примене у потпуности, Дирекција доставља информације Европској комисији о:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) разлозима због којих ТСИ-ји нису у потпуности примењени; 2) техничким карактеристикама примењеним уместо ТСИ-ја; 3) телима која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема. 	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
20.3	3. The Commission shall communicate the information referred to in paragraph 2 to the Agency, which shall publish it.			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
21.1	1. Before being used on a network, a vehicle shall be authorised to be placed in service by the national safety authority which is competent for this network, unless otherwise provided for in this Chapter.	0.1. 22.1 22.2	Типови свих возила која се региструју у Републици Србији, било ког произвођача, морају да буду одобрени. Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.	ПУ		
21.2	2. A TSI conform vehicle shall be authorised in accordance with Articles 22 or 23.	0.1. 24 25	Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ-јима. Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ТСИ-јима.	ПУ		
21.3	3. A non-TSI conform vehicle shall be authorised in accordance with Articles 24 or 25.	0.1. 27 28	Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима. Додатна дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима.	ПУ		
21.4	4. A vehicle which conforms to an authorised type shall be authorised in accordance with Article 26.	0.1. 22	Дозвола за тип возила.	ПУ		
21.5	5. An authorisation granted by one Member State shall be valid in all Member States, without prejudice to the provisions of Articles 23 and 25 concerning additional authorisations. Member States shall clarify, by adopting specific national rules or through national provisions implementing this Directive, whether additional authorisations are needed in accordance with the relevant provisions of Article 23	0.5.		ПУ		Закон о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	in the case of TSI conform vehicles or Article 25 in the case of non-TSI conform vehicles.					железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС-Међународни уговори”, бр.1/10 и 2/13-др. закон)
21.6	6. All applications for an authorisation to place in service shall be the subject of a decision by the competent national safety authority, pursuant to Articles 22 and 23 or Articles 24 and 25. The authorisation to place in service may stipulate conditions of use and other restrictions.	0.1. 24.2 24..2.1 24.2.2 24.2.2.1	Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин: 1) ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера; 2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 17. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе може да провери: (1) техничку усклађеност релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 16. став 1. овог закона,	ПУ		Исто и у чл. 24, 26. и 27.

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		24.2.2.2 24.2.2.3 23.2.3	(2) техничку усклађеност возила и мреже на којој ће саобраћати, (3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања, 3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са типом возила.			
21.7	7. Any decision by a competent national safety authority refusing the placing in service of a vehicle shall be duly substantiated. The applicant may within a period of one month from receipt of the negative decision request that the competent national safety authority reviewed the decision for duly justified reasons. The national safety authority shall then have two months starting from receipt of the appeal to confirm or reverse its decision. If the negative decision is confirmed, the applicant may request that the appeal body designated by the competent Member State under Article 17(3) of Directive 2004/49/EC review the decision for duly justified reasons. Member States may designate the regulatory body set up in accordance with Article 30 of Directive 2001/14/EC for the purpose of this appeal procedure.	0.1. 21.2	Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.	ДУ	Према законодавству у Републици Србији решења државних органа (Дирекција за железнице је државни орган) су коначни у управном поступку. Жалба није могућа али је могуће покретање управног спора.	
21.8	In the absence of a decision of the competent national safety authority as referred to in Articles 23(7) and 25(5) within the prescribed time limits, the placing in service of the vehicle in question shall be deemed to have been authorised after a period of three months starting at the end of these time limits. The authorisations granted pursuant to this paragraph are only valid on the network for which the competent national safety authority did not react within the prescribed limits.	0.1. 25.10	Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року из става 9. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.	ПУ		
21.9	A national safety authority which intends to revoke an authorisation to place in service granted by itself or an authorisation granted to the applicant pursuant to paragraph 8 shall use the procedure for revision of safety certificates referred to in Article 10(5) of	0.1. 31.1	Дирекција одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Directive 2004/49/EC or, where applicable, the procedure for revision of safety authorisations referred to in Article 11(2) of that Directive.	31.1.1. 31.1.1.1 31.1.1.2 31.1.1.3 31.1.2 31.1.3 31.2 31.2.1 31.2.2 31.3	утврди: 1) да железничко возило више није у складу са: (1) ТСИ-јима или националним железничким техничким прописима, (2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона, (3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID-у; 2) да ималац није испунио захтев Дирекције да исправи недостатке у прописаном року; 3) да се не поштују услови или ограничења из члана 20. став 6. овог закона. Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се: 1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ТСИ-јима, националним железничким техничким прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у или уколико се не поштују прописани рокови за одржавање; 2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид. Дозвола за коришћење ће бити суспендована до поновног испуњавања свих услова за издавање исте.			
21.10	10. In the case of an appeal procedure, the competent appeal body referred to in paragraph 7 may request from the Agency an opinion which, in that case, shall			НП	Према законодавству у Републици Србији решења	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	be issued within one month of the request being filed and notified to the applicant, to the competent appeal body and to the competent national safety authority which refuses to grant the authorisation.				државних органа (Дирекција за железнице је државни орган) су коначни у управном поступку. Жалба није могућа али је могуће покретање управног спора.	
21.11	11. In the case of vehicles running between a Member State and a third country, on a network whose track gauge is different from that of the main rail network within the Community and for which a derogation may be granted in accordance with Article 9(5) or which are subject to specific cases, the national rules referred to in Articles 22 and 24 may include international agreements in so far as they are compatible with Community legislation.			НП	Ово није битна одредба за железнички систем у Републици Србији пошто се ширина колосека не разликује од ширине колосека главне железничке мреже у Заједници.	
21.12	12. Authorisations for placing in service which have been granted before 19 July 2008, including authorisations delivered under international agreements, in particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) and RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), shall remain valid in accordance with the conditions under which the authorisations have been granted. This provision takes precedence over Articles 22 to 25.	0.1. 29.1 29.1.1 29.1.1.1 29.1.1.2 29.1.2	Додатна дозвола за коришћење не издаје се: 1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја која: (1) носе ознаку RIC или RIV, (2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава; 2) за возила из тачке 2) овог члана која се увозе из иностранства.	ПУ		С обзиром да је део ове одредбе не преносивог карактера у закону је пренесена је суштина.
21.13	13. Member States may grant authorisations to place in service a series of vehicles. To that end, the national safety authorities shall notify the applicant of the procedure to be followed.			НП	Дискрециона одредба	
21.14	14. Authorisations for placing in service granted in accordance with this Article shall be without prejudice to other conditions imposed on railway undertakings and infrastructure managers for	0.1. 21.14	Дозволе за коришћење возила издате у складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављене железничким превозницима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	operating such vehicles on the relevant network, pursuant to Articles 9, 10 and 11 of Directive 2004/49/EC.		тих возила на одговарајућој мрежи кроз захтеве за успостављање система за управљање безбедношћу и поседовање одговарајућих сертификата о безбедности.			
22.1	1. This Article shall apply to vehicles which are in conformity with all the relevant TSIs which are in force at the moment of placing in service, provided that a significant part of the essential requirements is laid down in these TSIs and that the relevant TSI on rolling stock has entered into force and is applicable.	0.1. 24.1	Техничке карактеристике возила која се региструју у Републици Србији, морају да буду усаглашене са релевантним ТСИ-јима који су на снази и примењују се у тренутку њиховог пуштања у рад.	ПУ		
22.2	2. The first authorisation shall be granted by a national safety authority as follows: (a) where all the structural subsystems of a vehicle have been authorised in conformity with the provisions of Chapter IV, the authorisation shall be granted without further checks; (b) in the case of vehicles bearing all necessary 'EC' declarations of verification as provided for in Article 18, the criteria which a national safety authority may check with a view to granting an authorisation for placing in service may concern only: — technical compatibility between the vehicle's relevant subsystems and their safe integration in accordance with Article 15(1), — technical compatibility between the vehicle and the network concerned, — national rules applicable to the open points, — national rules applicable to the specific cases duly identified in the relevant TSIs.	0.1. 24.2 24.2.1 24.2.2 24.2.2.1 24.2.2.2 24.2.2.3 24.2.2	Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин: 1) ако је за све структурне подсистеме возила приложена декларација о верификацији, дозвола се издаје без додатних провера; 2) ако је за возило приложена декларација о верификацији, у складу са чланом 17. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе проверава: (1) техничку усклађеност релевантних структурних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 16. став 1. овог закона, (2) техничку усклађеност возила и мреже на којој ће саобраћати, (3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања, 3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са одобреним типом возила.	ПУ		
23.1	1. Vehicles in complete conformity with TSIs covering all aspects of the relevant subsystems without specific cases and without open points strictly related to technical compatibility between vehicle and network, shall not be subject to any additional authorisation for placing in service as long	0.1. 25.1	Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ-јима који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет специфичних случајева и отворених питања која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	as they run on TSI conform networks in the other Member States or under the conditions specified in the corresponding TSIs.		подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима.			
23.2	2. In the case of vehicles placed in service in accordance with Article 22 but not covered by paragraph 1, Member States shall decide if additional authorisations are necessary on their territory. In this case, paragraphs 3 to 7 shall apply.	0.1. 25.2	За возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.	ПУ		
23.3	<p>3. The applicant shall submit to the national safety authority a file on the vehicle or type of vehicle and the intended use thereof on the network. The file shall contain the following information:</p> <p>(a) documentary evidence that the placing in service of the vehicle has been authorised in another Member State in accordance with Article 22;</p> <p>(b) a copy of the technical file as referred to in Annex VI. This shall include, in the case of vehicles equipped with data recorders, information on the data collection procedure, permitting read out and evaluation, as long as this information is not harmonised by the corresponding TSI;</p> <p>(c) records showing the vehicle's maintenance history and, where applicable, technical modifications undertaken after the authorisation;</p> <p>(d) evidence on technical and operational characteristics that shows that the vehicle is compatible with the infrastructures and fixed installations, including climate conditions, energy supply system, control-command and signalling system, track gauge and infrastructure gauges, maximum permitted axle load and other constraints of the network.</p>	0.1. 25.4 25.4.1 25.4.2 25.4.3 25.4.4	<p>Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу на мрежи Републике Србије која садржи:</p> <p>1) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у другој држави;</p> <p>2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ-јима;</p> <p>3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;</p> <p>4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и остала ограничења мреже.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
23.4	4. The criteria checked by a national safety authority may concern only: — technical compatibility between the vehicle and the network concerned, including the national rules applicable to the open points needed to ensure such compatibility, — the national rules applicable to the specific cases duly identified in the relevant TSIs.	0.1. 25.5	Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености.	ПУ		Не постоје специфични случајеви у ТСИ-јима која се односе на Републику Србију.
23.5	5. The national safety authority may request additional information to be supplied, risk analyses to be carried out in accordance with Article 6(3)(a) of Directive 2004/49/EC or tests to be conducted on the network in order to verify the criteria referred to in paragraph 4. However, after the adoption of the reference document referred to in Article 27 of this Directive, the national safety authority may only carry out such verification on the basis of the national rules relating to Group B or C featuring in that document.	0.1. 25.6	Дирекција може захтевати достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење испитивања на мрежи ради провере елемената из става 5. овог члана.	ПУ		Национални прописи Републике Србије не налазе се у референтном документу.
23.6	6. The national safety authority shall define, after consultation with the applicant, the scope and content of the additional information, the risk analyses and the tests requested. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of the applicant's request. Where appropriate, the national safety authority shall take measures to ensure that the tests take place.	0.1. 25.7	Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања на мрежи. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.	ПУ		
23.7	7. All applications for an authorisation to place in service submitted in accordance with this Article shall be the subject of a decision by the national safety authority, to be taken as soon as possible and not later than: (a) two months after submission of the file referred to in paragraph 3; (b) where applicable, one month after provision of any additional information requested by the national safety authority;	0.1. 25.9 25.9.1 25.9.2	Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана: 1) два месеца након достављања докумената из става 4. овог члана; 2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(c) where applicable, one month after provision of the results of any tests requested by the national safety authority.					
24.1	1. This Article shall apply to vehicles which are not in conformity with all the relevant TSIs in force at the moment of placing in service, including vehicles subject to derogations, or where a significant part of the essential requirements is not laid down in one or more TSIs.	0.1. 27.1	Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији, а нису усаглашена са свим релевантним ТСИ-јима на снази или се на њих примењују одредбе члана 11. став 2. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева приложио:	ПУ		
24.2	2. The first authorisation shall be granted by a national safety authority as follows: — for the technical aspects covered by a TSI, if any, the ‘EC’ verification procedure shall apply, — for the other technical aspects, national rules as notified under Article 17(3) of this Directive and under Article 8 of Directive 2004/49/EC shall apply. This first authorisation shall be valid only on the network of the Member State granting it.	27.1.1 27.1.2 27.1.2.1 27.1.2.2 26.2	1) декларацију о усаглашености са типом возила; 2) документацију о изведеном поступку верификације: (1) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве ТСИ-ја ПУ (2) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа. Дозвола из става 1. овог члана која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.	ПУ		
25.1	1. In the case of vehicles that have been authorised to be placed in service in one Member State in accordance with Article 21(12) or Article 24, other Member States may decide in accordance with this Article whether additional authorisations to place in service are necessary on their territory.	0.1. 28.1	Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ-јима, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији. Додатну дозволу издаје Дирекција на начин из члана 20. став 1. овог закона.	ПУ		
25.2	2. The applicant shall submit to the national safety authority a technical file on the vehicle or type of vehicle, together with details of planned use on the network. The file shall contain the following information: (a) documentary evidence that the placing in service of the vehicle has been authorised in another Member State together with documentation on the procedure followed in order to show that the vehicle complied with the safety requirements in force,	0.1. 28.3 28.4 28.4.1	Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу заједно са подацима о планираном коришћењу на мрежи Републике Србије. Документација из става 3. овог члана садржи: 1) доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави заједно са списком документације примењене у поступку, да би се показало да возило испуњава важеће безбедносне захтеве,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>including, where applicable, information on derogations enjoyed or granted in accordance with Article 9;</p> <p>(b) the technical data, the maintenance programme and the operational characteristics. This shall include, in the case of vehicles equipped with data recorders, information on the data collection procedure, permitting read out and evaluation as provided for in Article 20(2)(c) of Directive 2004/49/EC;</p> <p>(c) records showing the vehicle's history of operation, maintenance and, where applicable, technical modifications undertaken after the authorisation;</p> <p>(d) evidence on technical and operational characteristics that shows that the vehicle is compatible with the infrastructures and fixed installations, including climate conditions, energy supply system, control-command and signalling system, track gauge and infrastructure gauges, maximum permitted axle load and other constraints of the network.</p>	<p>28.4.2</p> <p>28.4.3</p> <p>28.4.4</p>	<p>укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;</p> <p>2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;</p> <p>3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;</p> <p>4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.</p>			
25.3	3. The information referred to in paragraph 2(a) and (b) may not be called into question by the national safety authority, save where the latter is able to demonstrate without prejudice to Article 16 the existence of a substantial safety risk. After the adoption of the reference document referred to in Article 27, the national safety authority may not invoke in this regard any Group A rule listed in that document.	<p>0.1.</p> <p>28.6</p>	Докази из става 4. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.	ПУ		
25.4	4. The national safety authority may request additional information to be supplied, risk analyses to be carried out in accordance with Article 6(3)(a) of Directive 2004/49/EC or tests to be conducted on the network in order to verify that the information referred to in paragraph 2(c) and (d) of this Article complies with the national rules in force as notified to the Commission pursuant to Article 8 of Directive	<p>0.1.</p> <p>28.7</p>	<p>Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење испитивања на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 4. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.</p> <p>Дирекција ће, након консултације са</p>	ПУ		Национални прописи Републике Србије не налазе

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>2004/49/EC or to Article 17 of this Directive. However, after the adoption of the reference document referred to in Article 27 of this Directive, the national safety authority may only carry out such verification on the basis of the national rules relating to Group B or C listed in that document.</p> <p>The national safety authority shall define, after consultation with the applicant, the scope and content of the additional information, the risk analyses or the tests requested. The infrastructure manager, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of the applicant's request. Where appropriate, the national safety authority shall take measures to ensure that the tests take place.</p>	28.8	<p>подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.</p>			се у референтном документу.
25.5	<p>5. All applications for an authorisation to place in service submitted in accordance with this Article shall be the subject of a decision by the national safety authority, to be taken as soon as possible and not later than:</p> <p>(a) four months after submission of the technical file referred to in paragraph 2;</p> <p>(b) where applicable, two months after provision of the additional information or risk analyses requested by the national safety authority pursuant to paragraph 4;</p> <p>(c) where applicable, two months after provision of the results of the tests requested by the national safety authority pursuant to paragraph 4.</p>	<p>0.1. 28.10</p>	<p>Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:</p> <p>1) четири месеца након достављања докумената из става 4. овог члана; 2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.</p>	ПУ		
26.1	<p>1. Member States may grant authorisations for types of vehicles.</p>	<p>0.1 22.2</p>	<p>Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.</p>	ПУ		
26.2	<p>2. However, if Member States authorise a vehicle, they shall at the same time authorise the type of vehicle.</p>			НУ		Ово није транспоновано јер у члану 21. закона прописано је да

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
						се прво издаје тип дозвола, а затим индивидуална дозвола. Такође, Директива у члану 26.1. оставља могућност државама чланицама да одобрава тип возила.
26.3	3. A vehicle which conforms to a type already authorised in a Member State shall be authorised by that Member State on the basis of a declaration of conformity to this type submitted by the applicant without further checks. However, where the relevant provisions in TSIs and national rules on the basis of which a type of vehicle was authorised have changed, Member States shall decide if authorisations of type already granted remain valid or need to be renewed. The criteria which a national safety authority checks in the case of a renewed authorisation of type may only concern the changed rules. The renewal of the type authorisation does not affect authorisations of vehicles already granted on the basis of previously authorised types.	<p>0.1. 22.7</p> <p>22.9</p> <p>22.10</p>	<p>Возила која одговарају одобреном типу морају да добију појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.</p> <p>У случају измена одговарајућих одредаба у ТСИ-јима и националним железничким техничким прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција ће одлучити да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или треба издати нову.</p> <p>Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени. Издавање нових дозвола за тип возила не утиче на дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила.</p>	ПУ		
26.4	4. The model of declaration of conformity to type shall be adopted by the Commission by 19 July 2009 on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).			НП	Одредба процедуралног карактера.	
26.5	5. The declaration of conformity to type shall be established in accordance with:	0.3.	Прилог 9 шематски приказ	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(a) for TSI conform vehicles, the verification procedures of the relevant TSIs; (b) for non-TSI conform vehicles, the verification procedures as defined in modules D or E of Decision 93/465/EEC. Where appropriate, the Commission may adopt an ad hoc verification procedure in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).					
26.6	6. The applicant may request a type authorisation in several Member States at the same time. In this case, national safety authorities shall cooperate with a view to simplifying the procedure and minimising administrative efforts.	0.1. 22.11	Ако подносилац захтева тражи дозволу за тип возила и у другим државама Дирекција сарађује са телима којима су поверени послови везани за безбедност на железници тих држава у циљу поједностављења поступка и смањења административних послова.	ПУ		
26.7	7. Type authorisations shall be registered in the European register of authorised types of vehicles referred to in Article 34. This register shall specify the Member State or Member States in which a type of vehicle is authorised.	0.1. 33	Дирекција доставља Агенцији Европске уније за железнице податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији ради уношења у регистар.	ПУ		
27.	1. In order to facilitate the procedure for authorising the placing in service of vehicles referred to in Article 25, national rules shall be classified pursuant to Annex VII. 2. Without prejudice to Article 30(3), the Agency shall, by 19 January 2009, review the parameters set out in section 1 of Annex VII and make the recommendations it considers appropriate to the Commission. 3. The Agency shall draw up a recommendation for a reference document cross-referencing all the national rules applied by the Member States for placing vehicles in service. The national safety authorities shall cooperate with the Agency in this task. 4. The Commission shall adopt the reference document, as well as any decision to update it, on the basis of the Agency's recommendation and in			НП	Одредба се односи на државе чланице.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).					
28.1	1. Member States shall notify to the Commission and the other Member States the bodies responsible for carrying out the procedure for the assessment of conformity or suitability for use referred to in Article 13 and the verification procedure referred to in Article 18, indicating each body's area of responsibility, and the identification numbers obtained in advance from the Commission. The Commission shall publish in the Official Journal of the European Union the list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep this list updated.	0.1. 17.19	Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја, врши пријављивање тела из става 18. овог члана: 1) Европској комисији и државама чланицама Европске уније; 2) Генералном секретару ОТИФ-а.	ПУ		
28.2	2. Member States shall apply the criteria provided for in Annex VIII for the assessment of the bodies to be notified. Bodies meeting the assessment criteria provided for in the relevant European standards shall be deemed to meet those criteria.	0.4.		ПУ		Члан 18. овог закона
28.3	3. A Member State shall withdraw approval from a body which no longer meets the criteria referred to in Annex VIII. It shall forthwith inform the Commission and the other Member States thereof.	0.1. 17.20	Одузимање одобрења телу за оцењивање усаглашености које не испуњава услове из става 18. овог члана врши се на начин прописан законом којим се уређују технички прописи за производе и оцењивање усаглашености. О одузетим одобрењима обавештавају се органи и државе из става 19. овог члана.	ПУ		
28.4	4. Should a Member State or the Commission consider that a body notified by another Member State does not meet the criteria referred to in Annex VIII, the Commission shall consult the parties concerned. The Commission shall inform the latter Member State of any changes that are necessary for the notified body to retain the status conferred upon it.	0.5.		ПУ		Прописано у СОТИФ.
28.5	5. The Commission shall set up a notified bodies coordination group (hereinafter referred to as the Coordination Group) which shall discuss any matter relating to the application of the procedures for assessing conformity or suitability for the use referred to in Article 13 and the verification procedure referred to in Article 18, or to application			НП	Одредба процедуралног карактера.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>of the relevant TSIs. Member States' representatives may take part in the work of the Coordination Group as observers.</p> <p>The Commission and the observers shall inform the committee referred to in Article 29 of the work carried out in the framework of the Coordination Group. The Commission, when appropriate, will propose the measures needed to remedy the problems. Where necessary, coordination of the notified bodies shall be implemented in accordance with Article 30(4).</p>					
28.6	6. The first of the reports referred to in Article 39 shall also assess the implementation of the criteria specified in Annex VIII, and, if necessary, propose appropriate measures.			НП	Одредба процедуралног карактера.	
29	<p>1. The Commission shall be assisted by the committee established by Article 21 of Directive 96/48/EC (hereinafter referred to as the Committee).</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 3 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>5. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6) and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>			НП	Одредба процедуралног карактера.	
30	1. The Commission may submit to the Committee any matter relating to the implementation of this			НП	Одредба процедуралног	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Directive. If necessary, the Commission shall adopt an implementing recommendation in accordance with the advisory procedure referred to in Article 29(2).</p> <p>2. The Committee may discuss any matter relating to the interoperability of the rail system, including questions relating to interoperability between the rail system within the Community and the rail system of third countries.</p> <p>3. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the adaptation of Annexes II to IX shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 29(4).</p> <p>4. Should it prove necessary, the Committee may set up working parties to assist it in carrying out its tasks, in particular with a view to coordinating the notified bodies.</p>				карактера.	
31.	<p>1. The Commission shall draw up a work programme taking account of the extension of the scope provided for in Article 8, the amendment of the TSIs provided for in Article 6(1) and the other obligations imposed on it by this Directive. The Commission shall keep the Committee fully informed on and involved in the drawing up and updating of the programme.</p> <p>2. The work programme shall consist of the following stages:</p> <p>(a) development on the basis of a draft prepared by the Agency of a model of the Community rail system, based on the list of subsystems (Annex II), to guarantee consistency between TSIs; this model must include in particular the various constituents of the system and their interfaces and act as a reference framework for defining the areas of use of each TSI;</p> <p>(b) development of a model structure for developing TSIs;</p> <p>(c) development of a method of cost-benefit analysis of the solutions set out in the TSIs;</p>			НП	Одредба процедуралног карактера.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	(d) adoption of the mandates needed to draw up the TSIs; (e) identification of the basic parameters for each TSI; (f) approval of draft standardisation programmes; (g) management of the transition period between the date of entry into force of Directive 2004/50/EC and publication of the TSIs, including the adoption of the reference system referred to in Article 36.					
32.1	Any vehicle placed in service in the Community rail system shall carry a European vehicle number (EVN) assigned when the first authorisation for placing in service is granted.	0.5.		ПУ		Прописано у СOTIF (документ OTIF NVR потпуно хармонизован са прописима ЕУ).
32.2	2. The applicant for the first authorisation shall be responsible for marking the vehicle in question with the EVN assigned to it.	0.1. 24.3	Подносилац захтева за издавање прве дозволе за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.	ПУ		
32.3	3. The EVN shall be specified in the TSI on operation and traffic management.			ПУ		EIN је дефинисан у документу OTIF NVR који се примењује директно и потпуно је хармонизован са прописом ЕУ.
32.4	4. A vehicle shall be assigned an EVN only once, unless otherwise specified in the TSI on operation and traffic management.			ПУ		EIN је дефинисан у документу OTIF NVR који се примењује директно и потпуно је хармонизован са прописом ЕУ.
32.5	5. Notwithstanding paragraph 1, in the case of vehicles operated or intended to be operated from or to third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within			НП	Ширина колосека у Републици Србији не разликује се од ширине	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	the Community, Member States may accept vehicles clearly identified according to a different coding system.				колосека у ЕУ.	
33.1	<p>1. Each Member State shall keep a register of the vehicles authorised in its territory. This register shall meet the following criteria:</p> <p>(a) it shall comply with the common specifications referred to in paragraph 2;</p> <p>(b) it shall be kept updated by a body independent of any railway undertaking;</p> <p>(c) it shall be accessible to the safety authorities and investigating bodies designated in Articles 16 and 21 of Directive 2004/49/EC; it shall also be made accessible, in response to any legitimate request, to the regulatory bodies designated in Article 30 of Directive 2001/14/EC, and to the Agency, the railway undertaking and the infrastructure managers, as well as those persons or organisations registering vehicles or identified in the register.</p>	<p>0.1.</p> <p>32.1</p> <p>32.2</p> <p>0.5.</p>	<p>Дирекција води Национални регистар железничких возила.</p> <p>Спецификација регистра прописана је COTIF-ом.</p>	ПУ		<p>Све везано за Национални регистар возила базира се на ОТИФ пропису Национални регистар возила који је у потпуности хармонизован са одлукама 2007/756/ЕЗ и 2011/107/ЕУ. Закон о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999.</p>

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
						године („Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС-Међународни уговори”, бр.1/10 и 2/13-др. закон).
33.2	2. Common specifications for the register shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3) and on the basis of draft specifications prepared by the Agency. Those draft specifications shall include content, data format, functional and technical architecture, operating mode, including arrangements for the exchange of data, and rules for data input and consultation. For each vehicle, the register shall contain at least the following information: (a) the EVN; (b) references to the ‘EC’ declaration of verification and the issuing body; (c) references to the European register of authorised types of vehicles referred to in Article 34; (d) identification of the owner of the vehicle and the keeper; (e) restrictions on how the vehicle may be used; (f) the entity in charge of maintenance.			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	
33.3	3. The registration holder shall immediately declare any modification to the data entered in the national vehicle register, the destruction of a vehicle or its decision to no longer register a vehicle, to the authority of any Member State where the vehicle has been authorised.	0.1. 31.6	Ималац возила без одлагања пријављује Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.	ПУ		
33.4	4. As long as Member States' national vehicle registers are not linked, each Member State shall update its register with the modifications made by another Member State in its own register, as regards the data with which it is concerned.			НУ	Сви регистри су повезани у виртуелни регистар.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
33.5	5. In the case of vehicles placed in service for the first time in a third country and authorised in a Member State for placing in service on its territory, that Member State shall ensure that the data listed in paragraph 2(d) to (f) can be retrieved through the national vehicle register. Data referred to in paragraph 2(f) may be substituted by safety critical data relating to the maintenance schedule.			ПУ		Закон о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС-Међународни уговори”, бр.1/10 и 2/13-др. закон).
34.	1. The Agency shall set up and keep a register of types of vehicles authorised by the Member States for placing in service on the Community rail network. This register shall meet the following criteria:			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(a) it shall be public and electronically accessible; (b) it shall comply with the common specifications referred to in paragraph 4; (c) it shall be linked with all national vehicle registers.</p> <p>2. This register shall include the following details for each type of vehicle: (a) the technical characteristics of the type of vehicle, as defined in the relevant TSIs; (b) the manufacturer's name; (c) the dates, references and Member States granting the successive authorisations for this type of vehicle, including any restrictions or withdrawals.</p> <p>3. When an authorisation of type is granted, modified, suspended or withdrawn in a Member State, the national safety authority of this Member State shall inform the Agency, so that the latter may update the register.</p> <p>4. Common specifications for the register shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3) and on the basis of draft specifications prepared by the Agency. Those draft specifications shall include content, data format, functional and technical architecture, operating mode and rules for data input and consultation. Article 35 Register of infrastructure 1. Each Member State shall ensure that a register of infrastructure is</p>					
35.1	<p>1. Each Member State shall ensure that a register of infrastructure is published and updated on the basis of the revision cycle referred to in paragraph 2. This register shall indicate the main features of each subsystem or part subsystem involved (e.g. the basic parameters) and their correlation with the features laid down under the applicable TSIs. To that end, each TSI shall indicate precisely what information must be included in the register of infrastructure.</p>	<p>0.1. 34.2 34.3 34.4</p>	<p>Дирекција прописује спецификације и формат података РИНФ-а, архитектуру информационог система који подржава РИНФ, коришћење РИНФ-а, и рокове за достављање података.</p> <p>Управљач је одговоран за достављање података за РИНФ Дирекцији и за њихову ажурност.</p> <p>Дирекција доставља базу података РИНФ-а Агенцији Европске уније за железнице.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
35.2	2. The Agency shall prepare draft specifications on this register regarding its presentation and format, its revision cycle and instructions for use, taking into account an appropriate transition period for infrastructures placed in service before the entry into force of this Directive. The Commission shall adopt the specifications in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 29(3).			НП	Ова одредба односи се на Агенцију и Комисију.	
36	Draft reference systems			НП	Овај члан односи се на Агенцију.	
37	Any decision taken pursuant to this Directive concerning the assessment of conformity or suitability for use of interoperability constituents, the checking of subsystems constituting the rail system or any decision taken pursuant to Articles 7, 12, 14 and 19 shall set out in detail the reasons on which it is based. It shall be notified as soon as possible to the party concerned, together with an indication of the remedies available under the law in force in the Member State concerned and of the time limits allowed for the exercise of such remedies.	0.1. 15. 20.	Неусаглашеност чинилаца интероперабилности са основним захтевима Неусклађеност подсистема са основним захтевима	ПУ		
38.	Transposition			НП	Прелазне и завршне одредбе	
39	Reports and information			НП	Овај члан односи се на Комисију и Агенцију.	
40	Repeal			НП	Прелазне и завршне одредбе	
41	Entry into force			НП	Прелазне и завршне одредбе	
42	Addressees			НП	Прелазне и завршне одредбе	
a1.1.1	The network of the trans-European conventional rail system will be that on the conventional lines of the trans-European transport network identified in Decision No 1692/96/EC.	0.1. 4.1		НП	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a1.1.1	<p>For the purposes of this Directive, this network may be subdivided into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lines intended for passenger services, — lines intended for mixed traffic (passengers and freight), — lines specially designed or upgraded for freight services, — passenger hubs, — freight hubs, including intermodal terminals, — lines connecting the abovementioned elements. <p>This network includes traffic management, tracking and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for long-distance passenger services and freight services on the network in order to guarantee the safe and harmonious operation of the network and efficient traffic management.</p>	<p>0.1. 4.2 4.2 4.3</p>	<p>Железничку мрежу (у даљем тексту: мрежа) конвенционалног железничког система чине:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) железничке пруге намењене за превоз путника; 2) железничке пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе); 3) железничке пруге намењене за превоз робе; 4) чворови за превоз путника; 5) чворови за превоз робе, укључујући и терминале за комбиновани транспорт; 6) железничке пруге које спајају пруге и чворове из тач. 1)–5) овог става. <p>Железничка мрежа из става 2. овог члана укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.</p> <p>Системи и уређаји из става 3. овог члана намењени су превозу путника и робе на већим удаљеностима како би се гарантовало безбедно и усклађено коришћење железничке мреже, као и ефикасно управљање саобраћајем.</p>	ПУ		
a1.1.2	<p>The trans-European conventional rail system shall comprise all the vehicles likely to travel on all or part of the trans-European conventional rail network, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> — self-propelling thermal or electric trains, — thermal or electric traction units, — passenger carriages, — freight wagons, including vehicles designed to carry lorries. <p>Mobile railway infrastructure construction and maintenance equipment may be included.</p> <p>Each of the above categories may be subdivided into:</p> <ul style="list-style-type: none"> — vehicles for international use, — vehicles for national use. 	<p>0.1. 4.2</p>	<p>Конвенционални железнички систем укључује сва железничка возила (у даљем тексту: возила) која саобраћају на конвенционалној железничкој мрежи или на њеном делу.</p>	ПУ		
a1.2.1	<p>The network of the trans-European high-speed rail system shall be that of the high-speed lines of the trans-European transport network identified in</p>			НП	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Decision No 1692/96/EC.					
a1.2.1	<p>The high-speed lines shall comprise:</p> <ul style="list-style-type: none"> — specially built high-speed lines equipped for speeds generally equal to or greater than 250 km/h, — specially upgraded high-speed lines equipped for speeds of the order of 200 km/h, — specially upgraded high-speed lines which have special features as a result of topographical, relief or town-planning constraints, on which the speed must be adapted to each case. <p>This category also includes interconnecting lines between the high-speed and conventional networks, lines through stations, accesses to terminals, depots, etc. travelled at conventional speed by 'high-speed' rolling stock.</p> <p>This network includes traffic management, tracking and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for services on these lines in order to guarantee the safe and harmonious operation of the network and efficient traffic management.</p>	<p>0.1.</p> <p>5.1</p> <p>5.2</p> <p>5.3</p>	<p>Мрежу железничког система за велике брзине чине:</p> <p>1) посебно изграђене железничке пруге опремљене за брзине једнаке или веће од 250 km/h;</p> <p>2) посебно унапређене железничке пруге опремљене за брзине реда око 200 km/h;</p> <p>3) посебно унапређене железничке пруге за велике брзине са посебним техничким карактеристикама, на којима брзина мора да буде прилагођена услед топографских, рељефних или урбанистичких ограничења. Ова категорија, такође, укључује железничке пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју железничких службених места (у даљем тексту: службено место), прикључне железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возови за велике брзине саобраћају брзинама конвенционалних возова.</p> <p>Железника мрежа из става 1. овог члана укључује управљање саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.</p> <p>Системи и постројења из става 2. овог члана намењени су гарантовању безбедног и усклађеног коришћења железничке мреже, као и ефикасном управљању саобраћајем.</p>	ПУ		
a1.2.2	<p>The trans-European high-speed rail system shall comprise vehicles designed to operate:</p> <ul style="list-style-type: none"> — either at speeds of at least 250 km/h on lines specially built for high speeds, while enabling operation at speeds exceeding 300 km/h in appropriate circumstances, — or at speeds of the order of 200 km/h on the lines of section 2.1, where compatible with the performance levels of these lines. 	<p>0.1.</p> <p>5.4</p>	<p>Железнички систем за велике брзине обухвата возила за велике брзине која су пројектована да саобраћају:</p> <p>1) брзинама од најмање 250 km/h по железничким пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h;</p> <p>2) брзинама око 200 km/h по железничким пругама из члана 4. став 2. овог закона, када су у складу са техничким карактеристикама тих</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	In addition, vehicles designed to operate with a maximum speed lower than 200 km/h which are likely to travel on all or part of the trans-European high-speed network, where compatible with the performance levels of this network, shall fulfil the requirements ensuring safe operation on this network. To this end, the TSIs for conventional vehicles shall also specify requirements for safe operation of conventional vehicles on high-speed networks.	5.5	железничких пруга. Возила која су предвиђена за максималне брзине мање од 200 km/h и која саобраћају на целој или делу мреже железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те железничке мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихово безбедно коришћење на тој мрежи.			
a1.3	The quality of rail services in Europe depends, inter alia, on excellent compatibility between the characteristics of the network (in the broadest sense, i.e. the fixed parts of all the subsystems concerned) and those of the vehicles (including the onboard components of all the subsystems concerned). Performance levels, safety, quality of service and cost depend upon that compatibility	0.1. 20.3	Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава: 1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу; 2) безбедну интеграцију ових подсистема применом мера за контролу ризика;	ПУ		
a1.4.1	The scope of the TSIs shall be progressively extended to the whole rail system as referred to in Article 1(4). In order to deliver interoperability cost-effectively further subcategories of all categories of network and vehicles mentioned in this Annex will, where necessary, be developed. If necessary, the functional and technical specifications mentioned in Article 5(3) may vary according to the subcategory			НП	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију.	
a1.4.2	The cost-benefit analysis of the proposed measures will take into consideration, among others, the following: — cost of the proposed measure, — benefits to interoperability of an extension of the scope to particular subcategories of networks and vehicles, — reduction of capital costs and charges due to economies of scale and better utilisation of vehicles, — reduction of investment and maintenance/operating costs due to increased competition between manufacturers and maintenance companies, — environmental benefits, due to technical improvements of the rail system,			НП	Одлука 1692/96/ЕЗ не укључује Републику Србију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— increase of safety in operation.</p> <p>In addition, this assessment will indicate the likely impact for all the operators and economic agents involved.</p>					
a2.1	<p>For the purposes of this Directive, the system constituting the rail system may be broken down into the following subsystems, either:</p> <p>(a) structural areas: — infrastructure, — energy, — trackside control-command and signalling, — on-board control-command and signalling, — rolling stock,</p> <p>(b) functional areas: — operation and traffic management, — maintenance, — telematics applications for passenger and freight services.</p>	<p>0.1.</p> <p>6.1</p> <p>6.2</p>	<p>Железничке системе из чл. 4. и 5. овог закона чине структурни и функционални подсистеми.</p> <p>Структурни подсистеми су:</p> <p>1) инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.);</p> <p>2) енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;</p> <p>3) контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>4) контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;</p> <p>5) возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		6.3	<p>вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.</p> <p>Функционални подсистеми су:</p> <p>1) регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;</p> <p>2) одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;</p> <p>3) телематске апликације за превоз путника и робе:</p> <p>(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,</p> <p>(2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a2.2	For each subsystem or part of a subsystem, the list of constituents and aspects relating to interoperability is proposed by the Agency at the time of drawing up the relevant draft TSI. Without prejudging the choice of aspects and constituents relating to interoperability or the order in which they will be made subject to TSIs, the subsystems include the following:			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	
a2.2.1	<i>Infrastructure</i> The track, points, engineering structures (bridges, tunnels, etc.), associated station infrastructure (platforms, zones of access, including the needs of persons with reduced mobility, etc.), safety and protective equipment.	0.1. 6.2.1	инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл);	ПУ		
a2.2.2	<i>Energy</i> The electrification system, including overhead lines and the trackside of the electricity consumption measuring system.	0.1. 6.2.2	енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;	ПУ		
a2.2.3	<i>Trackside control-command and signalling</i> All the trackside equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	0.1. 6.2.3	контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;	ПУ		
a2.2.4	<i>On-board control-command and signalling</i> All the on-board equipment required to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.	0.1. 6.2.4	контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;	ПУ		
a2.2.5	<i>Operation and traffic management</i> The procedures and related equipment enabling coherent operation of the various structural subsystems, during both normal and degraded operation, including in particular train composition and train driving, traffic planning and management. The professional qualifications which may be required for carrying out cross-border services.	0.1. 6.3.1	регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање возова, возњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;	ПУ		
a2.2.6	<i>Telematics applications</i> In accordance with Annex I, this subsystem	0.1.	(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>comprises two elements: (a) applications for passenger services, including systems which provide passengers with information before and during the journey, reservation and payment systems, luggage management and management of connections between trains and with other modes of transport; (b) applications for freight services, including information systems (realtime monitoring of freight and trains), marshalling and allocation systems, IT reservation, payment and invoicing systems, management of connections with other modes of transport and production of electronic accompanying documents.</p>	6.3.3	<p>пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја, (2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.</p>			
a2.2.7	<p><i>Rolling stock</i> Structure, command and control system for all train equipment, electric current collection devices, traction and energy conversion units, on-board equipment for electricity consumption measuring, braking, coupling and running gear (bogies, axles, etc.) and suspension, doors, man/machine interfaces (driver, on-board staff and passengers, including the needs of persons with reduced mobility), passive or active safety devices and requisites for the health of passengers and on-board staff.</p>	<p>0.1. 6.2.5</p>	<p>возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.</p>	ПУ		
a2.2.8	<p><i>Maintenance</i> The procedures, associated equipment, logistics centres for maintenance work and reserves providing the mandatory corrective and preventive maintenance to ensure the interoperability of the rail system and guarantee the performance required.</p>	<p>0.1. 6.3.2</p>	<p>одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;</p>	ПУ		
a3.1	<p>General requirements</p>	<p>0.1. 8.2</p>	<p>Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:</p>	ПУ		
a3.1.1	<p>Safety 1. The design, construction or assembly, maintenance and monitoring of safety-critical components, and more particularly of the components involved in train movements must be such as to guarantee safety at the level corresponding to the aims laid down for the</p>	<p>0.1. 8.2.1</p>	<p>безбедност: (1) пројектовање, градња или склапање, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>network, including those for specific degraded situations.</p> <p>2. The parameters involved in the wheel/rail contact must meet the stability requirements needed in order to guarantee safe movement at the maximum authorised speed. The parameters of brake equipment must guarantee that it is possible to stop within a given brake distance at the maximum authorised speed.</p> <p>3. The components used must withstand any normal or exceptional stresses that have been specified during their period in service. The safety repercussions of any accidental failures must be limited by appropriate means.</p> <p>4. The design of fixed installations and rolling stock and the choice of the materials used must be aimed at limiting the generation, propagation and effects of fire and smoke in the event of a fire.</p> <p>5. Any devices intended to be handled by users must be so designed as not to impair the safe operation of the devices or the health and safety of users if used in a foreseeable manner, albeit not in accordance with the posted instructions.</p>		<p>мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,</p> <p>(2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини,</p> <p>(3) коришћене компоненте морају током века ПУ употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења; погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених отказа одрже у одређеним границама,</p> <p>(4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима,</p> <p>(5) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора да буде тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, чак иако не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;</p>			
a3.1.2	<p>Reliability and availability</p> <p>The monitoring and maintenance of fixed or movable components that are involved in train movements must be organised, carried out and quantified in such a manner as to maintain their operation under the intended conditions.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.2.2</p>	<p>поузданост и доступност – праћење и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;</p>	ПУ		
a3.1.3	<p>Health</p> <p>1. Materials likely, by virtue of the way they are used, to constitute a health hazard to those having access to them must not be used in trains and railway infrastructures.</p> <p>2. Those materials must be selected, deployed and used in such a way as to restrict the emission of harmful and dangerous fumes or gases, particularly in the event of fire.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.2.3</p>	<p>здравље – материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су са њима у додиру, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, обраде и користе тако да се ограничи емитовање штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;</p>	ПУ		
a3.1.4	<p>Environmental protection</p> <p>1. The environmental impact of establishment and operation of the rail system must be assessed and</p>	<p>0.1.</p>	<p>(1) утицај који успостављање и експлоатација железничког система имају на животну средину мора се проценити и узети у обзир у фази</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>taken into account at the design stage of the system in accordance with the Community provisions in force.</p> <p>2. The materials used in the trains and infrastructures must prevent the emission of fumes or gases which are harmful and dangerous to the environment, particularly in the event of fire.</p> <p>3. The rolling stock and energy-supply systems must be designed and manufactured in such a way as to be electromagnetically compatible with the installations, equipment and public or private networks with which they might interfere.</p> <p>4. The design and operation of the rail system must not lead to an inadmissible level of noise generated by it:</p> <ul style="list-style-type: none"> — in areas close to railway infrastructure, as defined in Article 3 of Directive 2012/34/EU, and — in the driver’s cab. <p>5. Operation of the rail system must not give rise to an inadmissible level of ground vibrations for the activities and areas close to the infrastructure and in a normal state of maintenance.</p>	8.2.4	<p>пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,</p> <p>(2) материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емитовање дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,</p> <p>(3) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима, и уређајима јавних и приватних мрежа које би могли да ометају,</p> <p>(4) пројектовање и експлоатација железничког система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,</p> <p>(5) експлоатација железничког система не може да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре које се одржава у складу са прописима;</p>			
a3.1.5	<p>Technical compatibility</p> <p>The technical characteristics of the infrastructure and fixed installations must be compatible with each other and with those of the trains to be used on the rail system.</p> <p>If compliance with these characteristics proves difficult on certain sections of the network, temporary solutions, which ensure compatibility in the future, may be implemented.</p>	<p>0.1.</p> <p>8.2.5</p>	<p>техничка усклађеност – техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност у неком будућем периоду;</p>	ПУ		
a3.1.6	<p>Accessibility</p> <p>1. The ‘infrastructure’ and ‘rolling stock’ subsystems must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in order to ensure access on an equal basis with others by way of the</p>	<p>0.1.</p> <p>8.2.6</p>	<p>приступачност – подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures. This shall include the design, construction, renewal, upgrade, maintenance and operation of the relevant parts of the subsystems to which the public has access.</p> <p>2. The ‘operations’ and ‘telematics applications for passengers’ subsystems must provide for the necessary functionality required to facilitate access to persons with disabilities and persons with reduced mobility on an equal basis with others by way of the prevention or removal of barriers, and by way of other appropriate measures.</p>		<p>лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности. Подсистем регулисања и управљања саобраћајем и подсистем телематских апликација за превоз путника морају да предвиде неопходну функционалност потребну да олакшају приступ особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања и уклањањем, као и применом одговарајућих мера;</p>			
a3.2	Requirements specific to each subsystem	0.1. 8.3	Посебни захтеви за поједине подсистеме су:	ПУ		
a3.2.1	<p>Infrastructure</p> <p>1. Safety</p> <p>Appropriate steps must be taken to prevent access to or undesirable intrusions into installations. Steps must be taken to limit the dangers to which persons are exposed, particularly when trains pass through stations.</p> <p>Infrastructure to which the public has access must be designed and made in such a way as to limit any human safety hazards (stability, fire, access, evacuation, platforms, etc.).</p> <p>Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels and viaducts.</p> <p>2. Accessibility</p> <p>2.1. Infrastructure subsystems to which the public has access must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with 1.6.</p>	0.1. 8.3.1	<p>1) инфраструктура:</p> <p>(1) безбедност:</p> <ul style="list-style-type: none"> - морају да се предузму одговарајуће мере да се спречи неовлашћени приступ или нежељени упади у постројења,, - потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места, - инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.), - морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима и на вијадуктима, <p>(2) приступачност – делови подсистема инфраструктура који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a3.2.2	<p>Energy</p> <p>1. Safety Operation of the energy-supply systems must not impair the safety either of trains or of persons (users, operating staff, trackside dwellers and third parties).</p> <p>2. Environmental protection The functioning of the electrical or thermal energy-supply systems must not interfere with the environment beyond the specified limits.</p> <p>3. Technical compatibility The electricity/thermal energy supply systems used must: — enable trains to achieve the specified performance levels, — in the case of electricity energy supply systems, be compatible with the collection devices fitted to the trains.</p>	<p>0.1. 8.3.2</p>	<p>енергија:</p> <p>(1) безбедност – експлоатација система за снабдевање енергијом не сме да угрози безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица),</p> <p>(2) заштита животне средине – рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не може да утиче на животну средину изнад утврђених граница,</p> <p>(3) техничка усклађеност – системи за снабдевање електричном/ топлотном енергијом морају да буду такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси а системи за снабдевање електричном енергијом морају да буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;</p>	ПУ		
a3.2.3	<p>Control-command and signalling</p> <p>1. Safety The control-command and signalling installations and procedures used must enable trains to travel with a level of safety which corresponds to the objectives set for the network. The control-command and signalling systems should continue to provide for safe passage of trains permitted to run under degraded conditions.</p> <p>2. Technical compatibility All new infrastructure and all new rolling stock manufactured or developed after adoption of compatible control-command and signalling systems must be tailored to the use of those systems. The control-command and signalling equipment installed in the train drivers' cabs must permit normal operation, under the specified conditions, throughout the rail system.</p>	<p>0.1. 8.3.3</p>	<p>Контрола, управљање и сигнализација:</p> <p>(1) безбедност: - постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу, - системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима,</p> <p>(2) техничка усклађеност: - нова инфраструктура и нова возила која се изграде или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају да буду прилагођени за коришћење тих система, - уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају да омогуће редован рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему;</p>	ПУ		
a3.2.4	<p>Rolling stock</p> <p>1. Safety The rolling-stock structures and those of the links</p>	<p>0.1.</p>	<p>возна средства:</p> <p>(1) безбедност: - структура возила и спојева између возила мора</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>between vehicles must be designed in such a way as to protect the passenger and driving compartments in the event of collision or derailment.</p> <p>The electrical equipment must not impair the safety and functioning of the control-command and signalling installations.</p> <p>The braking techniques and the stresses exerted must be compatible with the design of the tracks, engineering structures and signalling systems.</p> <p>Steps must be taken to prevent access to electrically-live constituents in order not to endanger the safety of persons.</p> <p>In the event of danger devices must enable passengers to inform the driver and accompanying staff to contact him.</p> <p>The access doors must incorporate an opening and closing system which guarantees passenger safety.</p> <p>Emergency exits must be provided and indicated.</p> <p>Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels.</p> <p>An emergency lighting system having a sufficient intensity and duration is an absolute requirement on board trains.</p> <p>Trains must be equipped with a public address system which provides a means of communication to the public from on-board staff.</p> <p>2. Reliability and availability</p> <p>The design of the vital equipment and the running, traction and braking equipment and also the control and command system must, in a specific degraded situation, be such as to enable the train to continue without adverse consequences for the equipment remaining in service.</p> <p>3. Technical compatibility</p> <p>The electrical equipment must be compatible with the operation of the control-command and signalling installations.</p> <p>In the case of electric traction, the characteristics of the current-collection devices must be such as to enable trains to travel under the energy-supply systems for the rail system.</p>	8.3.4	<p>да буде пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,</p> <ul style="list-style-type: none"> - електрична опрема не сме да угрози безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију, - техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система, - потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном, - у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим, - системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника, - морају да постоје посебно означени излази за случај опасности, - морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима, - потребно је да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета, - возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима, <p>(2) поузданост и доступност – опрема возила мора да буде пројектована тако да у отежаној ситуацији омогући возу наставак вожње без негативних последица за опрему која ће се и даље користити,</p> <p>(3) техничка усклађеност:</p> <ul style="list-style-type: none"> - електрична опрема мора да буде усклађена са радом постројења за контролу, управљање и сигнализацију, - код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање струје морају да омогућавају возовима кретање по железничком систему са одговарајућим системом напајања електричном енергијом, 			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>The characteristics of the rolling stock must be such as to allow it to travel on any line on which it is expected to operate, taking account of relevant climatic conditions.</p> <p>4. Controls Trains must be equipped with a recording device. The data collected by this device and the processing of the information must be harmonised.</p> <p>5. Accessibility 5.1. Rolling stock subsystems to which the public has access must be accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility in accordance with 1.6.</p>		<p>- карактеристике возних средстава морају да буду такве да омогуће кретање на свим предвиђеним железничким пругама, узимајући у обзир климатске услове,</p> <p>(4) надзор – возови морају да буду опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;</p> <p>(5) приступачност – делови подсистема возних средстава који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;</p>			
a3.2.5	<p>Maintenance</p> <p>1. Health and safety The technical installations and the procedures used in the centres must ensure the safe operation of the subsystem and not constitute a danger to health and safety.</p> <p>2. Environmental protection The technical installations and the procedures used in the maintenance centres must not exceed the permissible levels of nuisance with regard to the surrounding environment.</p> <p>3. Technical compatibility The maintenance installations for rolling stock must be such as to enable safety, health and comfort operations to be carried out on all stock for which they have been designed.</p>	<p>0.1. 8.3.5</p>	<p>одржавање:</p> <p>(1) здравље и безбедност – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица,</p> <p>(2) заштита животне средине – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,</p> <p>(3) техничка усклађеност – постројења за одржавање возних средстава морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возним средствима за која су пројектована;</p>	ПУ		
a3.2.6	<p>Operation and traffic management</p> <p>1. Safety Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers and on-board staff and of the staff in the control centres must be such as to ensure safe operation, bearing in mind the different requirements of cross-border and domestic services. The maintenance operations and intervals, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system set up by the operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high</p>	<p>0.1. 8.3.6</p>	<p>регулисање и управљање саобраћајем:</p> <p>(1) безбедност:</p> <p>- усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора да буде таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,</p> <p>- радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>level of safety.</p> <p>2. Reliability and availability The maintenance operations and periods, the training and qualifications of the maintenance and control centre staff and the quality assurance system set up by the operators concerned in the control and maintenance centres must be such as to ensure a high level of system reliability and availability.</p> <p>3. Technical compatibility Alignment of the network operating rules and the qualifications of drivers, on-board staff and traffic managers must be such as to ensure operating efficiency on the rail system, bearing in mind the different requirements of cross-border and domestic services.</p> <p>4. Accessibility 4.1. Appropriate steps must be taken to ensure that operating rules provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility</p>		<p>центрима за одржавање и управљачким центрима морају да буду такви да обезбеђују висок ниво безбедности,</p> <p>(2) поузданост и доступност – радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају да буду такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,</p> <p>(3) техничка усклађеност – усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасан рад у железничком систему, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,</p> <p>(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се оперативним прописима предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;</p>			
a3.2.7	<p>Telematics applications for freight and passengers</p> <p>1. Technical compatibility The essential requirements for telematics applications guarantee a minimum quality of service for passengers and carriers of goods, particularly in terms of technical compatibility. Steps must be taken to ensure: — that the databases, software and data communication protocols are developed in a manner allowing maximum data interchange between different applications and operators, excluding confidential commercial data, — easy access to the information for users.</p> <p>2. Reliability and availability The methods of use, management, updating and maintenance of these databases, software and data communication protocols must guarantee the efficiency of these systems and the quality of the</p>	<p>0.1. 8.3.7</p>	<p>телематске апликације за услуге у превозу робе и путника:</p> <p>(1) техничка усклађеност - основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености. Код тих апликација потребно је да се обезбеди:</p> <ul style="list-style-type: none"> - да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација, - да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама, <p>(2) поузданост и доступност – методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>service.</p> <p>3. Health The interfaces between these systems and users must comply with the minimum rules on ergonomics and health protection.</p> <p>4. Safety Suitable levels of integrity and dependability must be provided for the storage or transmission of safety-related information.</p> <p>5. Accessibility 5.1. Appropriate steps must be taken to ensure that telematics applications for passengers subsystems provide for the necessary functionality required to ensure accessibility for persons with disabilities and persons with reduced mobility</p>		<p>пренос података морају да обезбеде њихову ефикасност и одређени квалитет услуга, (3) здравље – интерфејси корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите, (4) безбедност – за меморисање или пренос релевантних информација у вези са безбедношћу морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости; (5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да подсистем телематских апликација за услуге превоза путника буде приступачан особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу.</p>			
a4.1	<p>Interoperability constituents The ‘EC’ declaration applies to the interoperability constituents involved in the interoperability of the rail system, as referred to in Article 3. These interoperability constituents may be:</p> <p>1.1. Multiple-use constituents These are constituents that are not specific to the railway system and which may be used as such in other areas.</p> <p>1.2. Multiple-use constituents having specific characteristics These are constituents which are not, as such, specific to the railway system, but which must display specific performance levels when used for railway purposes.</p> <p>1.3. Specific constituents These are constituents that are specific to railway applications.</p>	<p>0.1. 13.1-13.2</p>	<p>Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу. Декларација о усаглашености и декларација погодности за употребу односе се на: 1) вишенаменске чиниоце интероперабилности, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима; 2) вишенаменске чиниоце интероперабилности са специфичним карактеристикама, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима, али који морају имати специфичне карактеристике када се користе у железничком систему; 3) специфичне чиниоце који се користе само у железничком систему.</p>			
a4.2	<p>Scope The ‘EC’ declaration covers: — either the assessment by a notified body or bodies of the intrinsic conformity of an interoperability constituent, considered in isolation, to the technical specifications to be met, — or the assessment/judgement by a notified body or bodies of the suitability for use of an interoperability constituent, considered within its railway</p>	<p>0.1 13.3</p>	<p>Декларација о усаглашености обухвата и декларација о погодности за употреби обухватају: 1) оцену усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, према захтевима ТСИ-ја које треба да испуне, или 2) оцену погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	environment and, in particular in cases where the interfaces are involved, in relation to the technical specifications, particularly those of a functional nature, which are to be checked.		окружењу, при чему се, када су у питању интерфејси, посебно проверавају функционални захтеви ТСИ-ја.			
	The assessment procedures implemented by the notified bodies at the design and production stages will draw upon the modules defined in Decision 93/465/EEC, in accordance with the conditions referred to in the TSIs.			НП	Ови модули се више не користе.	
a4.3	<p>Contents of the 'EC' declaration</p> <p>The 'EC' declaration of conformity or of suitability for use and the accompanying documents must be dated and signed.</p> <p>That declaration must be written in the same language as the instructions and must contain the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> — the Directive references, — name and address of the manufacturer or its authorised representative established within the Community (give trade name and full address; in the case of the authorised representative, also give the trade name of the manufacturer), — description of interoperability constituent (make, type, etc.), — description of the procedure followed in order to declare conformity or suitability for use (Article 13), — all the relevant descriptions met by the interoperability constituent and, in particular, its conditions of use, — name and address of the notified body or bodies involved in the procedure followed in respect of conformity or suitability for use and date of examination certificate together with, where appropriate, the duration and conditions of validity of the certificate, — where appropriate, reference to the European specifications, — identification of the signatory empowered to enter into commitments on behalf of the manufacturer or of the manufacturer's authorised representative established within the Community 	<p>0.3</p> <p>7.2</p> <p>7.3</p>	<p>Декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу чиниоца интероперабилности, односно елемента структурног подсистема и пратећи документи морају бити потписани и датирани.</p> <p>Декларације из става 1. овог члана садрже:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) пословно име и адресу произвођача или његовог овлашћеног заступника са седиштем у Републици Србији (у случају овлашћеног заступника такође навести име и адресу произвођача); 2) назив чиниоца интероперабилности, односно елемента структурног подсистема (марка, тип, ознака и сл.); 3) упућивање на техничке прописе са којима је чинилац интероперабилности, односно елемент структурног подсистема усаглашен; 4) назив и адресу тела за оцену усаглашености које је учествовало у оцењивању усаглашености или погодности за употребу; 5) датум издатог сертификата о усаглашености, услове и рок важења сертификата о усаглашености; 6) назив поступака (модула) примењених у циљу оцењивања усаглашености или оцењивања погодности за употребу; 7) евентуална ограничења и услове коришћења; 8) по потреби, упућивање на стандарде; 9) списак прилога и 10) податке о потписнику (назив, потпис и печат). 	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
a5.1	The 'EC' declaration of verification of a subsystem is a declaration established by the 'applicant' within the meaning of Article 18 in which he declares on his sole responsibility that the subsystem concerned, which has been subject to the relevant verifications procedures, satisfies the requirements of the relevant Union legislation, including any relevant national rules.	0.1. 17.8	У декларацији о верификацији подсистема подносилац захтева изјављује под својом искључивом одговорношћу да подсистем испуњава захтеве овог закона, ТСИ-ја и примењивих националних прописа.	ПУ		
a5.1	The 'EC' declaration of verification and the accompanying documents must be dated and signed. The 'EC' declaration of verification must be based on the information resulting from the 'EC' verification procedure for subsystems set out in Annex VI. It must be written in the same language as the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification and must contain at least the following: (a) the reference to this Directive, TSIs and applicable national rules, (b) the reference to the TSI(s) or their parts to which conformity has not been examined during EC verification procedure and to the national rules which have been applied in case of a derogation, partial application of TSIs for upgrade or renewal, transitional period in a TSI or specific case, (c) name and address of the 'applicant' within the meaning of Article 18 (specifying the trade name and full address; in the case of the authorised representative, specifying also the trade name of the contracting entity or the manufacturer), (d) a brief description of the subsystem, (e) name(s) and address(es) and the identification number(s) of the notified body(ies) which conducted the 'EC' verification(s) referred to in Article 18, (f) name(s) and address(es) and the identification number(s) of the notified body(ies) which conducted the assessment of conformity with other regulations deriving from the Treaty, (g) name(s) and address(es) of the designated body(ies) which conducted the verification(s) of conformity with national rules referred to in Article 17(3),	0.3. 14	Декларација о верификацији структурног подсистема и пратећи документи морају бити потписани и датирани. Декларација из става 1. овог члана заснива се на информацијама које су резултат поступка верификације структурног подсистема, саставља се на истом језику као и техничка документација из члана 17. овог правилника и садржи нарочито: 1) упућивање на закон којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице, ТСИ и примењене националне железничке техничке прописе; 2) упућивање на ТСИ или њихове делове у односу на које у току поступка верификације није испитана усаглашеност и примењене националне прописе, у случајевима одступања од ТСИ, делимичне примене ТСИ код обнове или унапређења, прелазног периода у ТСИ или у специфичном случају; 3) пословно име и адресу наручиоца или произвођача или његовог овлашћеног представника са седиштем у Републици Србији (у случају овлашћеног представника наводи се и пословно име наручиоца или произвођача); 4) назив/кратак опис структурног подсистема; 5) називе, адресе и идентификационе бројеве пријављених тела која су спровела поступак верификације у односу на ТСИ; 6) називе, адресе и идентификационе бројеве пријављених тела која су спровела поступак верификације у односу на друге законске прописе, ако су примењиви; 7) називе и адресе именованих тела која су спровела поступак верификације у односу на	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(h) name and address of the assessment body(ies) which established the safety assessment reports related to the use of the CSM on risk assessment where required by this Directive,</p> <p>(i) the references of the documents contained in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification,</p> <p>(j) all the relevant temporary or final provisions to be complied with by the subsystems and in particular, where appropriate, any operating restrictions or conditions,</p> <p>(k) the identity of the signatory (i.e. the physical person or persons authorised to sign the declaration) Where reference is made in Annex VI to the 'intermediate statement of verification' (ISV), the provisions of this Section shall apply to that declaration.</p>		<p>националне железничке техничке прописе;</p> <p>8) назив и адресу тела за оцену ризика које је саставило извештај о оцени ризика у односу на примењену заједничку безбедносну методу (у даљем тексту: ЗБМ) за оцену и процену ризика;</p> <p>9) број и датум издавања сертификата о верификацији структурног подсистема;</p> <p>10) све важеће одредбе с којима структурни подсистем треба да буде усклађен и нарочито, ако је потребно, сва ограничења или услове употребе;</p> <p>11) назив поступака (модула) које је подносилац захтева одабрао за верификацију структурног подсистема;</p> <p>12) списак документа садржаних у техничкој документацији која се даје у прилогу;</p> <p>13) у случају привремене декларације њен рок важења и</p> <p>14) податке о потписнику (назив, потпис и печат).</p> <p>Одредбе ст. 1 и 2. овог члана сходно се примењују и на прелазну декларацију о верификацији.</p> <p>Садржина декларације о верификацији структурног подсистема и садржина прелазне декларације о верификацији дате су у Прилогу 6, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.</p>			
a5.2	<p>In a case of a modification, which is not a substitution in the framework of maintenance, of a subsystem covered by an 'EC' declaration of verification, without prejudice to Article 20, the following provisions apply.</p> <p>1. If the entity introducing the modification demonstrates that the modification does not affect the basic design characteristics of the subsystem which are relevant for the compliance with the requirements concerning the basic parameters:</p> <p>(a) the entity introducing the modification shall update the references of the documents contained in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification;</p>	<p>0.3.</p> <p>16.</p>	<p>Ако лице које уводи модификацију структурног подсистема обухваћеног декларацијом о верификацији из члана 14. овог правилника, која не представља замену у оквиру одржавања, докаже да модификација не утиче на основне карактеристике пројекта подсистема значајне за усаглашеност са захтевима који се односе на основне параметре, онда лице које уводи модификацију ажурира постојећу декларацију о верификацији у делу у коме се упућује на документе садржане у техничкој документацији и није потребно састављати нову декларацију о верификацији.</p> <p>Ако лице које уводи модификацију структурног</p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(b) no new 'EC' declaration of verification needs to be established.</p> <p>2. If the entity introducing the modification demonstrates that the modification affects the basic design characteristics of the subsystem which are relevant for the compliance with the requirements concerning some basic parameters:</p> <p>(a) the entity introducing the modification shall establish a complementary 'EC' declaration of verification with reference to the basic parameters concerned;</p> <p>(b) the complementary 'EC' declaration of verification shall be accompanied by a list of documents of the original technical file accompanying the original 'EC' declaration of verification that are no more valid;</p> <p>(c) the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification shall include a demonstration that the impact of modifications is limited to the basic parameters referred to in point (a);</p> <p>(d) provisions of Section 1 of this Annex shall apply mutatis mutandis to this complementary 'EC' declaration of verification;</p> <p>(e) the original 'EC' declaration of verification shall be considered valid for the basic parameters not concerned by the modification.</p>		<p>подсистема обухваћеног декларацијом о верификацији из члана 14. овог правилника докаже да модификација утиче на основне карактеристике пројекта подсистема значајне за усаглашеност са захтевима који се односе на основне параметре, поступа се на следећи начин:</p> <p>1) лице које уводи модификацију саставља допунску декларацију о верификацији са упућивањем на одговарајуће основне параметре који су предмет модификације;</p> <p>2) уз допунску декларацију о верификацији прилаже се списак докумената из техничке документације приложене уз основну декларацију о верификацији који више нису важећи;</p> <p>3) техничка документација приложена уз основну декларацију о верификацији допуњава се доказом да је утицај модификације ограничен на основне параметре из тачке 1) овог става;</p> <p>4) одредбе члана 14. овог правилника сходно се примењују на допунску декларацију о верификацији;</p> <p>5) основна декларација о верификацији важи за све параметре који нису обухваћени модификацијом.</p>			
a5.3	<p>An 'EC' declaration of verification of a subsystem may be complemented in the case of additional verifications carried out, in particular when such additional verifications are necessary for an additional authorisation for placing in service. In this case the scope of the complementary declaration shall be limited to the scope of the additional verifications.</p>	<p>0.3. 15.</p>	<p>Декларација о верификацији структурног подсистема може бити допуњена у случају спроведених додатних верификација, нарочито када су додатне верификације неопходне за издавање додатне дозволе за коришћење возила. У случају из става 1. овог члана, област примене допунске декларације о верификацији ограничена је на област примене додатних верификација.</p>	ПУ		
a.6.1	<p>“‘EC’ verification’ means a procedure carried out by the applicant within the meaning of Article 18 to demonstrate that the requirements of the relevant Union legislation including any relevant national rules relating to a subsystem have been fulfilled and the subsystem may be authorised to be placed in service.</p>	<p>0.3. 9.1</p>	<p>Верификација структурног подсистема је поступак који спроводи подносилац захтева (наручилац или произвођач подсистема) у циљу доказивања да су испуњени захтеви важећих прописа, укључујући и националне железничке техничке прописе, који се односе на подсистем како би структурни подсистем могао добити</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			дозволу за коришћење.			
a.6.2.1	<p>For the purpose of this Directive, the verification by reference to TSIs is the procedure whereby a notified body checks and certifies that the subsystem complies with the relevant technical specifications for interoperability (TSI).</p> <p>This is without prejudice of the obligations of the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) to comply with the other applicable legislation deriving from the Treaty, including any verifications by the assessment bodies required by the other legislation.</p>	<p>0.1. 17.1</p>	<p>Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.</p>	ПУ		
a.6.2.2.1	<p>Principles</p> <p>At the request of the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18), the verifications may be done for parts of a subsystem or may be limited to certain stages of the verification procedure. In these cases, the results of verification may be documented in an 'intermediate statement of verification' (ISV) issued by the notified body chosen by the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).</p> <p>The ISV must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p>	<p>0.3. 13.1 13.2</p>	<p>Тело за оцену усаглашености које спроводи поступак верификације оцењује пројектовање и изградњу структурног подсистема и, уколико структурни подсистем испуњава захтеве ТСИ и/или националних железничких техничких прописа, подносиоцу захтева издаје сертификат о верификацији структурног подсистема.</p> <p>Ако је то наведено у ТСИ, односно националном железничком техничком пропису или на захтев подносиоца захтева, подсистем се може поделити на делове или проверити у одређеним фазама поступка верификације.</p>	ПУ		
a6.2.2.2	<p>The applicant within the meaning of Article 18 may apply for an ISV for any part into which he decides to split the subsystem. Each part shall be checked at each stage as set out in point 2.2.3.</p>	<p>0.3. 13.3</p>	<p>Подносилац захтева може тражити прелазну изјаву за фазу пројектовања (укључујући типска испитивања) и за фазу производње за цели подсистем или било који од делова на које је одлучио поделити подсистем</p>	ПУ		
a6.2.2.3	<p>Stages of the verification procedure</p> <p>The subsystem, or certain parts of the subsystem, shall be checked at each of the following stages:</p> <p>(a) overall design,</p>	<p>0.1 17.3</p>	<p>Пријављено тело проверава подсистем у свакој од следећих фаза:</p> <p>1) пројектовање;</p> <p>2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(b) production: construction, including, in particular, civil-engineering activities, manufacturing, constituent assembly and overall adjustment,</p> <p>(c) final testing.</p> <p>The applicant (within the meaning of Article 18) may apply for an ISV for the design stage (including the type tests) and for the production stage for the whole subsystem or for any part into which the applicant decided to split it (see paragraph 2.2.2).</p>	<p>0.3. 13.3</p>	<p>саставних делова, подешавање целог подсистема;</p> <p>3) коначно испитивање подсистема.</p> <p>Подносилац захтева може тражити прелазну изјаву за фазу пројектовања (укључујући типска испитивања) и за фазу производње за цели подсистем или било који од делова на које је одлучио поделити подсистем</p>			
a6.2.3.1	<p>The notified bodies responsible for the verification assesses the design, production and final testing of the subsystem and draw up the certificate of verification intended for the contracting entity or manufacturer (i.e. the applicant in the meaning of Article 18), who in turn draws up the ‘EC’ declaration of verification. The certificate of verification must provide reference to the TSIs with which the conformity has been assessed.</p> <p>Where a subsystem has not been assessed for its conformity with all relevant TSI(s) (e.g. in the case of a derogation, partial application of TSIs for upgrade or renewal, transitional period in a TSI or specific case), the certificate of verification shall give the precise reference to the TSI(s) or their parts whose conformity has not been examined by the notified body during the verification procedure.</p>	<p>0.3. 13.1 13.8 13.9</p>	<p>Тело за оцену усаглашености које спроводи поступак верификације оцењује пројектовање и изградњу структурног подсистема и, уколико структурни подсистем испуњава захтеве ТСИ и/или националних железничких техничких прописа, подносиоцу захтева издаје сертификат о верификацији структурног подсистема.</p> <p>На основу сертификата из става 1. овог члана, подносилац захтева саставља декларацију о верификацији.</p> <p>Сертификат из става 1. овог члана садржи: б) упућивање на ТСИ или њихове делове са којима није оцењена усаглашеност (у случајевима одступања од примене ТСИ, делимичне примене код обнове или унапређења подсистема, у специфичним случајевима и сл.);</p>	ПУ		
a6.2.3.2	<p>Where ISV have been issued, the notified body responsible for the verification of the subsystem takes these ISV into account, and, before issuing its certificate of verification:</p> <p>(a) verifies that the ISV cover correctly the relevant requirements of the TSI(s),</p> <p>(b) checks all aspects that are not covered by the ISV, and</p> <p>(c) checks the final testing of the subsystem as a</p>	<p>0.3. 13.9</p>	<p>У случају да постоје прелазне изјаве о верификацији, тело за оцену усаглашености их узима у обзир, и пре издавања сертификата из става 1. овог члана:</p> <p>1) потврђује да прелазне изјаве о верификацији обухватају односне захтеве из ТСИ, односно националних железничких техничких прописа;</p> <p>2) проверава све елементе структурног подсистема који нису обухваћени прелазним извештајима о верификацији и</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	whole.		/3) проверава резултате коначног испитивања структурног подсистема као целине.			
a6.2.3.3	In the case of a modification to a subsystem already covered by a certificate of verification, the notified body shall perform only those examinations and tests that are relevant and necessary, i.e. assessment shall relate only to the parts of the subsystem that are changed and their interfaces to the unchanged parts of the subsystem.	0.3. 13.13	У случају модификације структурног подсистема за који је издат сертификат о верификацији, тело за оцену усаглашености спроводи само она испитивања и тестирања делова подсистема који су модификовани и њихове интерфејсе према неизмењеним деловима подсистема.	ПУ		
a6.2.3.4	Each notified body involved in the verification of a subsystem shall draw up a technical file in accordance with Article 18(3) covering the scope of its activities.	0.3. 17.1	Техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији структурног подсистема комплетира тело за оцену усаглашености.	ПУ		
a6.2.4	<p>The technical file accompanying the EC declaration of verification shall be assembled by the applicant (in the meaning of Article 18) and must contain the following:</p> <p>(a) technical characteristics linked to the design including general and detailed drawings with respect to execution, electrical and hydraulic diagrams, control-circuit diagrams, description of data-processing and automatic systems to the level of detail sufficient for documenting the verification of conformity carried out, documentation on operation and maintenance, etc., relevant for the subsystem concerned;</p> <p>(b) a list of interoperability constituents, referred to in Article 5(3)(d), incorporated into the subsystem;</p> <p>(c) the technical files referred to in Article 18(3), compiled by each of the notified bodies involved in the verification of the sub-system, which shall include: — copies of the ‘EC’ declarations of conformity and, where applicable, ‘EC’ declarations of suitability for use established for interoperability constituents referred to in Article 5(3)(d) and accompanied, where appropriate, by the corresponding calculation notes and a copy of the</p>	0.3. 17.2	<p>Техничка документација из става 1. овог члана садржи:</p> <p>1) почетну техничку документацију прописану чланом 12. овог правилника;</p> <p>2) списак чинилаца интероперабилности, односно елемената структурних подсистема уграђених у подсистем;</p> <p>3) копије декларација о усаглашености, односно декларација о погодности за употребу издатих за чиниоце интероперабилности, односно елементе структурних подсистема из тачке 2) овог става, заједно са, где је потребно, одговарајућом прорачунском документацијом и копијом извештаја о тестовима и испитивањима које су спровела тела за оцену усаглашености;</p> <p>4) прелазне изјаве о верификацији и декларације о прелазним изјавама о верификацији, ако постоје, укључујући и потврду њихове исправности издату од стране тела за оцену усаглашености;</p> <p>5) сертификат(и) о верификацији структурног подсистема заједно са одговарајућим прорачунима у прилогу, потписан од стране тела</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>records of the tests and examinations carried out by the notified bodies on the basis of the common technical specifications, — where available, the ISV that accompany the certificate of verification, including the result of verification by the notified body of the ISV validity, — the certificate of verification, accompanied by corresponding calculation notes and signed by the notified body responsible for the verification, stating that the subsystem complies with the requirements of the relevant TSI(s) and mentioning any reservations recorded during performance of the activities and not withdrawn; the certificate of verification should also be accompanied by the inspection and audit reports drawn up by the same body in connection with its task, as specified in points 2.5.2 and 2.5.3;</p> <p>(d) certificates of verification issued in accordance with other legislation deriving from the Treaty;</p> <p>(e) when verification of safe integration is required pursuant to Article 15, the relevant technical file shall include the assessors' report(s) on the common safety methods (CSM) on risk assessment referred to in Article 6(3) of Directive 2004/49/EC</p>		<p>за оцену усаглашености, којим се потврђује да је структурни подсистем у складу са ТСИ/националним железничким техничким прописима и у коме су наведене све резерве забележене приликом обављања активности, а које нису опозване; уз сертификат се прилажу и извештаји о проверама које је саставило тело за оцену усаглашености у вези са својим задатком;</p> <p>б) сертификате о верификацији издатих по основу других прописа који се примењују на предметни подсистем, ако постоје и</p> <p>7) извештај тела за оцену о примењеној ЗБМ за процену и оцену ризика, када је потребна потврда безбедне интеграције структурног подсистема у постојећи систем.</p>			
a6.2.5.1	<p>The notified body responsible for checking production must have permanent access to building sites, production workshops, storage areas and, where appropriate, prefabrication or testing facilities and, more generally, to all premises which it considers necessary for its task. The notified body must receive from the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) all the documents needed for that purpose and, in particular, the implementation plans and technical documentation concerning the subsystem.</p>	<p>0.1. 17.13</p>	<p>Пријављено тело одговорно за проверу производње мора да има право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима. Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем.</p>	ПУ		
a6.2.5.2	<p>The notified body responsible for checking implementation must periodically carry out audits in order to confirm compliance with the relevant TSI(s). It must provide those responsible for implementation with an audit report. Its presence may be required at certain stages of the building operations.</p>	<p>0.1. 17.14</p>	<p>Пријављено тело одговорно за проверу имплементације је дужно да врши периодичне провере да би потврдило усаглашеност са техничком документацијом из става 5. овог члана. Пријављено тело издаје произвођачу или наручиоцу извештај о извршеној провери.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			Присуство пријављеног тела се може захтевати у поједним фазама изградње.			
a6.2.5.3	In addition, the notified body may pay unexpected visits to the worksite or to the production workshops. At the time of such visits the notified body may conduct complete or partial audits. It must provide those responsible for implementation with an inspection report and, if appropriate, an audit report.	0.1. 17.15	Пријављено тело може обавити ненајављене посете местима извођења радова или производним погонима. У току тих посета пријављено тело може изводити потпуне или делимичне провере. Одговорнима за имплементацију, пријављено тело доставља извештај о провери, или, кад је потребно, извештај о аудиту.	ПУ		
a6.2.5.4	The notified body shall be able to monitor a subsystem on which an interoperability constituent is mounted in order to assess, where required by the corresponding TSI, its suitability for use in its intended railway environment.	0.1 14.5	Ради оцене погодности за употребу чиниоца интероперабилности пријављеном телу мора да се омогући праћење подсистема у који је чинилац интероперабилности уграђен.	ПУ		
a6.2.6	A copy of the technical file accompanying the EC declaration of verification must be kept by the manufacturer or contracting entity (i.e. by the applicant in the meaning of Article 18) throughout the service life of the subsystem. It must be sent to any Member State which so requests. The documentation submitted for an application for an authorisation for placing in service shall be submitted to the national safety authority of the Member State where the authorisation is sought. The national safety authority may request that part(s) of the documents submitted together with the authorisation is/are translated into its own language.	0.3 17.3 0.1 21.1	Произвођач или наручилац мора чувати копију техничке документације из става 1. овог члана током радног века структурног подсистема. Ради пуштања структурних подсистема у рад и њиховог коришћења у железничком систему Републике Србије они морају имати дозволу за коришћење коју на прописаном обрасцу и у облику решења издаје Дирекција.	ПУ		
a6.2.7	Each notified body must periodically publish relevant information concerning: (a) requests for verification and ISV received, (b) request for assessment of conformity and suitability for use of ICs, (c) ISV issued or refused, (d) certificates of conformity and 'EC' certificates	0.1 17.14	Пријављено тело мора да периодично да објављује информације о: 1) примљеним захтевима за верификацију подсистема и њихових делова; 2) захтевима за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности; 3) одобреним или одбијеним захтевима за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	for suitability for use issued or refused, (e) certificates of verification issued or refused.		издавање прелазне изјаве о верификацији; 4) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о усаглашености и погодности за употребу; 5) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о верификацији подсистема.			
a6.2.7	The files and correspondence relating to the ‘EC’ verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) is established or in a Union official language accepted by the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).			НП	Ова одредба се односи на државе чланице.	
a6.3.1	In the case where national rules apply, the verification shall include a procedure whereby the body designated pursuant to Article 17(3), third subparagraph, (the designated body) checks and certifies that the subsystem complies with the national rules notified in accordance with Article 17(3) for each Member State in which the subsystem is intended to be authorised to be placed in service.	0.1. 19.8	Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела према националним техничким прописима, по поступку прописаном члана 17. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, као исправу о усаглашености.	НП		
a6.3.2	The designated body draws up the certificate of verification intended for the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18). The certificate shall contain a precise reference to the national rule(s) whose conformity has been examined by the designated body in the verification process. In the case of national rules related to the subsystems composing a vehicle, the designated body shall divide the certificate into two parts, one part including the references to those national rules strictly related to the technical compatibility between the vehicle and the network concerned, and the other part for all other national rules.	0.3. 13.10 0.1. 19.9	Сертификат из става 1. овог члана садржи: 5) списак техничких прописа (ТСИ и/или националних железничких техничких прописа) и стандарда са којима је структурни подсистем усаглашен; У случају националних прописа који се односе на подсистеме који чине железничко возило именовано тело поделиће сертификат на два дела: 1) део који садржи упућивање на националне прописе који се искључиво односе на техничку усклађеност возила и мреже, и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			2) део који се односи на све остале националне прописе.			
a6.3.3	The technical file compiled by the designated body and accompanying the certificate of verification in the case of national rules must be included in the technical file accompanying the 'EC' declaration of verification referred to in point 2.4 and shall contain the technical data relevant for the assessment of the conformity of the subsystem with those national rules.	0.3. 17.2	Техничка документација из става 1. овог члана садржи: 1) почетну техничку документацију прописану чланом 12. овог правилника; 2) списак чинилаца интероперабилности, односно елемената структурних подсистема уграђених у подсистем; 3) копије декларација о усаглашености, односно декларација о погодности за употребу издатих за чиниоце интероперабилности, односно елементе структурних подсистема из тачке 2) овог става, заједно са, где је потребно, одговарајућом прорачунском документацијом и копијом извештаја о тестовима и испитивањима које су спровела тела за оцену усаглашености; 4) прелазне изјаве о верификацији и декларације о прелазним изјавама о верификацији, ако постоје, укључујући и потврду њихове исправности издату од стране тела за оцену усаглашености; 5) сертификат(и) о верификацији структурног подсистема заједно са одговарајућим прорачунима у прилогу, потписан од стране тела за оцену усаглашености, којим се потврђује да је структурни подсистем у складу са ТСИ/националним железничким техничким прописима и у коме су наведене све резерве забележене приликом обављања активности, а које нису опозване; уз сертификат се прилажу и извештаји о проверама које је саставило тело за оцену усаглашености у вези са својим задатком; 6) сертификате о верификацији издатих по основу других прописа који се примењују на предметни подсистем, ако постоје и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			7) извештај тела за оцену о примењеној ЗБМ за процену и оцену ризика, када је потребна потврда безбедне интеграције структурног подсистема у постојећи систем.			
a6.3.4	The files and correspondence relating to the 'EC' verification procedure must be written in a Union official language of the Member State in which the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18) is established or in a Union official language accepted by the contracting entity or manufacturers (i.e. the applicant in the meaning of Article 18).			НП	Ова одредба се односи на државе чланице.	
a6.4	If a certificate of verification is to be issued for certain parts of a subsystem, provisions for this Annex shall apply mutatis mutandis for those parts.	0.3. 13.2 13.3 13.4	Ако је то наведено у ТСИ, односно националном железничком техничком пропису или на захтев подносиоца захтева, подсистем се може поделити на делове или проверити у одређеним фазама поступка верификације. Подносилац захтева може тражити прелазну изјаву за фазу пројектовања (укључујући типска испитивања) и за фазу производње за цели подсистем или било који од делова на које је одлучио поделити подсистем. У случају из става 3. овог члана тело за оцену усаглашености проверава и потврђује одређене делове подсистема или одређене фазе поступка верификације и издаје прелазну изјаву о верификацији	ПУ		
a7.1	1. General documentation General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.) 2. Structure and mechanical parts Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)	0.3. 27	1) општа документација - која обухвата опис новог, обновљеног или унапређеног возила и његову предвиђену употребу, податке о конструкцији, оправкама, експлоатацији и одржавању, техничку документацију, итд; 2) конструкција и механички делови - механички интегритет и интерфејси између возила (укључујући вучно-одбојну опрему, прелазнице), чврстоћа конструкције возила и његове опреме (нпр. седишта), граница товарења, пасивна безбедност (укључујући унутрашњу и спољашњу	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>3. Track interaction and gauging Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)</p> <p>4. Braking equipment Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)</p> <p>5. Passenger-related items Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)</p> <p>6. Environmental conditions and aerodynamic effects Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)</p> <p>7. External warning, marking, functions and software integrity requirements External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus</p> <p>8. Onboard power supply and control systems Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility</p> <p>9. Staff facilities, interfaces and environment Onboard facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers cabs, driver machine interface)</p> <p>10. Fire safety and evacuation</p>		<p>отпорност на ударе);</p> <p>3) интерфејс возило/колосек и товарни профил - механички интерфејси у односу на инфраструктуру (укључујући статичко и динамичко понашање, зазоре и толеранције, товарни профил, трчећи stroj итд.);</p> <p>4) кочиона опрема - компоненте које се односе на кочење (укључујући противклизну заштиту, команду за кочење, снагу кочења при возњи, у случају опасности и осигурању од самопокретања);</p> <p>5) компоненте намењене путницима и простор који окружује путнике (укључујући прозоре и врата путничких кола, посебне захтеве за особе са смањеном способношћу кретања, итд.);</p> <p>6) услови животне средине и аеродинамички ефекти - утицај животне средине на возило и утицај возила на животну средину (укључујући и аеродинамичке услове, интерфејсе између возила и пружног дела железничког система и између возила и спољног окружења);</p> <p>7) спољашња упозорења, ознаке, захтеви по питању функционисања и интегритета софтвера, укључујући и пренос информација кроз воз;</p> <p>8) уграђени извори напајања енергијом и контролни системи - погонски, енергетски и управљачки системи, интерфејси између возила и постројења за снабдевање енергијом и сви видови електромагнетске компатибилности;</p> <p>9) уграђене инсталације, интерфејси, радни услови и окружење особља (укључујући и управљачнице, интерфејс машиновођа-машина);</p> <p>10) противпожарна заштита и евакуација;</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>11. Servicing Onboard facilities and interfaces for servicing</p> <p>12. Onboard control, command and signalling All the onboard equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system</p> <p>13. Specific operational requirements Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)</p> <p>14. Freight related items Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)</p>		<p>11) уграђене инсталације и интерфејси и за сервисирање;</p> <p>12) контрола, управљање и сигнализација на возу - сва опрема на возу која служи за безбедност, управљање и контролу кретања воза и њен утицаји на пружни део железничког система;</p> <p>13) специфични захтеви везани за експлоатацију возила (укључујући отежане услове, отклањање сметњи на возилима, и др.);</p> <p>14) компоненте везане за робу - захтеви и окружење специфично за робу (укључујући компоненте које се посебно захтевају за опасну робу).</p>			
a7.2	<p>The national rules relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.</p> <p>Group A Group A covers: — international standards, — national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States.</p> <p>Group B Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.</p> <p>Group C Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the</p>	0.1. 28.5	Дирекција прописује параметре које је потребно проверити у вези са издавањем дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима и класификацију националних прописа у вези са овим параметрима.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	loading gauge)					
a8.1	The body, its Director and the staff responsible for carrying out the checking operations may not become involved either directly or as authorised representatives in the design, manufacture, construction, marketing or maintenance of the interoperability constituents or subsystems or in their use. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer and that body.	0.1. 18.1.1	1) тело за оцењивање усаглашености, руководиоца тог тела и особље задужено за спровођење провера не учествују директно или као овлашћени представници у пројектовању, производњи, изградњи, пласирању на тржиште или одржавању чинилаца интероперабилности или подсистема, нити да их користе, с тим што то не искључује размену техничких информација између произвођача и тела за оцењивање усаглашености;	ПУ		
a8.2	The body and the staff responsible for the checks must carry out the checks with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and must be free of any pressure and incentive, in particular of a financial type, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the checks. In particular, the body and the staff responsible for the checks must be functionally independent of the authorities designated to issue authorisations for placing in service in the framework of this Directive, licences in the framework of Directive 95/18/EC and safety certificates in the framework of Directive 2004/49/EC, and of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.	0.1. 18.1.2 18.1.3	тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера врше провере професионално и стручно, без икаквог притиска који може да утиче на њихову оцену или резултате провера, посебно од тране особа или група које су заинтересоване за те резултате; тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера је функционално независно од тела које издаје дозволе за коришћење, лиценце и сертификате о безбедности и од тела за истраживање несрећа;	ПУ		
a8.3	The body must employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked with the checks; it should also have access to the equipment needed for exceptional checks.	0.1. 18.1.4	тело за оцењивање усаглашености запошљава особље и поседује средства потребна за обављање техничких и административних послова везаних за спровођење провера на одговарајући начин и да има приступ опреми за ванредне провере;			
a8.4	The staff responsible for the checks must possess: — proper technical and vocational training, — a satisfactory knowledge of the requirements relating to the checks that they carry out and sufficient practice in those checks,	0.1. 18.1.6	особље задужено за извођење провера поседује: (1) одговарајуће професионално и техничко образовање, (2) задовољавајуће знање о захтевима који се односе на проверу коју врши и искуство у	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	— the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the inspections conducted.		вршењу те провере, (3) способност за израду сертификата, записника и извештаја који представљају службену евиденцију о извршеним проверама;			
a8.5	The independence of the staff responsible for inspections must be guaranteed. No official must be remunerated either on the basis of the number of inspections performed or of the results of those inspections.	0.4. 18.1.7	особље задужено за извођење провере је независно у раду;	ПУ		
a8.6	The body must take out civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the checks are carried out directly by that Member State.	0.1. 18.1.5	тело за оцењивање усаглашености је осигурано од одговорности за учињени штету;	ПУ		
a8.7	The staff of the body are bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities and accident investigation bodies in the State where they perform those activities as well as accident investigation bodies responsible for the investigation of accidents caused by the failure of the interoperability constituents or subsystems checked) in pursuance of this Directive or any provision of national law implementing the Directive.	0.1. 18.1.8	особље задужено за извођење провера чува као пословну тајну све што сазна у току извођења провера, осим података које захтевају надлежни државни органи и тела за истрагу.	ПУ		
a9	When submitting a request for a derogation, Member States must supply the following documents: (a) A formal letter communicating the proposed derogation to the Commission. (b) A file, annexed to the letter, comprising at least: — a description of the work, goods and services subject to the derogation, specifying the key dates, the geographical location and the operational and technical area, — a precise reference to the TSIs (or their parts) for which a derogation is requested, — a precise reference to and details of the alternative provisions which will be applied, — for requests made under Article 7(1)(a), justification of the advanced stage of development of the project,	0.1. 11.4	У случајевима из става 1. овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Дирекцији захтев за одступање, уз који је дужан да приложи: 1) писмено обавештење које се односи на предложено одступање; 2) документацију која садржи: (1) опис радова, роба и услуга који су предмет одступања, са навођењем кључних датума, географског положаја, техничког и оперативног подручја примене (2) прецизно упућивање на ТСИ-је (или њихове делове) за које се тражи одступање, (3) прецизно упућивање на алтернативне	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>— justification of the derogation, including the main reasons of a technical, economic, commercial, operational and/or administrative nature, — any other information justifying the request for a derogation, — a description of the measures that the Member State proposes to take in order to promote the final interoperability of the project. In the case of a minor derogation, this description is not required.</p> <p>Documentation must be supplied in paper form and as electronic files, so that it can be distributed among the members of the Committee.</p>		<p>одредбе које ће се применити и њихове детаље, (4) образложење поодмакле фазе развоја пројекта у случају из става 1. тачка 1) овог члана, (5) образложење захтева за одступање, укључујући разлоге техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање, (6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање, (7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.</p>			