

# ЗАКОН

## О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

### I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

#### Предмет закона

#### Члан 1.

Овим законом уређују се услови за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.

Безбедност железнице, у смислу овог закона, обухвата услове које испуњава железнички систем и железнички радници, као и друге услове од значаја за остваривање безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја.

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

#### Значење појединих израза

#### Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) **аутоустоп уређај** је уређај за аутоматско заустављање воза при проласку поред сигнала који показује да је даља вожња забрањена и при проласку поред сигнала који показује да се даља вожња настави смањеном брзином у случају непрописног поступања машиновође;

2) **будник (уређај за контролу будности)** је уређај који служи за аутоматско заустављање воза у случају небудности или неспособности железничког радника који управља вучним возилом;

3) **велика штета** је штета код несреће коју Центар за истраживање несрећа процени у износу од најмање два милиона евра;

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

5) **возно особље** је особље вучног возила и возопратно особље;

6) **возопратно особље** је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу;

7) **вучено возило** је железничко возило без сопственог погона намењено за превоз лица (путничка кола), за превоз робе (теретна кола) или за посебне намене (превоз опреме за отклањање последица несрећа и незгода, одржавање инфраструктуре и сл);

8) **вучно возило** је железничко возило са сопственим погоном;

9) **вучно возило за посебне намене** је железничко возило са сопственим погоном и може бити: моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга и др;

10) **главни истражитељ** је лице које је одговорно за организацију и спровођење истраге;

11) **додатно уверење** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;

12) **дозвола за коришћење** је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;

13) **дозвола за регулисање железничког саобраћаја** је исправа на основу које железнички радник стиче право да регулише железнички саобраћај;

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

15) **дозвола за управљање вучним возилом** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља вучним возилом;

16) **дозвољена маса по дужном метру** је прописана дозвољена маса по дужном метру која се не може прекорачити;

17) **дозвољена маса по осовини** је прописана дозвољена маса по осовини која се не може прекорачити;

18) **домицилна јединица** је организациони део железничког превозника у месту рада возног особља;

19) **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;

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

21) **железнички превозник** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;

22) **железнички радник** је лице које непосредно учествује у обављању послова у вези са железничким саобраћајем;

23) **железнички систем** обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;

24) **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;

25) **железничко службено место** (у даљем тексту: службено место) је место на железничкој инфраструктури намењено за извршење задатака организације и вршења железничког саобраћаја;

26) **заједничке безбедносне методе** су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;

27) **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;

28) **именовано тело** је тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема 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;

29) **истрага** означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода;

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

31) **локомотива** је вучно возило које у зависности од врсте погона може бити електрична, дизел или парна локомотива;

32) **максимална брзина воза** је највећа брзина којом воз може саобраћати на железничкој прузи или делу железничке пруге, наведена у реду вожње или прописана на други начин и која се не може прекорачити;

33) **маса по дужном метру** је маса празног или товареног железничког возила подељена дужином возила у метрима, мереном између чеоних површина одбојника или између крајњих делова квачила за возила без одбојника;

34) **маса по осовини** је маса празног или товареног железничког возила подељена бројем осовина тог возила;

35) **моторни возови** су електромоторна кола, електромоторне гарнитуре, дизелмоторна кола и дизелмоторне гарнитуре;

36) **машиновођа** је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, на самосталан, одговоран и безбедан начин;

37) **највећа допуштена брзина** је прописана највећа брзина на прузи или деловима железничке пруге, с обзиром на техничко стање железничке пруге и железничких возила или друге услове;

38) **национални прописи за безбедност** су прописи Републике Србије у којима су садржани безбедносни захтеви за железнички систем и примењују се на више од једног железничког превозника;

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

40) **незгода** је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;

41) **несрећа** је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);

42) **обртна јединица** је службено место у коме возно особље прекида рад до почетка следеће смене;

43) **озбиљна несрећа** је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или nanoшење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;

44) **Општи уговор о коришћењу теретних кола** је уговор којим се регулишу се услови примопредаје теретних кола како би их железнички превозници користили као превозно средство у унутрашњем и међународном железничком саобраћају;

45) **особље вучног возила** је заједнички назив за машиновођу, помоћника машиновође и возача вучног возила за посебне намене;

46) **остале несреће** су несреће које по последицама нису озбиљне несреће;

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

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

49) **пословни ред железничке станице** је акт управљача инфраструктуре који утврђује техничке инфраструктурне капацитете у станици, појединачне задатке железничких радника за извршење реда вожње, пријем и предају робе, односно пријем и отпрему путника;

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

51) **прикључак индустријског колосека** је део индустријског колосека који се од одвојне скретнице пружа преко пружног појаса;

52) **региструјући уређај на вучном возилу** је уређај за регистровање брзине, пређеног пута и других података у току вожње;

53) **ред вожње воза** је планирани саобраћај воза одређене врсте, састава и поседа, од полазне до упутне станице који се може приказати графички и табеларно;

54) **систем управљања безбедношћу** обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног одвијања железничког саобраћаја;

55) **слободни профил** је ограничени простор у попречном пресеку управном на средину колосека у који не смеју улазити делови постројења, објеката, ознака, сигнала, наслагe материјала и други предмети;

56) **смањена видљивост** је немогућност уочавања сигналних знакова са прописане даљине видљивости за одређене брзине кретања воза;

57) **Споразум RIC** је споразум о размени и коришћењу путничких кола у међународном саобраћају;

58) **станично особље** је особље које обавља послове на подручју службеног места;

59) **Техничке спецификације интероперабилности** (у даљем тексту: *ТСИ*) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;

60) **товарни профил** је ограничени простор у попречном пресеку управном на осу колосека који не може прелазити празно или натоварено железничко возило ниједним својим делом;

61) **узроци** су радње, пропусти, догађаји, услови или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;

62) **УИС прописи** су прописи које доноси Међународна железничка унија;

63) **управљач инфраструктуре** је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице;

64) **центар за истраживање несрећа у саобраћају** је посебна организација основана законом којим се уређује истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у чијој надлежности је између осталог и обављање стручних послова који се односе на истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају;

65) **центар за стручно оспособљавање** је установа сертификована за обављање теоретског и практичног стручног оспособљавања и његову проверу.

66) **чинилац 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;

Изрази употребљени у овом закону, који нису уређени ставом 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница и законом којим се уређује интероперабилност железнице.

## **II. ОРГАН НАДЛЕЖАН ЗА РЕГУЛИСАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

### **Послови органа надлежног за регулисање безбедности у железничком саобраћају**

#### **Члан 3.**

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.

Послови Дирекције, као органа надлежног за регулисање безбедности у железничком саобраћају, утврђени су законом којим се уређује железница.

#### **Начин рада Дирекције**

#### **Члан 4.**

Дирекција обавља послове из своје надлежности на начин прописан законом којим се уређује железница.

## **III. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

### **1. Гарантовање безбедности у железничком саобраћају**

#### **Члан 5.**

Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују:

1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему се предност даје спречавању несрећа;

2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски;

3) да се убрзава развој јединственог железничког система.

Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, тако што спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују националне прописе и стандарде за безбедност и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.

Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за свој део система и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.

Одговорност управљача и железничког превозника из става 3. овог члана не ослобађа од одговорности произвођаче саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоце возила и даваоце других потребних услуга, да су возила, објекти и постројења, опрема, материјал и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их управљач или железнички превозник могу безбедно користити у железничком систему.

## **2. Заједнички показатељи безбедности**

### **Члан 6.**

Заједнички показатељи безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) су показатељи на основу којих се врши процена нивоа безбедности у железничком саобраћају.

Ради процене остварености заједничких циљева безбедности и омогућавања праћења општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.

Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.

Годишњи извештај о безбедности из става 3. овог члана обухвата:

1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;

2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;

3) резултате интерне контроле безбедности;

4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром.

Дирекција прописује ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа.

Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године.

Извештај из става 6. овог члана садржи податке о:

- 1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;
- 2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;
- 3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;
- 4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.

Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.

Уколико се после достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи првом приликом, а најкасније у следећем годишњем извештају.

Дирекција ближе прописује елементе извештаја из ст. 3. и 6. овог члана.

### **3. Заједничке безбедносне методе**

#### **Члан 7.**

Заједничке безбедносне методе (у даљем тексту: ЗБМ) прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем дефинисања:

1) ЗБМ за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;

2) ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:

(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,

(3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;

3) ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;

4) ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

Дирекција прописује ЗБМ из става 1. овог члана.

Сходно усвојеним и ревидираним ЗБМ доносе се потребне измене и допуне националних прописа за безбедност.

Управљач и железнички превозник дужни су да у годишњем извештају из члана 6. став 3. овог закона опишу и своја искуства у вези примене ЗБМ из става 1. тач. 1) и 4) овог члана.

Дирекција ће у свој годишњи извештај из члана 6. став 6. овог закона укључити и искуства предлагача, железничког превозника и управљача, као и сопствена искуства у вези примене ЗБМ из става 1. овог члана.

### **ЗБМ за процену и оцену ризика**

#### **Члан 8.**

ЗБМ за процену и оцену ризика примењује се у случају било какве значајне промене у железничком систему која може имати утицаја на безбедност железничког саобраћаја. Ове промене могу бити техничке, експлоатационе или организационе природе. ЗБМ за процену и оцену ризика је саставни део система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

Предлагач значајне промене може бити:

- 1) управљач или железнички превозник, у оквиру мера из члана 5. став 2. овог закона;
- 2) наручилац или произвођач, када подносе захтев за верификацију подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;
- 3) подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење возила;
- 4) лице задужено за одржавање.

Предлагач значајне промене спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика.

Независну оцену правилне примене ЗБМ за процену и оцену ризика и резултата те примене спроводе:

- 1) акредитована тела;
- 2) тела призната од Дирекције:
  - (1) железнички превозник,
  - (2) управљач,
  - (3) лице задужено за одржавање,
  - (4) друге организације, њихови делови или појединци,

који испуњавају услове прописане ЗБМ из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона.

Дирекција издаје сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика из става 4. тачка 2) овог члана.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 6. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Тело за оцену ризика из става 4. овог члана издаје предлагачу извештај о оцени безбедности, на основу кога предлагач одлучује о прихватању значајне промене.



Извештаји о оцени безбедности издати у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама OTIF важе у Републици Србији под следећим условима:

- 1) да је оцена ризика извршена у складу са ЗБМ за процену и оцену ризика;
- 2) да је примену методе из тачке 1) овог става оценило тело за оцену ризика;
- 3) да је значајна промена у железничком систему прихваћена од стране предлагача из става 3. овог члана;
- 4) да ће се део железничког система користити у Републици Србији под истим функционалним, експлоатационим, топографским и климатским условима;
- 5) да су примењени исти критеријуми за прихватање ризика као што се примењују у Републици Србији.

Контрола примене ЗБМ за процену и оцену ризика чини саставни део периодичне интерне контроле система за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника.

**ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз**

**Члан 9.**

ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз примењује Дирекција у поступку издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

**ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

**Члан 10.**

ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром примењује Дирекција у циљу надзора над применом система за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и надзора над применом ЗБМ из члана 11. овог закона од стране железничког превозника, управљача и лица задуженог за одржавање.

**ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система**

**Члан 11.**

ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система примењују железнички превозник и управљач после добијања сертификата о безбедности за превоз, односно сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и лице задужено за одржавање.

#### **4. Заједнички безбедносни циљеви**

##### **Члан 12.**

Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.

ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:

1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;

2) ризике за друштво.

ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење.

Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донетих у циљу постизања ЗБЦ.

#### **5. Пријављивање националних прописа за безбедност**

##### **Члан 13.**

Дирекција је дужна да на својој интернет страници објављује националне прописе за безбедност како би исти били на располагању управљачу, железничком превознику и подносиоцима захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Европској комисији пријављују се важећи национални прописи за безбедност:

1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;

2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;

3) који одређују захтеве за пуштање у рад и одржавање нових и битно измењених железничких возила, који још нису обухваћени у ТСИ, с тим да пријава мора садржати прописе за размену возила између железничких превозника, системе регистрације и захтеве у погледу поступака проба;

4) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;

5) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;

6) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;

7) који уређују истрагу несрећа и незгода.

У пријави из става 2. овог члана наводи се област примене прописа, основни садржај прописа са упућивањем на правне текстове, форма прописа и ко је надлежан за њихово објављивање.

Европска комисија се обавештава о свакој измени националних прописа за безбедност и о сваком новом националном пропису за безбедност који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ТСИ.

Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа за безбедност који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа за безбедност који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране.

Дирекција доставља текстове националних прописа за безбедност у припреми из ст. 2 и 4. овог члана и разлоге за њихово доношење министарству надлежном за техничке прописе, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији.

Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ или бар са остваривањем ЗБЦ, или сматра да представља средство самоволне дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почетак важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.

Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самоволне дискриминације, или прикривеног ограничавања превоза између држава чланица Европске уније у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.

## **6. Систем за управљање безбедношћу**

### **Члан 14.**

Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе ЗБМ.

Систем за управљање безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе, прописане овим законом, који су у складу са карактером, обимом и врстом делатности које се обављају у железничком саобраћају.

Системом за управљање безбедношћу постиже се контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.

Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир ефекте делатности различитих железничких превозника на мрежи, па у складу са тим мора садржати одредбе које омогућују железничким превозницима обављање делатности у складу са ТСИ и националним прописима за безбедност, као и условима из њихових сертификата о безбедности за превоз. Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.

Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру

организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.

Основни елементи система за управљање безбедношћу су:

1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима;

2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;

3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената:

(1) ТСИ,

(2) националним прописима за безбедност,

(3) другим релевантним прописима,

(4) одлукама надлежних органа;

4) поступци и методе за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када промена у условима експлоатације или увођење новог производа доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;

5) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених, као и одговарајуће извршавање послова;

6) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;

7) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;

8) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, незгода, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;

9) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;

10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

Управљач и железнички превозник, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, доносе интерна акта којима се уређују поступци из става 6. овог члана.

Акта управљача из става 7. овог члана, која се односе на поступке које морају спроводити железнички превозници, морају бити доступна свим заинтересованим железничким превозницима који саобраћају на одређеној инфраструктури.

Дирекција ближе прописује елементе система за управљање безбедношћу.

## **Надзор над системима за управљање безбедношћу**

### **Члан 15.**

Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Надзором из става 1. овог члана проверава се да ли управљач и железнички превозник примењују свој систем за управљање безбедношћу и, по потреби, налаже се спровођење одговарајућих мера.

Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Надзор на лицу места, у смислу става 1. овог члана, врше овлашћена лица Дирекције, најмање једном годишње.

## **IV. СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ И СЕРТИФИКАТ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ**

### **1. Сертификат о безбедности за превоз**

#### **Појам и садржина**

### **Члан 16.**

Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволио приступ инфраструктури.

Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или њен одређени део.

Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.

Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:

1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;

2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа за безбедност и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.

За издавање сертификата о безбедности за превоз – део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:

1) документација железничког превозника о ТСИ или деловима ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују на обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;

2) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 18. став 5. овог закона.

Документација у вези елемената који су у складу са ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.

У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.

### **Сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз**

#### **Члан 17.**

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно одвијање саобраћаја на индустријској железници. У те захтеве могу бити укључени примена ТСИ и националних прописа за безбедност и дозволе за коришћење железничких возила која користи тај ималац индустријске железнице.

У погледу доказа потребних за издавање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују одредбе члана 16. став 5. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз сходно се примењују чл. 18. и 20. овог закона.

### **Издавање сертификата о безбедности за превоз**

#### **Члан 18.**

Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном обрасцу и у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.

Сертификат о безбедности за превоз обнавља се на захтев носиоца.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за превоз, нумерисање образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упутство за његово попуњавање, као и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Обрасци сертификата о безбедности за превоз издају се и на једном од следећих језика: енглески, француски или немачки.

Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др).

Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.

За издавање сертификата о безбедности за превоз, његово обнављање, ревидирање и ажурирање плаћа се такса.

Висина таксе из става 10. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима о безбедности за превоз Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) врсту сертификата;
- 2) назив правног лица коме је сертификат издат;
- 3) врсту услуге на коју се сертификат односи;
- 4) датум издавања сертификата.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

#### **Признавање страног сертификата и додатни сертификат**

##### **Члан 19.**

Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у страниј држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције.

#### **Одузимање сертификата о безбедности за превоз**

##### **Члан 20.**

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима део А, део Б или оба дела сертификата, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Када Дирекција одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања о својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат о безбедности за превоз – део А.

Дирекција одузима сертификат о безбедности за превоз и у случају да носилац тог сертификата у року од једне године од његовог издавања није користио сертификат о безбедности за превоз као што је предвиђено тим сертификатом.

Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз – део А, који су издати, ажурирани, ревидирани или одузети.

У обавештењу из става 5. овог члана Дирекција обавезно наводи назив и адресу железничког превозника, датум издавања, област примене и важност сертификата о безбедности за превоз и, у случају одузимања, разлоге за своју одлуку.

## **2. Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

### **Појам и садржина**

#### **Члан 21.**

Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:

1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;

2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

Као доказ испуњености услова за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром из става 2. тачка 2) овог члана подноси се следеће:

1) документација управљача о ТСИ или деловима ТСИ, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују за експлоатацију и одржавање инфраструктуре, запослене и возила, као и како се путем система за управљање безбедношћу осигурава њихово поштовање;

2) документација управљача о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе експлоатације и одржавања железничке инфраструктуре, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;

3) документација управљача о различитим врстама возила која се користе за потребе одржавања инфраструктуре, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење;

4) друга потребна документација прописана актом из члана 23. став 9. овог закона.

У сертификату о безбедности за управљање железничком инфраструктуром наводе се мреже или делови мрежа на које се сертификат односи.



## **Сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице**

### **Члан 22.**

Ималац индустријске железнице мора да поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице којим се потврђује прихватање одредаба које је ималац индустријске железнице усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.

За издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице који се издаје имаоцу индустријске железнице сходно се примењују одредбе члана 21. став 3. овог закона.

На издавање и одузимање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице сходно се примењују чл. 23. и 24. овог закона.

## **Издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

### **Члан 23.**

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у форми решења.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања обавештава Дирекцију.

Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у прописима о безбедности.

За издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, његово обнављање, ажурирање или ревизију плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција ближе прописује обрасце сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, нумерисање образаца сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и упутство за његово попуњавање и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

О издатим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) врсту сертификата;
- 2) назив правног лица коме је сертификат издат;
- 3) датум издавања сертификата.

Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

#### **Члан 24.**

Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не испуњава услове за издавање тог сертификата, она га одузима решењем, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају одузимања, наводећи разлоге за своју одлуку.

### **3. Поступање по захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз**

#### **Члан 25.**

Дирекција одлучује о захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз у року од највише четири месеца од подношења потребне документације, као и допунских информација које је тражила. Ако се од подносиоца захтева тражи да поднесе допунске информације, те информације се подnose без одлагања.

Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих услова које је потребно испунити за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.

Железничком превознику који подноси захтев за сертификат о безбедности за превоз за услуге на дефинисаном ограниченом делу мреже дају се посебна упутства и конкретно се указује на прописе који важе за део мреже о којем је реч.

Сви захтеви за сертификат о безбедности за превоз подnose се на српском језику.

## V. ПОДСИСТЕМ ИНФРАСТРУКТУРА

### Технички услови

#### Члан 26.

Подсистем инфраструктура чине горњи строј (колосеци, скретнице и друге сложене колосечне конструкције, профили и др) и доњи строј (земљани труп, мостови, пропусни, тунели, перони, подручја приступа и др) железничке пруге који испуњава следеће техничке услове:

- 1) ширина колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;
- 2) полупречник кривине на отвореној прузи износи најмање 300 m, а на главном пролазном колосеку у железничкој станици најмање 500 m; спољна шина, зависно од величине полупречника кривине и дозвољене брзине, мора бити надвишена али не више од 150 mm;
- 3) нагиб нивелете на отвореној прузи износи највише 25 ‰;
- 4) нагиб нивелете у станици износи највише: за станицу у правцу до 1 ‰, а за станицу у кривини до 2,5 ‰;
- 5) размак између оса колосека у службеном месту мора бити толики да између слободних профила тих колосека постоји потребан простор за безбедно кретање путника и других лица и за постављање постројења, направа и стубова за сигнале, електричну контактну мрежу, осветљење и сл;
- 6) размак између оса колосека у службеном месту износи најмање 4,75 m, а размак колосека између којих се постављају перони висине 0,55 m, рачунајући од горње ивице шине, износи најмање 6 m;
- 7) размак између оса колосека на отвореној прузи код двоколосечних и паралелних пруга износи најмање 4 m;
- 8) дозвољена маса на магистралним пругама износи најмање 22,5 t по осовини и 8,0 t по дужном метру, а на регионалним, локалним и манипулативним пругама 18,0 t по осовини и 6,4 t по дужном метру.

Дирекција прописује друге техничке услове које мора испуњавати подсистем инфраструктура .

#### Уређеност простора за путнике, приступа до возова и службених места

#### Члан 27.

Службена места у којима се обавља улаз и излаз путника морају имати пероне.

У службеним местима са просечним годишњим дневним прометом од најмање 70 возова и 500 отпремљених путника, приступи возовима морају бити изведени тако да путници не иду преко колосека (денivelисани прелази, чеони перони и сл).

Простори и места намењена за пријем, задржавање и отправавање путника, пртљага и пошилџи у железничком саобраћају морају бити уређени тако да гарантују безбедност путника и других лица и друмских возила.

У службеним местима приступи возовима за превоз путника изводе се тако да омогућавају што лакши приступ путницима и лицима са смањеном покретљивошћу.

Стајалишта на двоколосечним железничким пругама, изузев стајалишта са острвским перонима или заштитним сигналимa, морају имати ограду између колосека.

### **Одржавање подсистема инфраструктура**

#### **Члан 28.**

Управљач је дужан да одржава горњи и доњи строј железничких пруга у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана .

Послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 3. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 5. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи;

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 3. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 4. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Одвајање железничких пруга**

#### **Члан 29.**

Железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек се по правилу одваја или укршта са другом железничком пругом само у службеном месту.

Ако се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница мора имати заштитни

колосек и мора бити осигурана заштитним сигнаlima који се предсигналишу. Сигнали морају бити зависни од положаја скретнице. Сигнали и скретнице контролишу се из суседног поседнутог службеног места на железничкој прузи.

Ако услови из става 2. овог члана нису испуњени, одвојна скретница мора бити поседнута за време одвијања саобраћаја преко ње, а највећа брзина возова преко скретнице може да буде највише 50 km/h.

Када се пруга индустријске железнице или индустријски колосек одваја на отвореној прузи, одвојна скретница у случају из става 3. овог члана поседа се само када се преко ње одвија саобраћај ка прузи индустријске железнице или индустријском колосеку и обратно.

### **Мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи**

#### **Члан 30.**

Пре почетка радова на железничкој прузи, као и за време одржавања железничких пруга, управљач предузима и заинтересованом особљу управљача и извођача радова објављује мере за безбедно одвијање саобраћаја које се допуњују мерама које је одредио извођач радова за безбедност и здравље на раду својих радника.

Управљач или други привредни субјект који одржава железничку пругу дужан је да пре почетка радова обезбеди место на коме ће се радови изводити.

По завршетку радова из става 1. овог члана управљач или други привредни субјект који изводи те радове дужан је да са железничке пруге уклони остатке материјала, средства рада, сигнале, сигналне ознаке и друге предмете које је поставио приликом извођења радова и да постави опрему, телекомуникационе, сигнално-сигурносне и друге уређаје који су неопходни за безбедно одвијање железничког саобраћаја.

## **VI. ПОДСИСТЕМ ЕНЕРГИЈА**

### **Технички услови**

#### **Члан 31.**

Подсистем енергија чине стабилна постројења електричне вуче и погонска електроенергетска постројења намењена напајању електричном енергијом.

Електрификација железничких пруга које су део јавне железничке инфраструктуре врши се применом монофазног система 25 kV, 50 Hz.

Дирекција прописује друге техничке услове које мора испуњавати подсистем енергија.

### **Мере безбедности на електрифицираним пругама**

#### **Члан 32.**

На електрифицираним пругама где постоји опасност повреда од превисоког напона додира, управљач је дужан да дефинише изворе опасности, забране, изузетна допуштања, заједничке одредбе о безбедном раду, посебне мере безбедности при раду на контактної мрежи, посебне мере безбедности при раду на железничкој прузи и пружним постројењима, посебне мере безбедности при раду на сигнално-сигурносним, телекомуникационим и погонским електроенергетским постројењима када је контактна мрежа под напоном.

На сигнално-сигурносним и телекомуникационим постројењима и уређајима или другим електричним уређајима или на деловима тих постројења или уређаја који се налазе у непосредној близини контактне мреже морају се спровести одговарајуће мере заштите од штетних електричних утицаја на поједине уређаје или њихове делове.

### **Одржавање подсистема енергија**

#### **Члан 33.**

Подсистем енергија мора се одржавати у стању које осигурава безбедно одвијање железничког саобраћаја и уредно обављање превоза у железничком саобраћају.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања подсистема енергија .

Послове одржавања подсистема енергија из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 3. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање подсистема енергија коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 5. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 3. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 4. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

## **VII. ПОДСИСТЕМ КОНТРОЛА, УПРАВЉАЊЕ И СИГНАЛИЗАЦИЈА**

### **1. Подсистем на који се примењују национални технички прописи**

#### **а) Сигнално-сигурносни уређаји**

##### **Технички услови**

##### **Члан 34.**

Службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја на железничкој прузи, зависно од максималне брзине кретања воза, морају бити опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима, и то:

1) за брзину кретања воза на регионалним и локалним железничким пругама преко скретничког подручја до 50 km/h - улазним или заштитним сигнаlima који не морају бити у технички условљеној међусобној зависности и у зависности од положаја скретница у путу вожње тако да сигналишу да ли је даља вожња дозвољена редовном или ограниченом брзином. Изузетно ова службена места могу бити обезбеђена само прилазним сигнаlima;

2) за брзину кретања воза на железничким пругама преко скретничког подручја од 50 до 100 km/h - улазним или заштитним сигнаlima и предсигнаlima. Улазни сигнали морају бити у технички условљеној међусобној зависности и у зависности од положаја скретница у путу вожње тако да сигналишу да ли је даља вожња дозвољена редовном или ограниченом брзином;

3) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h – улазним или заштитним сигнаlima и предсигнаlima и излазним сигнаlima који су у таквој технички условљеној зависности од пута вожње да се могу поставити да показују сигнални знак који дозвољава даљу вожњу само по претходно обезбеђеном путу вожње и ако је пруга слободна у смеру кретања воза до наредног улазног или просторног сигнала. Излазни сигнали суседних службених места на једноколосечној прузи морају бити у таквој међусобној технички условљеној зависности да се могу поставити у положај који дозвољава вожњу само у једном смеру;

4) за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h код улазних или заштитних и излазних сигнала у железничким станицама, просторних и заштитних сигнала – пружним аутостоп уређајима.

Ако се железничка пруга која нема уграђене пружне аутостоп уређаје прикључује на пругу са уграђеним аутостоп уређајима, улазни или заштитни сигнали и предсигнали прикључне пруге у железничкој станици или у другом службеном месту (укрсници или распутници) прикључења морају бити опремљени пружним аутостоп уређајима или заштитном скретницом у путу вожње.

Дирекција прописује друге техничке услове за сигнално-сигурносне уређаје .

#### **Одржавање сигнално-сигурносних уређаја**

##### **Члан 35.**

Сигнално-сигурносни уређаји морају се одржавати у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања сигнално-сигурносних уређаја .

Управљач прописује мере за безбедно одвијање саобраћаја и безбедност и здравље на раду радника који изводе радове на одржавању сигнално-сигурносних уређаја .

Послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 4. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање сигнално-сигурносних уређаја коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту сигнално-сигурносних уређаја на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

## **Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи**

### **Члан 36.**

Железничке пруге опремају се прописаним сигнаlima, сигналним ознакама којима се железнички радници и друга лица упозоравају на опасност, стављају им се до знања наређења, ограничења, забране и упозорења којих се морају придржавати и дају неопходна обавештења за безбедно одвијање железничког саобраћаја и њихову личну безбедност.

Железнички радници и друга лица на која се сигнални знаци односе, морају се придржавати наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова.

Сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи морају се давати, постављати и одржавати тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу или при смањеној видљивости.



Ако је значење сигналног знака нејасно, железнички радници и друга лица на која се сигнални знак односи, поступају тако као да тај сигнални знак има оно значење које обезбеђује већи ниво безбедности у железничком саобраћају.

Сигнаlima и сигналним ознакама означавају се и опасности привременог карактера, нарочито оне које настану услед изненадног оштећења пруге и привремена ограничења и забране у саобраћају. Ти сигнали и сигналне ознаке морају се уклонити чим престану разлози због којих су били постављени.

Дирекција прописује врсте сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи, њихово значење, облик, боју, најмању даљину видљивости, места њихове уградње, односно постављања, начин њихове употребе и поступке железничких радника у вези са показивањем сигналних знакова .

## **б) Железничка телекомуникациона мрежа**

### **Технички услови**

#### **Члан 37.**

Железничка телекомуникациона мрежа је скуп телекомуникационих система и уређаја повезаних у технолошку целину у погледу функционисања и коришћења.

Магистралне железничке пруге без обзира на брзину кретања возова као и друге железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h морају бити опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра.

Дирекција прописује техничке услове за железничке телекомуникационе мреже.

### **Одржавање железничке телекомуникационе мреже**

#### **Члан 38.**

Железничка телекомуникациона мрежа мора се одржавати у стању које осигурава безбедно одвијање железничког саобраћаја и уредно обављање превоза у железничком саобраћају.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања железничке телекомуникационе мреже.

Управљач прописује мере за безбедно одвијање саобраћаја и безбедност и здравље на раду радника који изводе радове на одржавању телекомуникационе мреже.

Послове одржавања железничке телекомуникационе мреже из става 1. овог члана, може обављати управљач или други привредни субјект који је регистрован у Републици Србији и који испуњава услове који се односе на стручност, техничку опремљеност и покриће за грађанску одговорност.

Дирекција ближе прописује услове из става 4. овог члана.

Сертификат о испуњености услова из става 4. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање телекомуникационе мреже коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 6. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 8. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 6. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсту телекомуникационих уређаја на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 6. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 6. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

## **2. Интероперабилни подсистем**

### **Члан 39.**

Интероперабилни подсистем контрола, управљање и сигнализација чини Европски систем за управљање железничким саобраћајем (ERTMS).

Примена подсистема из става 1. овог члана обавезна је на свим пругама са брзином кретања возова већом од 160 km/h.

## **VIII. РЕГУЛИСАЊЕ И УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ**

### **Члан 40.**

Железнички саобраћај се регулише и њиме управља у складу са овим законом.

### **Пословни ред станице**

#### **Члан 41.**

Техничка опремљеност службеног места, начин вршења службе железничких радника, обавезе управљача и железничког превозника, њихова међусобна сарадња у обављању саобраћаја, као и послови који претходе формирању воза, односно следе по расформирању воза и обављање других послова у циљу очувања безбедности и редовитости железничког саобраћаја на подручју службеног места, утврђују се пословним редом станице који доноси управљач.

Железнички превозник дужан је да управљачу достави податке који се односе на задатке железничких радника запослених код превозника, као и на објекте, просторије и просторе на станичном подручју које користе у обављању својих задатака.

Управљач упознаје железничке превознике са пословним редом станице.

## **Састав воза**

### **Члан 42.**

Састав воза и распоред возила у возу морају осигурати безбедно кретање и ефикасно кочење воза.

Железнички превозник је одговоран за правилан састав воза и дужан је да провери да ли су возила у саставу воза технички исправна.

Одредба става 2. овог члана важи и за сваки други субјекат који покреће воз.

У воз се могу уврстити само возила која испуњавају услове прописане овим законом, што се утврђује техничко колским прегледом.

За вршење техничко колског прегледа возила и возова у унутрашњем и међународном железничком саобраћају, примењују се односне одредбе Споразума RIC и Општег уговора о коришћењу кола.

Приликом састављања воза и распоређивања возила у возу, железнички превозник примењује и прописе о транспорту опасног терета.

Воз мора бити поседнут током саобраћања по прузи одређеним бројем железничких радника, одговарајућег стручног образовања и стручне оспособљености, с обзиром на врсту, дужину воза, врсту вучног возила и техничку опремљеност железничке пруге и вучног возила, у складу са овим законом.

## **Брзина воза**

### **Члан 43.**

На железничкој прузи воз може саобраћати брзином која одговара техничким карактеристикама железничке пруге, постројења и уређаја, возила увршћених у воз и кочној маси воза.

Брзина воза мора се прилагодити прописаним брзинама на одређеној железничкој прузи или на делу те пруге, а максимална брзина воза не може се прекорачити.

## **Подзаконска акта**

### **Члан 44.**

Техничка опремљеност железничке пруге од значаја за регулисање саобраћаја; врсте службених места и њихова улога у регулисању саобраћаја; елементи пословног реда железничке станице; организација саобраћаја возова; врсте возова; састав возова; опрема и пропратне исправе возова; маневрисање; обавештавање возног особља; посудање возова у зависности од техничке опремљености железничке пруге и вучног возила; брзина возова; начин регулисања саобраћаја у зависности од техничке опремљености железничке пруге; пријем, отпрема и кретање возова и пружних возила; поступци у случајевима сметњи и кварова сигнално-сигурносних и телекомуникационих уређаја у отежаним ситуацијама и други услови за безбедно одвијање саобраћаја прописују се Саобраћајним правилником који доноси Дирекција.

Дирекција прописује означавање железничких возила и означавање возова .

## **Опремање и осветљавање воза**

### **Члан 45.**

Воз мора бити опремљен апаратима са хемијским средствима за гашење пожара и прибором за прву помоћ, смештеним на лако доступним местима.

Воз за превоз путника мора бити унутра осветљен ноћу, а у тунелима у којима возња траје дуже од једног минута и дању.

### **Евиденције о возовима**

#### **Члан 46.**

Железнички превозник за сваки воз води евиденције о возном особљу, саставу, кочењу и кретању воза, као и о догађајима који утичу или би могли утицати на ред возње воза или безбедност железничког саобраћаја.

Одредбе става 1. овог члана важе и за друге субјекте који покрећу воз.

Управљач води евиденцију о кретању возова на железничкој инфраструктури којом управља.

Дирекција прописује врсту, садржину и обрасце евиденција из ст. 1. и 3. овог члана, начин њиховог вођења и рокове чувања .

### **Нарочите пошилке**

#### **Члан 47.**

Празна или товарена возила морају, у погледу товарног профила, кодних бројева натоварених интермодалних транспортних јединица, највеће дозвољене масе по осовини, највеће дозвољене масе по дужном метру и других параметара, испуњавати услове за пруге на којима саобраћају прописане овим законом и законом којим се уређује железница.

Возила која не испуњавају услове из става 1. овог члана сматрају се нарочитим пошилкама и могу саобраћати на железничким пругама под посебним условима који омогућавају безбедан железнички саобраћај и имају одобрење управљача.

Посебне услове за саобраћај возила и одобрење из става 2. овог члана, за сваки конкретан случај, управљач утврђује и издаје у року од 15 дана од дана подношења захтева.

Дирекција прописује нарочите пошилке, посебне услове за превоз нарочитих пошилјака и поступак одобравања превоза нарочитих пошилјака .

## **IX. ЖЕЛЕЗНИЧКА ВОЗИЛА**

### **1. Технички услови**

#### **Члан 48.**

Возила на која се примењују национални железнички технички прописи, уређаји и опрема који се уграђују на железничка возила, а који су битни за безбедност железничког саобраћаја (уређаји за управљање, спајање, заустављање возила и за давање светлосних и звучних сигнала) морају испуњавати техничке услове прописане овим законом, српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја и обавезујућим прописима UIC.

Железничка возила која саобраћају на пругама опремљеним аутоматским пружним блоком, уређајем међустаничне зависности или

телекомандом, као и на пругама које су делимично опремљене шинским струјним колима, морају имати масу по осовини 3,5 t или већу, а електрични отпор свих осовинских склопова, мерен од обруча до обруча празних кола, не може бити већи од 0,01  $\Omega$  за новоградњу и при обнови обручева, док после извршеног периодичног прегледа (без мењања обруча) не већи од 0,1  $\Omega$ .

Железничка возила која се користе на пругама опремљеним шинским струјним колима и на пругама опремљеним пунктуалном контролом заузетости (бројачима осовина), морају имати тачкове од електро-проводног материјала и следећих минималних димензија:

- 1) спољни пречник тачка 350 mm;
- 2) висина венца тачка 28 mm;
- 3) дебљина венца тачка 22 mm.

Технички услови из ст. 2. и 3. овог члана примењују се и на железничка возила која саобраћају и на осталим пругама ако се на њима налазе аутоматски уређаји путних прелаза.

### **Опремање железничких возила кочним уређајима**

#### **Члан 49.**

Возила морају бити опремљена уређајима за аутоматско кочење воза.

Локомотиве, путничка кола и моторни возови морају бити опремљени уређајима за брзо кочење у случају опасности.

Уређаји за брзо кочење у случају опасности, уграђени у путничким колима и моторним возовима, морају бити лако доступни путницима.

Ручним, притврдним, односно опружним кочницама морају бити опремљена вучна возила и путничка кола.

Сва теретна кола намењена превозу робе која захтева нарочите мере опрезности или чијим се посебним уређајима за смештај робе мора пажљиво поступати, морају бити опремљена ручном, односно притврдном кочницом.

Најмање 20% осталих теретних кола у колском парку имаоца мора бити опремљено ручном, односно притврдном кочницом.

Ручном кочницом морају бити опремљене и колске дизалице и њихове приколице, снежне ралице, кола помоћног воза, кола за испитивање стања колосека и динамометарска кола.

Дирекција прописује врсте кочница на возилима и њихове делове, натписе и ознаке уређаја кочница, начин кочења возова и возила, састав возова с обзиром на врсту кочница, проверу исправности кочница, прорачун снаге кочница код воза и обезбеђење од самопокретања.

### **Уређаји који се уграђују на железничка возила**

#### **Члан 50.**

Уређаји који се уграђују на железничка возила морају одговарати условима из техничке документације за одобрени тип возила.

### **Уређаји и опрема вучних возила**

#### **Члан 51.**

Локомотива мора да има:

- 1) уређај за управљање;

- 2) уређај за кочење;
- 3) вучно-одбојнички уређај;
- 4) уређај за контролу будности;
- 5) аутостоп уређај, на пругама које су опремљене пружним делом аутостоп уређаја, осим у случају:

- (1) саобраћања воза по обилазној прузи,
- (2) продужења кретања воза до прве могуће замене локомотиве у случају квара аутостоп уређаја за време војње,
- (3) допреме локомотиве до депоа, односно радионице за одржавање и сл;
- 6) региструјући брзиномер (тахограф);
- 7) уређај за осветљавање и давање чеоних сигнала;
- 8) уређај за давање звучних сигнала;
- 9) уређај за радио везу са диспечерским центром када саобраћа на пругама опремљеним радио-диспечерском везом;
- 10) уређај за брисање чеоног стакла;
- 11) спољашња огледала – ретровизоре или камере;
- 12) апарате за почетно гашење пожара;
- 13) прибор за прву помоћ;
- 14) ручне папуче за обезбеђење од самопокретања.

Моторни воз мора да има, поред уређаја и опреме из става 1. овог члана, и:

- 1) уређај за електрично осветљење простора за путнике;
- 2) санитарно-хигијенске уређаје;
- 3) уређаје за прелажење из кола у кола (изузев моторних кола);
- 4) уређај за грејање простора за путнике;
- 5) помоћно квачило ако има аутоматско и полуаутоматско квачило.

Вучно возило за посебне намене не мора да има уређаје и опрему из става 1. тач. 5) и 9) овог члана.

Вучно возило за посебне намене које се на сопствени погон креће само на месту извођења радова не мора да буде опремљено уређајем из става 1. тачка 4) овог члана.

Ако се вучно возило за посебне намене не може кретати брзином већом од 30 km/h, не мора бити опремљено уређајем из става 1. тачка 6) овог члана.

Вучно возило које се користи за извлачење или доставу вучених возила на или са индустријског колосека укључујући и кретање на подручју службеног места у коме се прикључује индустријски колосек не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5) и 9) овог члана.

Ако се возило из става 4. овог члана не може кретати брзином већом од 30 km/h, не мора бити опремљено ни уређајем из става 1. тачка 6) овог члана.

Вучно возило које се користи само на индустријском колосеку не мора да буде опремљено уређајима и опремом из става 1. тач. 4), 5), 6) и 9) овог члана.

Парна локомотива не мора да има уређаје из става 1. тач. 4), 5), 9) и 10) овог члана.

Вучна возила која се користе за маневрисање у подручјима са високим ризиком (испод високих пећи, кранова и сл) могу бити опремљена уређајима за даљинско управљање, под условима које прописује Дирекција.

### **Уређаји и опрема путничких кола**

#### **Члан 52.**

Путничка кола морају да имају:

- 1) уређаје за осветљење;
- 2) уређаје за грејање;
- 3) санитарно-хигијенске уређаје;
- 4) уређаје за прелажење из кола у кола;
- 5) апарате за почетно гашење пожара.

### **2. Одржавање возила**

#### **Лице задужено за одржавање**

#### **Члан 53.**

Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање.

Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.

Лице задужено за одржавање региструје се у Националном регистру железничких возила.

Возило се не може користити ако није одређено лице за његово одржавање.

Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.

Лице задужено за одржавање обезбеђује да се возила одржавају у складу са овим законом, досијеом о одржавању возила и одредбама ТСИ.

Досије о одржавању сваког возила саставља и води лице задужено за одржавање. Дирекција прописује елементе досијеа о одржавању и вођење досијеа о одржавању .

Лице задужено за одржавање врши одржавање само или за вршење одржавања закључује уговоре са радионицама за одржавање.

#### **Сертификација лица задуженог за одржавање теретних кола**

#### **Члан 54.**

Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертифицировано у складу са прописом који доноси ОТИФ.

Дирекција или друго акредитовано сертификационо тело из Републике Србије, државе уговорнице ОТИФ-а или државе Европске уније издаје сертификат лицу задуженом за одржавање теретних кола на обрасцу који је прописао ОТИФ.

Сертификат из става 2. овог члана издаје се са роком важења не дужим од пет година.

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

Висина таксе из става 4. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о издатим сертификатима из става 2. овог члана која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) рок важења сертификата.

Сертификати из става 2. овог члана издати у државама уговорницама ОТИФ и државама Европске уније важе у Републици Србији.

Дирекција најмање једном годишње, на изабраним географски и функционално репрезентативним локацијама, обавља надзор свих активности лица задужених за одржавање којима је издала сертификат из става 2. овог члана, како би проверила да ли та лица још увек испуњавају захтеве на основу којих им је издат сертификат.

Уколико Дирекција утврди да лице задужено за одржавање не испуњава захтеве на основу којих му је издат сертификат, тада се заједно са лицем задуженим за одржавање договара о плану за побољшање његовог рада, ограничава обим примене сертификата или суспендује сертификат, у зависности од степена неусаглашености са захтевима за добијање сертификата.

У случају континуираног неиспуњавања захтева за сертификацију или неспровођења плана за побољшање рада, Дирекција решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

### **Одржавање возила**

#### **Члан 55.**

Возила се морају одржавати у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај.

Дирекција прописује начин и рокове одржавања возила и њихових делова значајних за безбедно одвијање железничког саобраћаја, елементе досијеа о одржавању и управљање досијеом о одржавању .

### **Радионице за одржавање возила**

#### **Члан 56.**

Дирекција прописује услове које морају испуњавати радионице за одржавање возила .

Сертификат о испуњености услова из става 1. овог члана издаје Дирекција у форми решења, са роком важења од пет година.

Дирекција додељује ознаку радионици за одржавање возила у сертификату из става 2. овог члана.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за радионице за одржавање возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

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



Висина таксе из става 4. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 2. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) серије железничких возила на које се сертификат односи;
- 3) специјализацију радионица за одржавање подсистема, склопова, уређаја и опреме од посебног значаја за безбедност железничког саобраћаја;
- 4) датум издавања сертификата.

Радионице за одржавање теретних кола које су сертифициване у складу са прописом из члана 54. став 1. овог закона за функцију извршења одржавања, не морају поседовати и сертификат из става 2. овог члана.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 2. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 1. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 9. овог члана утврди да носилац сертификата из става 2. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Технички преглед возила**

#### **Члан 57.**

Технички преглед возила обавља се по добијању дозволе за коришћење возила, а пре пуштања возила у експлоатацију.

Дирекција прописује услове које морају испуњавати привредни субјекти који обављају технички преглед возила и начин обављања техничког прегледа возила .

Сертификат о испуњености услова из става 2. овог члана издаје Дирекција, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за организације које обављају технички преглед возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 3. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 4. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

О издатим сертификатима из става 3. овог члана Дирекција води евиденцију која садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) врсте железничких возила на које се сертификат односи;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 3. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 2. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 8. овог члана утврди да носилац сертификата из става 3. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

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

## **X. ГРАНСКИ СТАНДАРДИ ИЗ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА**

### **Члан 58.**

Дирекција доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја.

Дирекција прописује поступак израде, доношења и објављивања стандарда из области железничког саобраћаја.

Дирекција објављује на својој интернет страници списак донетих гранских стандарда из области железничког саобраћаја.

Стандарде из става 1. овог члана Дирекција продаје у штампаној и електронској форми.

Цену стандарда утврђује Дирекција и општи приход су буџета Републике Србије.

## **XI. УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ РАДНИЦИ**

### **1. Општи услови**

#### **Члан 59.**

Железнички радници морају имати прописану стручну спрему, морају бити стручно оспособљени за послове и задатке које обављају у вршењу железничког саобраћаја, имати положен стручни испит и испуњавати посебне здравствене и друге услове у складу са одредбама овог закона.

### **2. Услови које у стручном погледу морају испуњавати железнички радници**

#### **Стручна спрема, стручно оспособљавање и стручни испит**

#### **Члан 60.**

Стручна спрема из члана 59. овог закона стиче се у образовним установама.

Железнички радници морају бити стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају.

Стручно оспособљавање мора да буде у складу са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и националним прописима о безбедности.

Теоретско и практично стручно оспособљавање железничких радника врши се у железничкој школи или центру стручног оспособљавања.

Лице које је завршило железничку школу за одређено занимање железничког радника, сматра се стручно оспособљеним у смислу овог закона.

Стручни испит може да полаже само лице које је претходно савладало програм теоретског и практичног стручног оспособљавања за одређену врсту занимања и које се припремило за полагање тог испита према утврђеном програму за односну врсту занимања.

Стручни испит полаже се у центру стручног оспособљавања или код послодавца.

### **Центри стручног оспособљавања**

#### **Члан 61.**

Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:

- 1) одговарајући простор;
- 2) одговарајуће оспособљене кадрове;
- 3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања.

Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.

Центар стручног оспособљавања издаје уверење о спроведеном теоретском и практичном стручном оспособљавању.

Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања .

Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата за центре стручног оспособљавања коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 5. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 7. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води и ажурира евиденцију о издатим сертификатима из става 5. овог члана и исту објављује на својој интернет страници.

Евиденција о издатим сертификатима из става 5. овог члана садржи:

- 1) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 2) на које категорије железничких радника се односи сертификат;
- 3) датум издавања сертификата.

Дирекција је дужна да после издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

### **Стручно оспособљавање и стручни испит машиновођа**

#### **Члан 62.**

Стручно оспособљавање машиновођа врши се у центру стручног оспособљавања.

Стручно оспособљавање обухвата:

- 1) општа стручна знања потребна за добијање дозволе за управљање вучним возилом из члана 66. овог закона;
- 2) специфична стручна знања везана за познавање возила и инфраструктуре, потребна за добијање додатног уверења из члана 68. овог закона.

По завршеном стручном оспособљавању полаже се теоријски испит из општих стручних знања и теоријски па практични стручни испит из специфичних стручних знања.

Лице које је завршило железничку школу за занимање машиновође, не полаже испит из општих стручних знања из става 2. тачка 1) овог члана.

За полагање испита из става 3. овог члана испитиваче утврђују:

- 1) Дирекција, за издавање дозволе за управљање вучним возилом;
- 2) послодавац, за издавање додатног уверења.

Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи.

Организација испита мора да испуни следеће захтеве:

1) у случају да испит спроводе два или више лица, један од њих је задужен за контролу непристрасног спровођења испита;

2) на практичном делу испита на коме се проверава способност управљања вучним возилом, испитивач мора поседовати важећу дозволу за управљање вучним возилом и важеће додатно уверење за конкретно вучно возило и инфраструктуру на којима се обавља испит; уколико то није могуће остварити, у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа са важећим додатним уверењем за конкретно вучно возило и инфраструктуру;

3) испитивање се спроводи на транспарентан начин и мора трајати довољно дуго како би се потврдило, уз одговарајуће документоване доказе, да је кандидат испунио све потребне захтеве;

4) у случају да је испитивач учествовао у стручном оспособљавању кандидата за машиновођу, испит ће водити други испитивач који није учествовао у стручном оспособљавању кандидата за машиновођу;

5) испит се припрема тако што се посебна пажња обраћа на поверљивост питања која ће се постављати током испита.

Испити из става 3. овог члана организују се на начин да се избегне сваки сукоб интереса, не доводећи у питање могућност да испитивач може припадати послодавцу који издаје додатно уверење из члана 68. овог закона.

Лице које положи испите из става 3. овог члана сматра се да има положени стручни испит из члана 59. овог закона.

Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана .

Испитивачу који испуњава услове из става 10. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање сертификата из става 11. овог члана плаћа се такса.

Висина таксе из става 13. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција на свом сајту објављује списак сертификованих испитивача.

### **Стручно усавршавање и провера стручне оспособљености**

#### **Члан 63.**

Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.

Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.

Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила, уређаја и језика у случајевима прописаним овим законом.

Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:

1) после сваке одсутности железничког радника са посла која је трајала више од шест месеци;

2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрозити безбедност саобраћаја;

3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа;

4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, инцидента, односно угрожавање безбедности саобраћаја;

5) ако се уводе нови типови уређаја или возила.

Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.

### **Подзаконски акт**

#### **Члан 64.**

Дирекција прописује потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита за радна места железничких радника, начин обављања стручног испита, услове које морају да испуне чланови комисије за полагање стручних испита и радна места железничких радника .

### **3. Услови за стицање права на управљање вучним возилом**

#### **Члан 65.**

Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је навршило 18 година живота, односно 20 година живота за управљање вучним возилом у прекограничном саобраћају;
- 2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења;
- 3) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом.

#### **Дозвола за управљање вучним возилом**

#### **Члан 66.**

Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу и у форми решења, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:

- 1) да има прописану стручну спрему;
- 2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;
- 3) да је положило испит из општих стручних знања.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања дозвола за управљање вучним возилом коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција прописује поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев .

Дирекција објављује на својој интернет страници поступак за добијање дозволе.

За издавање, обнављање, ажурирање и издавање дупликата дозволе плаћа се такса.

Висина таксе из става 5. овог члана утврђује се законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.

Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.

По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.

У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи или прописа којим се уређује област железнице, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.

У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.

Дозвола се издаје у једном оригиналу. Свако умножавање дозволе, осим од стране Дирекције када се тражи дупликат, забрањено је.

Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

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

### **Суспензија и одузимање дозволе**

#### **Члан 67.**

Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Копију уверења о здравственој способности за рад железничког радника после обављеног здравственог прегледа послодавац без одлагања доставља Дирекцији.

Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.

Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.

Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.

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

### **Додатно уверење**

#### **Члан 68.**

Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:

- 1) је положило испит у вези познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи;
- 2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи;
- 3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи;
- 4) има дозволу.

Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:

- 1) категорија А – маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за маневрисање;

2) категорија Б – вучна возила возова за превоз путника и/или робе.

Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:

1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају кретање возова обилазним пругама;

2) изузетни једнократни саобраћај музејских возова;

3) изузетни једнократни превоз робе, уз сагласност управљача;

4) потребе испоруке или презентације новог воза или вучног возила;

5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.

Железнички превозник одлучује о примени могућности из става 3. овог члана. Управљач и државни органи не могу наметнути ту обавезу.

У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.

Послодавац утврђује, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, начин издавања и ажурирања додатног уверења, рок важења додатног уверења, као и поступак за подношење приговора којим се машиновођама омогућава провера одлуке у вези са издавањем, ажурирањем, суспензијом или одузимањем додатног уверења. На решење о приговору може се уложити жалба Дирекцији.

Жалба на одлуку послодавца којом се одбија захтев за издавање или ажурирање додатног уверења или којом се суспендује или одузима додатно уверење подноси се Дирекцији, у року од 30 дана од дана пријема одлуке.

Уколико послодавац не донесе одлуку по захтеву за издавање или ажурирање додатног уверења у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, сматра се да је захтев одбијен, у ком случају се жалба Дирекцији може поднети у року од наредних 30 дана.

Решење Дирекције којим се одлучује о жалби из ст. 7. и 8. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Оригинал додатног уверења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носиоца додатног уверења изда оверену копију.

Дирекција прописује изглед и садржину обрасца додатног уверења и оверене копије додатног уверења .

Послодавац без одлагања ажурира додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру.

Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање



из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.

Додатно уверење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.

### **Суспензија и одузимање додатног уверења**

#### **Члан 69.**

Да би додатно уверење остало важеће, носилац додатног уверења је дужан да:

- 1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;
- 2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе.

Послодавац потврђује уписом на додатном уверењу и у регистру прописаном чланом 70. став 3. овог закона да је машиновођа на проверама из става 1. овог члана показао потребно знање. Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.

Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.

Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.

Налог из става 6. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.

### **Регистри и оцена поступака**

#### **Члан 70.**

Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.

Дирекција, на захтев послодавца и надлежних органа других држава, у случајевима када машиновођа обавља посао на инфраструктури других држава, доставља информације о статусу дозвола.

Послодавац је дужан да:

- 1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних уверења, као и податке о периодичним проверама здравствене способности и стручне оспособљености;

2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке;

3) доставља информације о подацима из додатних уверења на захтев надлежних органа других држава, када пружа услуге у међународном саобраћају;

4) проверава да ли су дозволе његових машиновођа важеће.

Машиновођа има право приступа својим подацима из регистра Дирекције и послодавца, као и право да му се на захтев, без накнаде, доставе ти подаци.

Дирекција ближе прописује елементе регистра из става 1. овог члана и регистра из става 3. тачка 1) овог члана.

Независну оцену поступака за стицање и проверу стручног знања и оспособљености, као и система за издавање дозвола и додатних уверења, спроводи Министарство.

Одредбе става 6. овог члана не односе се на активности које су већ обухваћене системима за управљање безбедношћу које су успоставили железнички превозници и управљачи железничке инфраструктуре у складу са овим законом.

Резултати независних оцена уредно се документују и достављају Дирекцији. Ако је потребно, предузимају се одговарајуће мере у циљу отклањања недостатака уочених током независне оцене.

### **Престанак радног односа**

#### **Члан 71.**

Машиновођа је дужан да о престанку радног односа код послодавца без одлагања обавести Дирекцију.

После престанка радног односа дозвола остаје важећа, уколико машиновођа испуњава услове из члана 67. став 1. овог закона.

Додатно уверење престаје да важи када машиновођи престане радни однос код послодавца.

У случају престанка радног односа послодавац је дужан да машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.

Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.

### **Надзор над машиновођама**

#### **Члан 72.**

Послодавац проверава важење дозволе и додатног уверења машиновође кога запошљава или ангажује по уговору.

Послодавац успоставља систем надзора својих машиновођа. Ако су резултати надзора такви да доводе у питање способност машиновође за обављање посла и наставак важења његове дозволе или додатног уверења, послодавац одмах предузима потребне мере.

Ако машиновођа сматра да његово здравствено стање доводи у питање његову способност за обављање посла, он одмах о томе обавештава послодавца.

Чим послодавац сазна или га лекар обавести о погоршању здравственог стања машиновође до те мере да је његова способност за обављање посла доведена у питање, он одмах предузима потребне мере, укључујући упућивање машиновође на ванредни здравствени преглед, и ако је потребно, суспендује или одузима додатно уверење и ажурира податке у регистру из члана 70. став 3. тачка 1) овог закона.

Послодавац обезбеђује да машиновође у току обављања посла нису под утицајем било којих средстава која би могла утицати на њихову концентрацију, пажњу или понашање.

Послодавац одмах обавештава Дирекцију о свим случајевима неспособности за рад машиновође које траје дуже од три месеца.

#### **4. Услови за стицање права на регулисање железничког саобраћаја**

##### **Члан 73.**

Право на регулисање железничког саобраћаја може да стекне лице које испуњава следеће услове:

- 1) да је психички и физички способно да регулише железнички саобраћај;
- 2) да је навршило 18 година живота;
- 3) да има прописано стручно образовање;
- 4) да се практично стручно оспособљавало под надзором лица које је стручно оспособљено за регулисање железничког саобраћаја;
- 5) да је положило прописан стручни испит за регулисање железничког саобраћаја;
- 6) да поседује прописану дозволу за регулисање железничког саобраћаја;
- 7) да му одлуком надлежног органа није забрањено да регулише железнички саобраћај.

#### **Издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја**

##### **Члан 74.**

Дозволу за регулисање железничког саобраћаја издаје управљач, ако лице које је поднело захтев испуњава услове из члана 73. овог закона.

Дозвола за регулисање железничког саобраћаја издаје се лицима старости до 45 година са роком важења од пет година, а лицима старијим од 45 година са роком важења од две године.

По истеку рока из става 2. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, рок важења дозволе продужиће се на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да регулише железнички саобраћај.

Лице из става 1. овог члана у току обављања послова регулисања железничког саобраћаја, мора да има код себе дозволу за регулисање железничког саобраћаја и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код управљача, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.

Дозвола за регулисање железничког саобраћаја издаје се на обрасцу чији изглед и садржину прописује Дирекција.

Управљач води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја, која садржи: број дозволе, име и презиме носиоца дозволе, радно место носиоца дозволе, датум издавања дозволе, рок важења дозволе, продужење важења дозволе.

## **5. Услови које у здравственом погледу морају испуњавати железнички радници**

### **Члан 75.**

Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања .

### **Врсте здравствених прегледа**

#### **Члан 76.**

Лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника дужно је да се, пре заснивања радног односа, подвргне здравственом прегледу.

Железнички радник дужан је да се, пре распоређивања на друге послове и задатке, односно пре упућивања на стручно усавршавање или стручно оспособљавање, подвргне здравственом прегледу.

Психичка и физичка способност железничког радника мора се редовно и ванредно проверавати, на редовном или ванредном здравственом прегледу.

На здравственом прегледу утврђује се да ли је лице из става 1. овог члана, односно железнички радник из става 2. овог члана, психички и физички способан за обављање послова одређене врсте занимања, а на редовном или ванредном здравственом прегледу – да ли је железнички радник из става 3. овог члана психички и физички способан за обављање послова и задатака.

### **Редовни здравствени преглед**

#### **Члан 77.**

На редовни здравствени преглед упућује се железнички радник у прописаним роковима, који зависе од врсте послова које тај радник обавља.

Железнички превозник и управљач дужни су да железничког радника упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа.

### **Ванредни здравствени преглед**

#### **Члан 78.**

На ванредни здравствени преглед упућује се железнички радник за кога се основано посумња да из здравствених разлога више није способан да обавља своје послове и задатке и после сваке озбиљне несреће, теже повреде, тешке и дуготрајне болести и у другим прописаним случајевима.

Упућивање радника из става 1. овог члана на ванредни здравствени преглед врши се на захтев непосредно претпостављеног, овлашћеног лица за вршење унутрашњег надзора, лекара, републичког инспектора за железнички саобраћај, јавног тужиоца, суда, судије за прекршаје или на лични захтев железничког радника.

## **Здравствене установе**

### **Члан 79.**

Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.

Здравствене установе из става 1. овог члана достављају Дирекцији доказ о испуњености општих услова за обављање здравствених прегледа железничких радника.

Списак здравствених услова из става 1. овог члана објављује Дирекција на својој интернет страници.

### **Неспособност за вршење послова железничког радника**

#### **Члан 80.**

Железнички радник који не испуњава прописане здравствене услове сматра се психички и физички неспособним за вршење одређених послова док та неспособност траје.

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен и испунио прописане здравствене услове пре истека обављеног лекарског прегледа.

### **Забрана обављања послова железничког радника**

#### **Члан 81.**

Железнички превозник и управљач дужни су да забране железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове.

Железнички радник који у току вршења послова оцени да не може да безбедно врши послове због умора, болести или из било којих других разлога, дужан је да о томе обавести непосредно претпостављеног и да прекине да врши посао.

Железнички радник за време обављања послова не може узимати алкохолна пића, психоактивне контролисане супстанце, нити започети обављање послова ако у организму има алкохола или ако је под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује поступак за проверавање психичке и физичке способности радника из ст. 1 - 3. овог члана, пре започињања обављања послова и у току обављања послова.

Железнички превозник и управљач дужни су да на начин из става 4. овог члана организују проверу психичке и физичке способности железничких радника пре започињања обављања послова и у току обављања послова, да утврде обим и учесталост провере те способности, који радници подлежу тој провери и у којим се унутрашњим јединицама врши та провера.

Железнички радник за кога се анализом крви, или крви и урина, или другом стручном методом мерења количине алкохола у организму, утврди да има алкохола у крви, или да показује знаке алкохолне поремећености, сматраће се да је под дејством алкохола и да није способан за обављање послова.

### **Испитивање алкохолисаности**

#### **Члан 82.**

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора и републички инспектор за железнички саобраћај могу железничког радника подвргнути испитивању алкохолисаности помоћу одговарајућих средстава и апарата или упутити на здравствени преглед ради провере да ли има алкохола у организму или да ли показује знаке алкохолне поремећености или да ли се налази под дејством психоактивних контролисаних супстанци.

Железнички радник дужан је да се подвргне испитивању, односно здравственом прегледу из става 1. овог члана на који је упућен.

### **6. Радно време и одмори станичног и возног особља**

#### **Члан 83.**

Радно време и одмори станичног и возног особља утврђују се у складу са организацијом железничког саобраћаја, извршавањем реда вожње и условима који утичу на психофизичку способност станичног и возног особља да безбедно обављају послове.

### **Трајање смене станичног особља**

#### **Члан 84.**

Смена станичног особља износи највише 12 часова.

Изузетно од става 1. овог члана, смена станичног особља може трајати још највише четири часа у случају:

- 1) више силе;
- 2) несреће или незгоде;
- 3) саобраћања помоћног воза;
- 4) недоласка особља које је по распореду радног времена требало да смени особље које обавља посао под условом да се станично особље осећа способним за продужетак започетог рада.

### **Дневни одмор станичног особља**

#### **Члан 85.**

Дневни одмор станичног особља између две узастопне смене износи двоструки број часова остварених у претходној смени, а најмање 12 часова.

### **Трајање смене возног особља**

#### **Члан 86.**

Смена возног особља износи највише 12 часова.

Смена возног особља састоји се из:

- 1) времена припреме;
- 2) времена управљања вучним возилом;

3) времена прегледа или контроле возних исправа путника и времена обављања осталих послова у возу;

4) времена распреме;

5) времена очекивања посла.

Време припреме је радно време током ког возно особље проверава снабдевеност и исправност железничког возила које поседа, рачунајући од момента јављања на рад.

Време управљања вучним возилом је радно време које машиновођа, односно возач моторног пружног возила проведе у управљачници, односно управљачком месту вучног возила током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време прегледа или контроле возних исправа путника и време обављања осталих послова у возу је радно време које возно особље проведе у моторном возу или вученом возилу током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.

Време распреме је радно време током кога возно особље распрема до тада поседнуто железничко возило и завршава рад у тој смени.

Време очекивања посла је радно време током кога возно особље одлазећег воза очекује у железничкој станици долазећи воз ради смене возног особља у возу, рачунајући од момента јављања на рад.

Време управљања вучним возилом износи:

1) највише осам часова за управљање локомотивом воза за превоз путника, односно управљање моторним возом;

2) највише десет часова за управљање моторним возом у градском и приградском саобраћају;

3) највише десет часова за управљање локомотивом теретног воза.

### **Наставак смене**

#### **Члан 87.**

Изузетно од члана 86. овог закона, смена возног особља и време управљања вучним возилом може трајати још највише четири часа у случају:

1) више силе;

2) несреће или незгоде на прузи;

3) саобраћања помоћног воза;

4) недоласка возног особља које је по распореду радног времена требало да смени возно особље које обавља рад под условом да се возно особље осећа способним за продужетак започетог рада.

### **Дневни одмор возног особља**

#### **Члан 88.**

Дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи, по правилу, двоструки број часова остварених на раду у претходној смени, а најмање 12 часова.

Дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање шест часова.

Ако се рад возног особља од поласка из домицилне јединице до повратка у исту јединицу може обавити у току једне смене, одмор возног особља у обртној јединици није обавезан.

Железнички превозник дужан је да у обртним јединицама обезбеди просторије за одмор возног особља.

### **Забрана обављања послова станичног и возног особља**

#### **Члан 89.**

Станично и возно особље не може започети обављање послова нити наставити обављање послова супротно одредбама чл. 83–88. овог закона.

Овлашћено лице за вршење унутрашњег надзора не може дозволити станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 83–88. овог закона.

### **Акт о радном времену**

#### **Члан 90.**

Управљач и железнички превозник доносе акт којим се уређују радно време и одмори станичног и возног особља из чл. 83–88. овог закона и којим се одређују железнички радници одговорни за надзор и контролу спровођења обавеза из чл. 83–88. овог закона.

### **Радно време возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају**

#### **Члан 91.**

Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део Б за пружање транспортних услуга у другој држави.

Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.

Услови у вези радног времена возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају су:

1) дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, једном у седам дана, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици;

2) скраћени дневни одмор не може се одредити између два дневна одмора у обртној јединици;

3) дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;

4) после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици;

5) ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 45 минута. Ако служба



машиновође траје између шест и осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана;

6) коришћење дела одмора у току службе из тачке 5) овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа;

7) уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;

8) возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова;

9) возно особље има право на непрекинати недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из тачке 2) овог става, у току седмодневног периода;

10) време управљања вучним возилом не може прећи девет часова у дневној служби, односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора;

11) време управљања вучним возилом не може прећи 80 часова у току периода од две недеље.

## **7. Унутрашњи надзор**

### **Организација унутрашњег надзора**

#### **Члан 92.**

Управљач и железнички превозници организују унутрашњи надзор и брину за безбедност железничког саобраћаја у складу са одредбама овог закона и одредбама аката које доносе, а којима се уређује организација унутрашњег надзора и овлашћују лица за његово спровођење.

## **8. Службене ознаке и службено одело**

#### **Члан 93.**

Железнички радници који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја дужни су да носе службено одело и службене ознаке.

Службене ознаке су:

- 1) црвена капа – за отправника возова;
- 2) капа са црвеним ободом – за овлашћеног станичног радника;
- 3) црвена трака на десној руци – за руковаоца маневре.

Железнички превозници и управљач прописују за своје раднике облик и боју службеног одела и знак на службеном оделу, који ужива заштиту у складу са законом којим се уређују жигови.

## **XII. ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА**

### **Обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и незгода**

#### **Члан 94.**

Управљач и железнички превозник морају, независно од Центра, да изврше задатке на истраживању узрока и последица несрећа и незгода у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали.

Управљач и железнички превозник морају водити евиденцију о несрећама и незгодама у железничком саобраћају, као и о другим појавама значајним за безбедан железнички саобраћај.

Управљач и превозник заједно обављају истрагу, ангажовањем заједничке стручне комисије. Уколико увиђај заједничке комисије не започне у року од два часа од настанка несреће или незгоде, управљач га самостално спроводи.

Истрагу несрећа и незгода у објектима за одржавање железничких возила и депоима обавља власник објекта.

Управљач и железнички превозници ће привремено искључити из саобраћаја железничког радника који је непажњом или на други начин проузроковао несрећу и на тај начин угрозио безбедност железничког саобраћаја.

Управљач и железнички превозници могу привремено искључити из саобраћаја железничког радника који је непажњом или на други начин проузроковао незгоду.

Управљач и железнички превозници морају без одлагања обавестити Центар и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и незгоди у железничком саобраћају.

Центар мора бити у стању да одговори на те пријаве и да обезбеди потребна практична решења како би почело истрагу најкасније у року од недељу дана од пријема обавештења о несрећи или незгоди.

Дирекција ближе прописује начин на који управљач и железнички превозник пријављају, истражују, евидентирају, статистички прате и објављују податке о несрећама и незгодама.

### **Спасивање људи**

#### **Члан 95.**

Управљач и железнички превозник дужни су да спасавају лица и помажу повређеним при несрећама.

Уколико има погинулих и повређених у несрећи, железнички радник, односно лице које се затекло на месту несреће, дужно је да без одлагања по сазнању о томе обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи и да сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања.

Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује начин оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи повређеним лицима у несрећама насталим у железничком саобраћају.

### **XIII. УКРШТАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА И ПУТЕВА**

#### **Члан 96.**

Прелазак друмских возила преко железничке пруге дозвољен је на укрштају пруге и пута (у даљем тексту: путни прелаз).

Прелазак пешака и бициклиста преко железничке пруге дозвољен је на путним прелазима и на укрштају пруге и пешачке, односно бициклистичке стазе.

Саобраћај на путним прелазима обезбеђен је саобраћајним знацима за учеснике у друмском саобраћају.

На железничкој прузи, испред путног прелаза, морају бити постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу.

Воз има право првенства у односу на учеснике у друмском саобраћају.

### **Услови за укрштање железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе**

#### **Члан 97.**

Услови за укрштање железничке пруге и пута, у погледу места на којем се може извести укрштање и мере за безбедно одвијање саобраћаја на путним прелазима зависе од густине саобраћаја, прегледности железничке пруге, брзине вожње на прузи и путу и од месних услова.

Укрштање железничке пруге и пута које је између улазних, односно излазних скретница од којих почињу станични колосеци не може бити у истом нивоу.

За прелазак преко путног прелаза возила које обавља ванредни превоз потребна је сагласност управљача.

Контактни проводник изнад путног прелаза у нивоу мора бити постављен на висину од најмање 5,5 m, рачунајући од горње ивице шине, с тим што се са обе стране путног прелаза морају поставити заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину - на растојању од најмање 8 m од најближе шине мерено по оси пута и на висини од 4,5 m изнад коловоза пута.

На прописаној удаљености од заштитних капија с једне и друге стране путног прелаза морају се поставити одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину, са назнаком висине заштитне капије ради безбедног одвијања друмског саобраћаја преко путног прелаза.

Изузетно од одредбе става 4. овог члана, заштитне капије за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину могу бити постављене на висини мањој од 4,5 m, али не мањој од 4,2 m изнад коловоза пута, што посебним актом одређује управљач.

Заштитне капије из става 4. овог члана поставља и одржава управљач.

Одговарајуће знакове из става 5. овог члана дужни су да постављају и да их одржавају привредни субјекти који се старају о јавним путевима и који их одржавају.

На подвожњацима чија је доња ивица конструкције изнад коловоза пута постављена на висину мању од највеће дозвољене висине друмског возила, заједно са теретом на њему, морају се поставити заштитне капије и одговарајући знаци забране саобраћаја за друмска возила чија укупна висина, заједно са теретом на њему, прелази прописану највећу дозвољену висину.

Заштитне капије и одговарајуће знаке забране саобраћаја за друмска возила из ст. 8. и 9. овог члана, дужни су да постављају и да их одржавају привредни субјекти који се старају о јавним путевима и који их одржавају.

Министар прописује начин укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклическе стазе, место на којем се може извести укрштање и мере за осигурање безбедног саобраћаја.

#### **XIV. УНУТРАШЊИ РЕД У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

##### **Члан 98.**

На местима која су предвиђена за приступ и кретање на железничком подручју и у возовима, сва лица дужна су да се придржавају прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Министар у споразуму са министром надлежним за унутрашње послове прописује унутрашњи ред у железничком саобраћају .

Овлашћени железнички радници старају се да се лица која се налазе на железничком подручју и у возовима придржавају унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Радници из става 3. овог члана, у спровођењу унутрашњег реда у железничком саобраћају, дужни су да утврде идентитет лица која се не придржавају унутрашњег реда, да предузимају мере потребне за спречавање нарушавања и мере за успостављање нарушеног унутрашњег реда, да одузимају предмете који су употребљени за угрожавање безбедности железничког саобраћаја или за нарушавање унутрашњег реда у железничком саобраћају.

Радници из става 3. овог члана дужни су да покрену одговарајуће поступке против лица која су нарушила унутрашњи ред у железничком саобраћају.

Надлежни органи унутрашњих послова, на захтев овлашћених железничких радника, пружају потребну помоћ тим радницима у спречавању нарушавања и успостављања унутрашњег реда у железничком саобраћају.

##### **Ограничавање приступа и кретања**

##### **Члан 99.**

Приступ и кретање путника, других лица и моторних и других возила на железничком подручју, дозвољени су само на местима одређеним прописом из члана 98. став 2. овог закона.

Лица која обављају одређене послове на железничком подручју дужна су да прибаве писану дозволу управљача.

Изузетно од става 2. овог члана, дозволу не морају да имају:

1) извршни железнички радници и радници управљача или железничког превозника који су обучени за кретање на железничком подручју;

2) лица, које радници из тачке 1) овог става, прате и обезбеђују;

3) главни истражитељ;

4) републички инспектор за железнички саобраћај;

5) овлашћени државни службеници Дирекције;

6) овлашћена службена лица Министарства унутрашњих послова када обављају службене радње.

Лица из става 2. овог члана која се задржавају на железничком подручју или у возу, дужна су да брину за своју личну безбедност и поштују ограничења, забране, наредбе и упозорења, који су постављени на видним местима или их дају железнички радници.

Лицима из става 2. овог члана забрањено је:

- 1) ходати по колосецима или стајати на колосеку, или у његовој непосредној близини;
- 2) ходати или се задржавати између жуте црте и колосека на перону;
- 3) ходати или се задржавати у близини воза или железничких кола која се крећу;
- 4) задржавати се у простору између складишта и утоварно-истоварне рампе и возила, која се крећу или чије се покретање очекује;
- 5) ходати кроз тунел или по другим објектима на железничкој прузи;
- 6) седети или стајати крај отворених врата или на степеницама железничких кола и на прелазницама, као и на другим местима, која нису намењена за боравак путника;
- 7) прелазити преко колосека на местима која нису одређена за прелаз;
- 8) ходати преко одбојника или се провлачити испод њих;
- 9) ускакати у возила или са њих када се крећу;
- 10) превозити се у возу који није намењен превозу путника без дозволе железничког превозника или управљача;
- 11) нагињати се кроз прозор и отворати врата железничких кола или се наслањати на њих током кретања воза;
- 12) прљати, оштећивати или отуђивати инвентар и другу опрему у возовима за превоз путника и у просторима који су намењени путницима;
- 13) бацати кроз прозор железничких кола било какве предмете или отпатке или проливати течност;
- 14) паркирати моторна и друга возила на железничком подручју на местима која за то нису одређена;
- 15) пењати се на кров возила, на терет отворених теретних железничких кола и конструкције железничких постројења;
- 16) поливати или прскати конструкције железничких постројења, водове, изолаторе или возила;
- 17) слагати било какав материјал поред стубова контактне мреже.

## **XV. ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ВОЗИЛА**

### **Члан 100.**

У циљу одвијања безбедног железничког саобраћаја, забрањено је:

- 1) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који непосредно утичу на безбедност;
- 2) отуђивати, уништавати, уклањати или оштећивати делове железничке инфраструктуре или делове возила који посредно утичу на безбедност;
- 3) бацати или стављати било какав предмет на железничку пругу или бацати било какав предмет на возила или из возила;
- 4) изводити радове у близини железничке пруге који би могли оштетити железничку пругу или умањити стабилност терена (клизање или одроњавање терена, хидрографске промене и сл), или на било који други начин угрожавати или ометати железнички саобраћај;

5) неовлашћено подизати браник путног прелаза, стављати или вешати било шта на браник или други сигнално-сигурносни уређај путног прелаза, или на било који други начин ометати нормално функционисање браника или другог уређаја на путном прелазу;

6) садити дрвеће и друго високо растиње или изводити радове у близини путног прелаза који умањују, спречавају или на било који начин ометају прегледност железничке пруге или пута;

7) неовлашћено уклонити нараву постављену ради заштите железничког саобраћаја на месту одроњавања, на месту бујице или на месту изложеном вејавицама и јаким ветровима;

8) уносити материје или предмете у путничка кола, просторије железничких службених места намењених путницима, којима би се могла угрозити безбедност путника и других лица или им се нанети штета;

9) употребити уређај за кочење ради заустављања воза, осим у случају угрожавања безбедности воза, путника и других лица;

10) ометати рад чувара пруге, путног прелаза, моста, тунела или другог железничког радника у обављању послова;

11) поред железничке пруге, а нарочито у близини сигнала и сигналних ознака, садити високо дрвеће и постављати знакове, ознаке, изворе светлости који дају обојену светлост или било које друге нараве које бојом, обликом и светлошћу или на други начин отежавају уочавање сигнала и сигналних ознака или које могу довести у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач, у случајевима из става 1. тачка 11) овог члана, има право да без посебног одобрења уклони дрвеће или објекте који могу да доведу у заблуду железничке раднике у погледу значења сигнала и сигналних ознака.

Управљач је дужан да на местима одроњавања, на местима бујица и на местима изложеним вејавицама и јаким ветровима, на којима може доћи до ометања или угрожавања железничког саобраћаја, самостално или заједно са другим лицем, благовремено предузима мере техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре од елементарних непогода ради безбедног одвијања железничког саобраћаја.

У случајевима из става 3. овог члана, управљач има право да без посебног одобрења власника земљишта поставља и одржава привремене заштитне нараве и привремено смешта материјал и друга средства на земљишту у заштитном пружном појасу ако је то потребно ради предузимања мера за безбедно одвијање железничког саобраћаја, односно за успостављање железничког саобраћаја.

Кад престану разлози из става 4. овог члана, управљач је дужан да са земљишта у заштитном пружном појасу уклони привремене заштитне нараве, материјал и друга средства.

Управљач је дужан да плати власнику земљишта накнаду за коришћење земљишта у случају из става 4. овог члана, у складу са прописима којима се уређује питање накнаде у случају ограничења права својине.

Постављање каблова, електричних водова ниског напона за осветљавање, телеграфских и телефонских ваздушних линија и водова, трамвајских и тролејбуских контактних водова и постројења, канализација и цевовода и других водова и сличних објеката и постројења у инфраструктурном

појасу врши се искључиво на основу уговора који закључују управљач и инвеститор постављања наведених објеката и постројења.

## **XVI. ИНДУСТРИЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА, ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕЦИ И ТУРИСТИЧКО-МУЗЕЈСКА ЖЕЛЕЗНИЦА**

### **1. Индустијска железница**

#### **Члан 101.**

Привредни субјекти који врше превоз лица и/или робе за сопствене потребе на индустријским железницама дужни су да железнички саобраћај на индустријским железницама врше на начин и под условима утврђеним овим законом.

#### **Прикључење индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру**

#### **Члан 102.**

Пруга индустријске железнице може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Управљач утврђује начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење пруге индустријске железнице на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем.

#### **Технички услови**

#### **Члан 103.**

Полупречник кривине на прузи индустријске железнице нормалног колосека на отвореној прузи износи најмање 180 m, а на главном пролазном колосеку најмање 250 m.

Изузетно од одредбе става 1. овог члана, полупречник кривине на отвореној прузи индустријске железнице може бити мањи од 180 m, али не мањи од 100 m, с тим да део пруге која се налази у кривини мора имати специјалну конструкцију горњег строја која омогућава безбедно кретање возова.

Дозвољена маса по осовини на прузи индустријске железнице нормалног колосека износи најмање 16 t, а дозвољена маса по дужном метру износи најмање 6,4 t.

#### **Сходна примена**

#### **Члан 104.**

Одредбе овог закона које се сходно примењују и на индустријске железнице нормалног колосека су:

- 1) технички услови које морају испуњавати железничке пруге, одржавање железничких пруга, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи (члан 26. и чл. 28–30) изузев техничких услова који су прописани чланом 103. овог закона;
- 2) стабилна постројења електричне вуче и њихово одржавање (чл. 31–33);
- 3) сигнално-сигурносни уређаји и њихово одржавање (чл. 34–35);
- 4) систем сигнализације (члан 36);
- 5) телекомуникациони уређаји и њихово одржавање (чл. 37–38);

- 6) регулисање и управљање саобраћајем (чл. 39–47);
- 7) возила и одржавање возила (чл. 48–57);
- 8) услови које морају испуњавати железнички радници (чл. 59–87);
- 9) радно време, укупно трајање смене и управљања вучним возилом воза, одмори и распоред у сменама возног и станичног особља (чл. 59–90);
- 10) унутрашњи надзор (члан 92);
- 11) истраживање несрећа и незгода (чл. 94–95);
- 12) укрштање железничке пруге и пута (чл. 96–97);
- 13) ограничавање приступа и кретања (члан 99).

### **Индустријска железница узаног колосека**

#### **Члан 105.**

У оквиру индустријске железнице могу се градити пруге узаног колосека са одговарајућим возилима.

Ималац индустријске железнице, уз сагласност Дирекције, доноси акт о одржавању индустријске железнице узаног колосека и возила која се користе на њој, као и начин регулисања железничког саобраћаја.

### **2. Индустријски колосек**

#### **Члан 106.**

Индустријски колосек може се прикључити на јавну железничку инфраструктуру.

Управљач утврђује начин прикључења и саобраћајно-техничке услове за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру, као и мере безбедности које треба спровести у вези са прикључењем.

Саобраћајно-технички услови и мере безбедности за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру обухватају:

- 1) место прикључења;
- 2) врсту, осигурање и заштиту одвојне скретнице;
- 3) минималну дозвољену масу по осовини и дужном метру на индустријском колосеку;
- 4) неопходна средства везе између надзорне станице и индустријског колосека;
- 5) упознавање особља вучног возила железничког превозника који послужује индустријски колосек са месним приликама на индустријском колосеку;
- 6) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пословним редом надзорне станице;
- 7) упознавање маневарског особља власника, односно корисника индустријског колосека са пругом, уколико се индустријски колосек прикључује на отворену пругу.

Индустријски колосек може се прикључити на други индустријски колосек под условима које утврђује власник индустријског колосека на који се прикључује други индустријски колосек.



Дирекција прописује стручне услове које треба да испуне радници власника, односно корисника индустријског колосека за вршење појединих послова на индустријским колосецима.

### **Одржавање индустријског колосека**

#### **Члан 107.**

Власник, односно корисник индустријског колосека одговоран је за одржавање индустријског колосека.

### **Вучна возила на индустријском колосеку**

#### **Члан 108.**

Вучно возило власника, односно корисника индустријског колосека које се користи само на индустријском колосеку, као и вучно возило које се користи и за извлачење или доставу вучених возила са или на индустријски колосек, мора имати дозволу за коришћење коју издаје Дирекција.

На вучна и вучена возила власника, односно корисника индустријског колосека која излазе на јавну железничку инфраструктуру, сходно се примењују чл. 48–57. овог закона.

### **Истраживање несрећа и незгода на индустријском колосеку**

#### **Члан 109.**

Власник, односно корисник индустријског колосека дужан је да изврши истраживање несрећа и незгода насталих на индустријском колосеку. Центар истражује и озбиљне несреће на индустријском колосеку.

На начин истраживања несрећа и незгода на индустријском колосеку, сходно се примењују чл. 94–95. овог закона.

### **Технички услови за индустријски колосек**

#### **Члан 110.**

Технички услови које мора да испуни индустријски колосек су:

1) ширина индустријског колосека износи 1435 mm, с тим што не може бити мања од 1430 mm нити већа од 1470 mm, укључујући и проширење колосека у кривини;

2) полупречник кривине индустријског колосека износи најмање 180 m, односно полупречник кривине индустријског колосека може износити и мање од 180 m уз примену посебних конструктивних решења;

3) нагиб нивелете на утоварно/истоварним местима индустријског колосека износи највише 1,5 ‰;

4) дозвољена маса по осовини новоизграђених и обновљених или унапређених индустријских колосека износи најмање 20 t по осовини, а маса по дужном метру најмање 6,4 t.

Дирекција прописује друге техничке услове које морају испуњавати индустријски колосеци.

### **Узани и уплетени колосеци**

#### **Члан 111.**

Индустријски колосек који није прикључен на железничку инфраструктуру може да се гради и као узани колосек на коме могу саобраћати одговарајућа возила.

Индустријски колосек се може градити и као уплетени колосек.

### **3. Туристичко-музејска железница**

#### **Члан 112.**

Управљач инфраструктуре, уз сагласност Дирекције, доноси акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице, као и начин регулисања железничког саобраћаја на тој железници.

Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила на туристичко-музејској железници на основу оверене техничке документације и обављеног техничког прегледа.

### **XVII. ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ И ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ**

#### **Члан 113.**

Дирекција прописује елементе структурних подсистема који подлежу оцењивању усаглашености, поступке и модуле за оцењивање 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 .

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

Оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема обавезно је ако је прописано одговарајућим националним железничким техничким прописима.

Ако оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема није прописано одговарајућим националним железничким техничким прописима, то оцењивање може да се обави по захтеву произвођача.

Основ за оцењивање погодности за употребу елемената структурних подсистема је експлоатационо испитивање.

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

Висина цене из става 6. 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.

#### **Члан 114.**

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема обавља именовано тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

Услови које мора да испуни именовано тело прописани су законом којим се уређује интероперабилност железничког система.

Именовано тело потврђује усаглашеност и погодност за употребу елемента структурног подсистема издавањем сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, после чега произвођач или његов овлашћени заступник издаје декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Када се на елементе структурних подсистема примењују прописи који се односе на њихове друге аспекте, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да елементи структурних подсистема испуњавају и захтеве тих прописа.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о усаглашености и сертификатима о погодности за употребу.

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

За издавање сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу који издаје Дирекција плаћа се такса.

Висина таксе за издавање сертификата из става 6. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Уколико се утврди да елемент структурног подсистема обухваћен декларацијом о усаглашености или 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.

Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и именованом 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.

## **XVIII. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР**

### **Члан 115.**

Инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона врши Министарство, 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, подзаконских аката донетих на основу овог закона.

### **Члан 116.**

У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава:

1) радове на изградњи, обнови, унапређењу и одржавању железничке инфраструктуре;

2) стање железничке инфраструктуре, правилно одржавање железничке инфраструктуре, стање и одржавање железничких возних средстава по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају, у циљу обезбеђења железничке инфраструктуре и железничких возних средстава за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја, као и да ли се о железничким возилима води прописана евиденција;

3) регулисање и управљање саобраћаја по прописаним саобраћајно техничким условима и прописима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају, у циљу безбедног и несметаног одвијања железничког саобраћаја;

4) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;

5) испуњеност услова за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

6) обављање превоза путника, лица и робе у железничком саобраћају на начин и под условима прописаним овим законом и прописима којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају;

7) да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају и да ли се спроводе мере које се односе на безбедност железничког саобраћаја;

8) да ли је железнички превозник, привредно друштво, друго правно лице или предузетник организовао унутрашњи надзор над безбедним одвијањем железничког саобраћаја и да ли се та контрола редовно и ефикасно врши, као и да ли остварује ефикасну заштиту људи, имовине и животне средине у области железничког саобраћаја на прописан начин у складу са овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;

9) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о поседу возова и вучних возила железничким радницима и да ли ти радници испуњавају услове у погледу стручне спреме и обучености или здравствене способности за обављање послова и задатака, као и да ли се правилно примењују прописи о укупном радном времену, укупном трајању смене и управљања вучним возилом воза, одморима и о распореду у сменама возног и станичног особља, као и особља у другим службеним местима;

10) да ли се правилно спроводе прописане мере за обезбеђење саобраћаја на путним прелазима и на местима укрштања железничких пруга;

11) да ли се правилно спроводи прописани унутрашњи ред у железничком саобраћају;

12) спровођење прописаних мера техничке и физичке заштите железничке инфраструктуре које су од посебног значаја за безбедно одвијање и функционисање железничког саобраћаја и мера заштите од одроњавања, бујица и других елементарних непогода, као и мера за обезбеђење железничког саобраћаја у зимском периоду;

13) да ли се правилно спроводе мере безбедности прописане овим законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

#### **Члан 117.**

У вршењу инспекцијског надзора инспектор је овлашћен да:

1) забрани, односно обустави извршење радова који се изводе противно закону и другим прописима, техничким нормативима и стандардима приликом извођења радова и употребе материјала при изградњи, обнови, унапређењу и одржавању железничке инфраструктуре, противно условима безбедног одвијања железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури

или противно прописаним мерама за заштиту железничке инфраструктуре, као и при одржавању железничких возних средстава;

2) нареди привремено искључење из саобраћаја железничких возних средстава и железничке инфраструктуре који не одговарају прописаним техничким и другим условима, ако постоји опасност да би се њиховом употребом, односно даљим коришћењем у саобраћају угрозила безбедност железничког саобраћаја;

3) нареди отклањање недостатака на железничкој инфраструктури и железничким возним средстава којима се угрожава или може бити угрожена безбедност железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

4) нареди да се у управљању и регулисању железничког саобраћаја отклоне неправилности којима се угрожава или може бити угрожено безбедно одвијање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање неправилности у управљању и регулисању железничког саобраћаја;

5) нареди да се привремено обуставе радови који се изводе на железничком подручју или у непосредној близини железничке инфраструктуре, ако постоји опасност да се тим радовима угрози безбедно одвијање железничког саобраћаја;

6) забрани управљање железничком инфраструктуром ако нису испуњени услови прописани овим законом;

7) забрани обављање превоза ако нису испуњени услови за превоз путника, лица и робе у железничком саобраћају;

8) нареди изградњу коловозног застора на земљаном путу који се укршта са железничком инфраструктуром у истом нивоу, у зони путног прелаза;

9) нареди отклањање недостатака који се односе на одржавање железничке инфраструктуре, односно железничких возних средстава и организовање и регулисање железничког саобраћаја и по потреби одреди начин и мере за отклањање утврђених недостатака;

10) забрани превоз путника, лица и робе који се обавља противно одредбама овог закона;

11) забрани извршење наређења која су противна одредбама овог закона, других прописа и општих аката којима се уређује безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају;

12) забрани обављање послова и задатака возном, односно станичном особљу, које не испуњава прописане услове у погледу стручне спреме и обучености или психичке и физичке способности за вршење својих послова и задатака, односно лицу које нема прописану дозволу за управљање вучним возилом или додатно уверење, односно лицу које нема прописану дозволу за регулисање железничког саобраћаја на железничкој инфраструктури;

13) забрани возном, односно станичном особљу обављање послова и задатака, ако установи да постоји опасност да ће даљим вршењем и регулисањем железничког саобраћаја угрозити безбедност железничког саобраћаја (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл);

14) привремено удаљи или захтева удаљење железничког радника или одговорног лица са послова и задатака, ако установи да су угрозили или могу да угрозе безбедност железничког саобраћаја (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл);

15) привремено удаљи железничког радника у случајевима прописаним овим законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају

О утврђеним неправилностима и наложеним мерама инспектор извештава Дирекцију и може предложити одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно индустријском железницом, лиценце за превоз и сертификата о безбедности за превоз.

#### **Члан 118.**

Инспектор, у вршењу инспекцијског надзора носи службено одело и службену легитимацију.

Министар прописује изглед и коришћење службеног одела инспектора .

#### **Члан 119.**

Привредно друштво, друго правно лице, предузетник или физичко лице над којим се врши инспекцијски надзор, дужан је да инспектору омогући неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу.

Лица из става 1. овог члана дужна су да изврше наложене инспекцијске мере.

#### **Члан 120.**

Ако је инспектор, приликом вршења инспекцијског надзора, издао усмено наређење или изрекао усмену забрану, решење о том наређењу или забрани доставиће у року од три дана од дана издавања усменог наређења, односно изрицања усмене забране, управљачу инфраструктуре, железничком превознику, привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику и физичком лицу на које се то решење односи.

#### **Члан 121.**

Привредна друштва или друга правна лица у области железничког саобраћаја дужна су да достављају инспектору извештаје о извршеном унутрашњем надзору железничког саобраћаја, а нарочито: о стању железничких пруга и железничких возила; о свакој озбиљној несрећи; о радовима који се изводе на прузи или у близини железничких пруга, постројења или објеката на прузи и о другим подацима и предузетим мерама који су од значаја за безбедност железничког саобраћаја.

#### **Члан 122.**

Против решења инспектора може се изјавити жалба министру у року од 15 дана од дана доставе писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од одредаба става 2. овог члана, жалба не одлаже извршење решења када је неопходно предузимање хитних мера ради спречавања или отклањања опасности по живот или здравље људи, имовину, права и интересе запослених и радно ангажованих лица, привреду, животну средину, биљни или животињски свет, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност, што се посебно образлаже у решењу.

## **XIX. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Члан 123.**

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) не успостави систем за управљање безбедношћу у складу са чланом 14. овог закона;
- 2) не омогући Дирекцији надзор над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача у складу са чланом 15. овог закона;
- 3) обавља превоз, а не поседује сертификат о безбедности за превоз (члан 16. став 1);
- 4) обавља превоз на индустријској железници, а не поседује сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз (члан 17. став 1);
- 5) не обавести Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, као и о увођењу нове категорије особља или нове врсте возила у складу са чланом 18. став 7. овог закона;
- 6) пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији, а не поседује додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б (члан 19. став 2);
- 7) управља железничком инфраструктуром, а не поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром (члан 21. став 1);
- 8) управља индустријском железницом, а не поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице (члан 22. став 1);
- 9) не ажурира сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са чланом 23. став 5. овог закона;
- 10) службена места не испуњавају услове из члана 27. овог закона;
- 11) не одржава горњи и доњи stroj железничких пруга јавне железничке инфраструктуре у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 28. став 1);
- 12) врши одржавање горњег и доњег строја железничких пруга, а не поседује сертификат о испуњености услова у складу са чланом 28. став 4. овог закона;
- 13) се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек не одваја у складу са чланом 29. овог закона;
- 14) не примени мере безбедности из члана 30. овог закона;
- 15) не дефинише и примени мере безбедности на електрифицираним пругама из члана 32. овог закона;
- 16) не одржава подсистем енергија у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 33. став 1);
- 17) врши одржавање подсистема енергија, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 33. став 3. овог закона;
- 18) службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја нису опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима у складу са чланом 34. овог закона;

19) не одржава сигнално-сигурносне уређаје у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 35. став 1);

20) врши одржавање сигнално-сигурносних уређаја, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 35. став 5. овог закона;

21) се сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи не дају, постављају и одржавају тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дању, ноћу и при смањеној видљивости (члан 36. став 3);

22) железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h нису опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспечерског центра (члан 37. став 2);

23) не одржава железничку телекомуникациону мрежу у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 38. став 1);

24) врши одржавање железничке телекомуникационе мреже, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 38. став 5. овог закона;

25) поступи супротно члану 42. ст. 1. и 6. овог закона;

26) неправилно састави воз или не провери техничку исправност возила у његовом саставу (члан 42. став 2);

27) брзина воза није у складу са чланом 43. овог закона;

28) не води евиденције из члана 46. ст. 1. и 3. овог закона;

29) возила којима се обавља превоз не испуњавају техничке услове из члана 48. овог закона;

30) железничка возила којима се обавља превоз нису опремљена кочним уређајима у складу са чланом 49. овог закона;

31) уређаји који се уграђују на возила не одговарају техничкој документацији за одобрени тип возила (члан 50);

32) вучна возила којима се обавља превоз нису у складу са чланом 51. овог закона;

33) путничка кола којима се обавља превоз нису у складу са чланом 52. овог закона;

34) поступи супротно члану 53. ст. 4. и 5. овог закона;

35) је задужено за одржавање теретних кола, а није сертифицировано у складу са прописом који доноси OTIF (члан 54. став 1);

36) се возила којима се обавља превоз не одржавају у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај (члан 55. став 1);

37) обавља делатност одржавања возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 56. став 2. овог закона;

38) обавља технички преглед возила, а не поседује сертификата о испуњености услова из члана 57. став 3;

39) железнички радници немају положен стручни испит (члан 59. став 1);

40) железнички радници нису стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају (члан 60. став 2);

41) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 5. овог закона;



42) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 63. став 5);

43) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 1);

44) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 12);

45) вучним возилом управља лице које не поседује додатно уверење да управља вучним возилом (члан 68. став 2);

46) регулисање железничког саобраћаја обавља лице без дозволе за регулисање железничког саобраћаја (члан 74. став 1);

47) не забрани железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен (члан 80. став 2);

48) не забрани железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове (члан 81. став 1);

49) смена станичног особља траје дуже од времена из члана 84. овог закона;

50) дневни одмор станичног особља између две узастопне смене траје мање од 12 часова (члан 85);

51) смена возног особља траје више од времена из чл. 86. и 87. овог закона;

52) дневни одмор возног особља траје мање од времена из члана 88. ст. 1. и 2. овог закона;

53) дозволи станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 83–88. овог закона (члан 89. став 2);

54) не обезбеди услове у вези радног времена возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају из члана 91. став 3. овог закона;

55) не организује унутрашњи надзор у складу са чланом 92. овог закона;

56) при истрази несрећа и незгода не изврши неку од обавеза из члана 94. овог закона;

57) не спасава лица и не помаже повређеним при несрећама (члан 95. став 1);

58) без одлагања по сазнању о несрећи не обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи или не сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању услова сопствене безбедности током спасавања (члан 95. став 2);

59) на железничкој прузи, испред путног прелаза, нису постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу (члан 96. став 4);

60) поступи супротно члану 97. овог закона;

61) поступи супротно члану 100. ст. 1, 2, 3. и 5. овог закона или не закључи уговор из става 7. овог члана;

62) железнички саобраћај на индустријским железницама не врше на начин и под условима утврђеним овим законом (члан 101);

63) не одржава горњи и доњи stroj индустријске железнице у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај из члана 104. став 1. тачка 1), а у вези са чланом 28. овог закона;

64) не одржава индустријски колосек (члан 107. став 1);

65) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 108. став 1).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

Новчаном казном од 200.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

Новчаном казном од 30.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице тј. запослени за прекршај из става 1. тач. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) овог члана и члана 100. став 1. овог закона.

#### **Члан 124.**

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

1) не достави Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину или тај извештај не садржи елементе у складу са чланом 6. ст. 3. и 4. овог закона;

2) у годишњем извештају из члана 6. став 3. овог закона не опишу и своја искуства у вези примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика (члан 7. став 4);

3) не донесе акт из члана 35. став 3. овог закона;

4) не донесе акт из члана 38. став 3. овог закона;

5) не донесе пословни ред станице у складу са чланом 41. став 1. овог закона;

6) не достави управљачу податке из члана 41. став 2. овог закона;

7) опремање и осветљавање воза није у складу са чланом 45. овог закона;

8) користи возило, а није одређено лице за његово одржавање (члан 53. став 1);

9) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 68. став 5);

10) без одлагања не ажурира додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 68. став 12);

11) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима (члан 69. став 4);

12) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 69. став 5. овог закона;

13) поступи супротно члану 70. став 3. овог закона;

14) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 70. став 4);

15) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 71. став 1);

16) не изда оверену копију додатног уверења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 71. став 4);

17) не води евиденцију о издатим дозволама за регулисање железничког саобраћаја (члан 74. став 6);

18) железничког радника не упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа (члан 77. став 2);

19) не упуту железничког радника на ванредни здравствени преглед (члан 78. став 1);

20) не организује проверу психичке и физичке способности железничких радника на начин из члана 81. став 5. овог закона;

21) у обртним јединицама не обезбеди просторије за одмор возног особља (члан 88. став 4);

22) не донесе акт из члана 90. овог закона;

23) његово друмско возило прелази преко железничке пруге супротно члану 96. став 1. овог закона;

24) не изврши истраживање несрећа и незгода насталих на индустријском колосеку (члан 109. став 1);

25) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 108. став 1).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 80.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.

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

Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице за прелазак преко железничке пруге супротно члану 96. ст. 1. и 2. овог закона.

#### **Члан 125.**

Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице ако:

1) се железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе не придржавају наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова (члан 36. став 2);

2) се не подвргне редовној и ванредној провери стручне оспособљености у складу са чланом 63. ст. 3. и 4. овог закона;

3) не поднесе захтев Дирекцији за ажурирање дозволе у случају промене било ког податка који је садржан у дозволи (члан 66. став 10);

4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 66. став 14);

5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно уверење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);

6) лице које регулише железнички саобраћај, у току обављања тих послова, код себе нема дозволу за регулисање железничког саобраћаја или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 74. став 4);

7) ако се не подвргне здравственом прегледу на који је упућен (члан 76. став 2);

8) железнички радник поступи супротно члану 81. ст. 2. и 3. овог закона;

9) се не подвргне испитивању, односно здравственом прегледу на који је упућен (члан 82. став 2);

10) започне обављање послова или настави обављање послова супротно одредбама чл. 83-88. овог закона (члан 89. став 1);

11) не носе службено одело и службене ознаке у складу са чланом 93. овог закона;

12) се не придржава прописаног унутрашњег реда у железничком саобраћају (члан 98. став 1);

13) поступи супротно члану 98. ст. 3 - 5. овог закона;

14) поступи супротно члану 99. ст. 2, 4. и 5. овог закона.

## **XX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

### **Примена овог закона на железничке пруге које су изграђене до дана ступања на снагу овог закона**

#### **Члан 126.**

На железничку инфраструктуру која је изграђена до дана ступања на снагу овог закона не примењују се одредбе члана 26, чл. 31, 34. и 37. овог закона, осим ако се та железничка инфраструктура обнавља или унапређује.

### **Опремање постојећих вучних возила аутостоп уређајем**

#### **Члан 127.**

Постојећа вучна возила, у случају из члана 51. став 1. тачка 5) овог закона, опремиће се аутостоп уређајем у року од три године од дана ступања на снагу овог закона.

### **Исправе издате пре ступања на снагу овог закона**

#### **Члан 128.**

Све исправе предвиђене овим законом, издате пре ступања на снагу овог закона, остају на снази до истека рока назначеном у њима.

### **Подзаконски прописи**

#### **Члан 129.**

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 прописи донети на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15-др. закон, 92/15 и 113/17-др. закон), као и следећи прописи осим одредаба тих прописа који су у супротности са одредбама овог закона:

- 1) Сигнални правилник („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 5/96 и 1/97);
- 2) Саобраћајни правилник („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03);
- 3) Правилник о стандардизацији на ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 14/89);
- 4) Правилник о кочницама железничких возила („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 2/88 и 1/95);
- 5) Правилник о стручној спреми радника који непосредно учествују у вршењу железничког саобраћаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 10/86, 2/87 и 6/90);
- 7) Правилник о начину оспособљавања железничких радника за пружање прве помоћи („Службени лист СРЈ”, број 3/00);
- 8) Правилник о поступку за проверавање психичке и физичке способности железничких радника пре њиховог ступања на рад и у току рада („Службени лист СРЈ”, број 3/00);
- 9) Саобраћајно упутство („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/80, 3/82, 6/83, 2/84, 4/88, 8/88, 9/90, 2/91, 2/94 и 2/01);
- 10) Упутство о маневрисању („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94);
- 11) Упутство за означавање возова на пругама ЈЖ („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 12/94 и 2/95);
- 12) Упутство о обрасцима саобраћајне службе и начину њиховог вођења („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 9/84, 4/88, 6/91 и 2/94);
- 13) Упутство о привременом регулисању саобраћаја возова на двоколосечним пругама за време капиталног ремонта једног колосека („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 9/83);
- 14) Упутство о кочењу возова („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 4/98 и 5/98);
- 15) Упутство о кочењу возова ЈЖ који у свом саставу имају теретна кола – СЖД („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 5/89 и 7/90);
- 16) Упутство за примену сигнала за електричну вучу („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 8-9/87 и 8/89);
- 17) Упутство о управљању вучним возилима у једнопоседу („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 7/94 и 9/94);
- 18) Упутство о саобраћају вучних возила која нису опремљена аутостоп-уређајима на пругама опремљеним пружним делом аутостоп-уређаја („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, бр. 6/82 и 8/82).

### **Престанак важења прописа**

#### **Члан 130.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Правилник о степену и врсти стручне спреме наставника за извођење наставе од I до V степена стручне спреме у железничким васпитно-образовним организацијама („Службени гласник Заједнице ЈЖ”, број 5/84).

### **Започети поступци**

#### **Члан 131.**

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.

#### **Члан 132.**

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 закона**

#### **Члан 133.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15-др. закон, 92/15 и 113/17-др. закон).

### **Ступање на снагу овог закона**

#### **Члан 134.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 6. став 8, члана 12, члана 13. ст. 2–8, члана 20. ст. 5. и 6, члана 24. став 3. 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 току примене важећег Закон о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15 – др. закон, 92/15 и 113/17-др. закон), уочени су проблеми који су се, пре свега, односили на обим материје коју обрађује, увођење великог броја нових појмова и правних института, посебно у односу на закон који му је претходио и дуг временски период од доношења тог до доношења важећег закона што је за последицу имало неадекватно сналажење субјеката на које се Закон о безбедности и интероперабилности железнице односи у њиховим обавезама које из тог закона проистичу. Велики број прописа који уређују област безбедности железничког саобраћаја било је потребно изменити, као и укинути непотребне и застареле прописе и извршити целовито правно уређивање области безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, што је и учињено доношењем великог броја подзаконских аката усклађених са релевантним правним актима Европске уније у области железничког саобраћаја.

Један од најважнијих разлога за доношење Предлога закона заснован је на раздвајању дела материје која се односи на безбедност и дела који се односи на интероперабилност, најпре због њихове сложености, обима, великог броја новина у области железнице које подразумева њихово спровођење, повећање степена безбедности железнице и неопходности додатног усклађивања прописа Републике Србије у области безбедности железнице са релевантним прописима Европске уније, и то пре свега са Директивом број 2004/49/ЕЗ Европског Парламента о безбедности на железници и њеним имплементационим актима. Одлука да се у посебне законе раздвоје обавезе које дефинишу безбедност и обавезе које дефинишу интероперабилност произилази из потребе да се обезбеди усаглашеност са захтевима у смислу прописа који из Директиве број 2004/49/ЕЗ Европског Парламента о безбедности на железници произилазе, првенствено заједничких безбедносних метода, заједничких показатеља безбедности али и националних техничких услова за подсистеме. На овај начин су захтеви Директиве транспоновани у самосталан закон. 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.

Законом о безбедности у железничком саобраћају се прецизирају, исправљају и осавременују многе одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

Поред тога, извршено је и усклађивање са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског Парламента и Савета о сертификацији машиновођа које управљају возовима у оквиру железничког система Заједнице и Директивом Савета 2005/47/ЕЗ о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у

железничком сектору. Такође Предлогом закона дата је основа за усклађивање са Одлуком Комисије 2011/765/EУ о критеријумима за признавање центара стручног оспособљавања укључених у обуку машиновођа, критеријумима за признавање испитивача машиновођа и критеријумима за организацију испита.

Циљ транспоновања одредби поменутих директива у Предлог закона о безбедности у железничком саобраћају је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем следећег: дефинисања одговорности различитих учесника у железничком саобраћају; израде заједничких безбедносних циљева и заједничких безбедносних метода с циљем веће хармонизације националних правила; дефинисања заједничких начела за управљање, регулисање и надзор безбедности на железници; олакшавања, побољшавања и развоја услуга у међународном железничком саобраћају; постепеног стварања унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређења и експлоатације железничког система; организовања радног времена запослених, дефинисање услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, критеријумима за признавање центара стручног оспособљавања укључених у обуку машиновођа, испитивача машиновођа, критеријумима за организацију испита, и др.

Приликом израде радне верзије овог закона дефинисани су основни циљеви који су се желели постићи тј. повећање безбедности железнице у Републици Србији и даље интегрисање српских железница у железнички систем Европске уније.

Захтеви Европске уније према државама, када је у питању област безбедности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон односе се на: уређивање материје истраживања несрећа и инцидената; признавање сертификата о безбедности за превоз који важе у земљама Европске уније; дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији, и др.

Доношење овог закона, којим се наставило са даљим уређивањем области безбедности железнице утицаће на следеће заинтересоване стране: управљача железничке инфраструктуре; железничке превознике; железничку индустрију (произвођаче и ремонтере); органе државне управе; власнике и кориснике индустријског колосека; школске железничке центре; здравствене железничке центре; кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери, и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају.

Најважније новине које доноси овај закон се односе на: прецизно дефинисање послова и надлежности Дирекције за железнице као националног тела за безбедност, јаснији приказ заједничких безбедносних метода, дефинисање услова за центре стручног оспособљавања машиновођа, критеријума за испитиваче машиновођа и критеријума за организацију испита машиновођа кроз подзаконска акта, усклађивање са Законом о железници, Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и Законом о републичким административним таксама.

Поред наведеног, у поступку израде Предлога закона вршено је усаглашавање са Предлогом закона о интероперабилности железнице и Предлогом закона о железници, са којима овај закон чини неодвојиву целину у регулисању железничког саобраћаја на територији Републике Србије што је и услов за његову пуну примену.



### **Проблеми које овај закон треба да реши**

У току примене важећег Закона којим су уређене безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају показало се да је материја коју овај закон обрађује преобимна и углавном тешка за разумевање заинтересованим учесницима у железничком саобраћају, те се на овај начин, раздвајањем у два одвојена закона, доношењем новог закона којим ће се уредити област безбедности и закона којим ће се уредити област интероперабилности железнице, и даљим појашњавањем новоуведених института, приступило уређивању настале ситуације, што ће, очекује се, имати утицаја на оптимално безбедно функционисање железничког саобраћаја у Републици Србији.

### **Циљеви који се овим законом постижу**

Предлогом закона предвиђене су одредбе којима ће, у односу на важећи закон, бити прецизније регулисана питања везана за безбедност железничког саобраћаја, а послови за које је надлежна Дирекција за железнице, као Национално тело за безбедност, јасније и прецизније дефинисани.

Поред тога, Предлогом закона предвиђене су одредбе које ће омогућити даље усклађивање са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског Парламента и Савета о сертификацији машиновођа које управљају возовима у оквиру железничког система Заједнице и Директивом Савета 2005/47/ЕЗ о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору. Такође, Предлогом закона дата је основа за усклађивање са Одлуком Комисије 2011/765/ЕУ о критеријумима за признавање центара стручног оспособљавања укључених у обуку машиновођа, критеријумима за признавање испитивача машиновођа и критеријумима за организацију испита и др.

### **Разматране могућности да се проблем реши и без доношења овог закона**

С обзиром да су у претходном закону питања везана за безбедност обрађена са питањима која се односе на интероперабилност, а то се показало као врло компликовано како за учеснике у железничком саобраћају, тако и остале заинтересоване странке у железничком сектору, било је неопходно доношење овог закона којим би се посебним законима уредила питања безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају у Републици Србији, тако да није постојала могућност да се овај проблем реши без доношења новог закона.

### **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. и 4. Предлога закона прописани су послови за чије обављање је надлежна Дирекција за железнице као Национално тело за безбедност, и начела којих се придржава у свом раду.

Одредбама чл 5. – 12. Предлога закона прописано је гарантовање безбедности у железничком саобраћају, заједничке безбедносне методе и заједнички безбедносни циљеви.

Одредбом члана 13. Предлога закона прописана је обавеза пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији.

Одредбама чл. 14. и 15. Предлога закона уређени су садржина, циљ, основни елементи система за управљање безбедношћу и надзор над системом.

Одредбама члана 16. Предлога закона уређени су појам и садржина сертификата о безбедности за превоз.

Одредбама члана 17. Предлога закона уређени су појам и садржина сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз.

Одредбама чл. 18 - 20. Предлога закона прописано је издавање сертификата за превоз, признавање страног, додатни сертификат и одузимање сертификата о безбедности за превоз.

Одредбама чл. 21. - 24. Предлога закона уређени су појам и садржина сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, сертификата за управљање инфраструктуром индустријске железнице, издавање и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Одредбама члана 25. Предлога закона прописано је поступање по захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.

Одредбама чл. 26. - 30. Предлога закона уређени су технички услови које мора испуњавати подсистем инфраструктура, уређеност простора за путнике, приступа до возова и службених места, одржавање подсистема инфраструктура, одвајање железничких пруга и мере безбедности при извођењу радова на железничкој прузи.

Одредбама чл. 31, 32. и 33. Предлога закона уређени су технички услови које мора испуњавати подсистем енергија, мере безбедности на електрифицираним пругама и одржавање подсистема енергија.

Одредбама чл. 34. - 39. Предлога закона уређени су технички услови које морају испуњавати сигнално-сигурносни уређаји, њихово одржавање, сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи, технички услови које мора испуњавати железничка телекомуникациона мрежа, одржавање железничке телекомуникационе мреже и интероперабилни подсистем, појам и примена.

Одредбама чл. 40. - 47. Предлога закона уређено је регулисање и управљање саобраћајем које се односи на: пословни ред станице, састав воза, брзина воза, опремање и осветљавање воза, евиденције о возовима и нарочите пошилјке.

Одредбама чл. 48. - 52. Предлога закона прописани су технички услови које морају испуњавати железничка возила, опремање железничких возила кочним уређајима, уређаји који се уграђују на железничким возилима, уређаји и опрема вучних возила и уређаји и опрема путничких кола.

Одредбама чл. 53. и 54. Предлога закона уређено је питање лица задуженог за одржавање и сертификација лица задуженог за одржавање теретних кола.

Одредбама чл. 55. - 57. Предлога закона уређено је одржавање железничких возила, радионице за одржавање железничких возила и технички преглед возила.

Одредбама члана 58. Предлога закона прописано је доношење гранских стандарда из области железничког саобраћаја.

Одредбама чл. 59. - 64. Предлога закона прописани су услови које морају испуњавати железнички радници, општи услови и услови које морају испуњавати у стручном погледу, услови које морају испуњавати центри стручног оспособљавања, стручно оспособљавање и стручни испит машиновођа, стручно усавршавање и провера стручне оспособљености.

Одредбама чл. 65. – 72. Предлога закона прописани су услови за стицање права на управљање вучним возилом, услови за добијање дозволе за управљање вучним возилом, суспензија и одузимање дозволе, додатно овлашћење, суспензија и одузимање додатног овлашћења, регистар дозвола и

размена информација, престанак радног односа машиновође и надзор над радом машиновођа.

Одредбама чл. 73. и 74. Предлога закона прописани су услови за стицање права на регулисање железничког саобраћаја и издавање дозволе за регулисање железничког саобраћаја.

Одредбама чл. 75. – 82. Предлога закона прописани су услови које у здравственом погледу морају испуњавати железнички радници, врсте здравствених прегледа, здравствене установе, забрана обављања послова и испитивање алкохолисаности.

Одредбама чл. 83. – 92. Предлога закона прописани су радно време и одмори станичног и возног особља, дневни одмор станичног особља, трајање смене возног особља, наставак смене, дневни одмор возног особља, забрана обављања послова станичног и возног особља, радно време возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају и унутрашњи надзор.

Одредбама члана 93. Предлога закона прописане су службене ознаке и службено одело железничких радника.

Одредбама чл. 94. и 95. Предлога закона прописани су истраживање несрећа и незгода.

Одредбама чл. 96. и 97. Предлога закона уређено је укрштање железничких пруга и путева.

Одредбама чл. 98. и 99. Предлога закона прописан је унутрашњи ред у железничком саобраћају.

Одредбом члана 100. Предлога закона прописана је заштита железничке инфраструктуре и возила.

Одредбама чл. 101. – 112. Предлога закона обрађени су индустријска железница, њено прикључење на јавну железничку инфраструктуру, технички услови, индустријска железница нормалног и узаног колосека, индустријски колосек и његово одржавање, вучна возила и истраживање несрећа и незгода на индустријском колосеку, технички услови за индустријски колосек, узани и уплетени колосеци, туристичко-музејска железница.

Одредбама чл. 113. и 114. Предлога закона прописано је оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема.

Одредбама члана 115. – 122. Предлога закона прописан је инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Одредбама чл. 123. – 125. Предлога закона прописане су казнене одредбе.

Одредбом члана 126. Предлога закона прописана је примена овог закона на железничке пруге које су изграђене до дана ступања на снагу овог закона

Одредбом члана 127. Предлога закона прописан је рок за опремање постојећих вучних возила аутостоп уређајем.

Одредбом члана 128. Предлога закона прописано је важење исправа издатих пре ступања на снагу овог закона.

Одредбом члана 129. Предлога закона прописан је општи рок за доношење прописа за извршавање овог закона од две године од дана ступања на снагу овог закона, а до доношења тих прописа примењиваће се прописи који су појединачно наведени у ставу 2. тог члана.

Одредбама члана 130. Предлога закона прописан је престанак важења прописа.

Одредбама члана 131. 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 132. Предлога закона прописан је рок у ком је Дирекција за железнице дужна да усклади своју унутрашњу организацију са одредбама овог закона.

Одредбом члана 133. Предлога закона уређен је престанак важења Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15 – др. закон и 92/15).

Одредбом члана 134. Предлога закона прописано је ступање на снагу овог закона и одложена примена одређених одредби 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 за сертификате о безбедности, сертификат лицима задуженим за одржавање теретних кола и сертификати о испуњености услова, које Дирекција за железнице наплаћује, а који су приход буџета процењени су 2018. на 5.500.000 РСД и 2019. 6.000.000 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.

#### **V. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

##### **1. Проблеми које закон треба да реши**

У току вишегодишњег периода праћења и анализе ефеката у примени важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС” бр. 104/2013, 66/2015 - др. закон и 92/2015) од стране Дирекције за железнице, установљено је да је неопходно приступити доношењу новог закона, а све са циљем да се ефикасније обављају послови у области железничког саобраћаја. Наиме, у току периода у коме се примењује Закон о безбедности и интероперабилности железнице уочени су недостаци тог закона који су, пре свега, захтевали усклађивање са новим „пакетима” директива Европске уније, као и проширење делокруга Дирекције за железнице у циљу пуне и ефикасне примене тог закона.

##### **а) Разлози за раздвајање Закона о безбедности и интероперабилности**

Основни проблем који се јавио током примене а уједно и разлог за раздвајање постојећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице на два нова закона, Закона о безбедности у железничком саобраћају и Закона о

интероперабилности железничког система је неадекватно сналажење субјеката на које се Закон о безбедности и интероперабилности железнице односи у њиховим обавезама које из тог закона проистичу. Како би се јасно спровела Директива 2004/49/ЕЗ о безбедности на железници Европског Парламента и Савета о безбедности железничког система у оквиру Заједнице од 29. априла 2004. године, у даљем тексту - Директива о безбедности, на железничкој мрежи Републике Србије као и да би се обезбедила усаглашеност са захтевима у смислу прописа који из ње произилазе, првенствено заједничких безбедносних метода (у даљем тексту – ЗБМ), заједничких показатеља безбедности (у даљем тексту – ЗПБ) али и националних техничких услова за подсистеме, одлучено је да се захтеви Директиве транспонују у самосталан закон, Закон о безбедности у железничком саобраћају 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) Управљање безбедношћу у железничком саобраћају**

Потребно је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама, да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски и да се убрзава развој јединственог железничког система путем правилне примене заједничких безбедносних метода за:

- процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика,
- оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз,
- за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром и
- праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.

Неопходно је прецизирати и ко спроводи независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и резултата те примене. Потребно је дефинисање улога различитих актера у железничком саобраћају на унапређењу безбедности.

Потребно је јасно дефинисати како заједничке показатеље безбедности и заједничке безбедносне циљеве тако и годишњи извештај о праћењу истих. То је битна ставка у праћењу нивоа безбедности у железничком саобраћају.

#### **в) Терминолошко усклађивање са Законом о железници**

Током примене Закона о железници и Закона о безбедности и интероперабилности железнице, јавиле су се одређене неусаглашености које је овим законом потребно исправити. Поред наведеног, Закон о безбедности у железничком саобраћају има за циљ усклађивање са Предлогом закона о железници (који се ради упоредо са овим законом), усклађивање тог закона са одредбама закона који су ступили на снагу после његовог доношења, као и осавременавање и прецизирање појединих одредаба тог закона.

#### **г) Национално тело за безбедност**

Овим законом предвиђене су одредбе којима ће, у односу на важећи закон, бити прецизније регулисана питања везана за безбедност железничког саобраћаја, а послови за које је надлежна Дирекција за железнице, као Национално тело за безбедност, јасније и прецизније дефинисани.

**д) Радионице за одржавање и технички преглед возила**

Потребно је прецизније дефинисати периодичне провере да ли носилац сертификата радионица за одржавање возила и даље испуњава услове. Неопходно је детаљније појаснити технички преглед возила.

**ђ) Објављивање гранских стандарда из области железничког саобраћаја**

До сад није било прецизирано на који начин Дирекција за железнице објављује донете гранске стандарде из области железничког саобраћаја.

**е) Услови које морају испуњавати железнички радници и центри стручног оспособљавања**

Када су у питању услови које морају испуњавати железнички радници и центри стручног оспособљавања, потребно је детаљно изменити ову област како би се прецизирали услови које треба да испуне:

- железнички радници и машиновође по питању стручне спреме, стручног оспособљавања и стручног испита,
- центри стручног оспособљавања,
- лица у погледу дозволе за управљање вучним возилом и
- правни субјекти у погледу вршења надзора над машиновођама.

**ж) Трајање смене возног особља**

Потребно је прецизније дефинисати максимално време управљања вучним возилом у зависности од врсте вучног возила и врсте саобраћаја.

**з) Туристичко музејска железница**

У претходном периоду се јавио проблем нејасног дефинисање улога свих субјеката по питању коришћења, одржавања, обављања саобраћаја као и осталих делатности на туристичко-музејској железници.

**2. Циљеви који се доношењем закона постижу**

Овим законом предвиђене су одредбе којима ће, у односу на важећи закон, бити прецизније регулисана питања везана за безбедност железничког саобраћаја, а послови за које је надлежна Дирекција за железнице, као Национално тело за безбедност, јасније и прецизније дефинисани.

Законом о безбедности у железничком саобраћају се прецизирају, исправљају и осавременују многе одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена тог закона.

Поред тога, овим законом предвиђене су одредбе које ће омогућити даље усклађивање са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског Парламента и Савета о сертификацији машиновођа које управљају возовима у оквиру железничког система Заједнице и Директивом Савета 2005/47/ЕЗ о Споразуму између Заједнице европских железница(CER) и Европске федерације радника (ETF) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору. Такође Предлогом закона дата је основа за усклађивање са Одлуком Комисије 2011/765/ЕУ о критеријумима за признавање центара стручног оспособљавања укључених у обуку машиновођа, критеријумима за признавање испитивача машиновођа и критеријумима за организацију испита и др.

У смислу свега наведеног, доношењем новог Закона о безбедности у железничком саобраћају, прецизирају се и обавезе свих учесника у железничком саобраћају, односно свих управљача инфраструктуре и индустријске железнице, железничких превозника, лица задужених за

одржавање, центара стручног оспособљавања, здравствених установа за железничке раднике итд. чиме се постиже потпуна усаглашеност са свим наведеним европским прописима који обрађују безбедност железничког саобраћаја.

### **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 железнице 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 железнице на две области у складу са захтевима Директиве о интероперабилности и Директиве о безбедности уз усвајање неопходних измена и допуна чиме би се у потпуности решио проблем неразумевања материје и извршило потпуније усаглашавање са правном регулативом Европске Уније.

### **4. Зашто је доношење закона најбоље за решавање проблема?**

У току примене овог закона уочени су проблеми који су се, пре свега, односили на обим материје коју обрађује, увођење великог броја нових појмова и правних института, посебно у односу на закон који му је претходио и дуг временски период од доношења тог до доношења важећег закона. Велики број прописа који уређују област безбедности железничког саобраћаја било је потребно изменити, као и укинути непотребне и застареле прописе и извршити целовито правно уређивање области безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, што је и учињено доношењем великог броја подзаконских аката усклађених са релевантним правним актима Европске уније у области железничког саобраћаја.

Један од најважнијих разлога за доношење овог закона заснован је на раздвајању дела материје која се односи на безбедност и дела који се односи на интероперабилност, најпре због њихове сложености, обима, великог броја новина у области железнице које подразумева њихово спровођење, повећање степена безбедности железнице и неопходности додатног усклађивања прописа Републике Србије у области безбедности железнице са релевантним прописима Европске уније, и то пре свега са Директивом број 2004/49/ЕЗ Европског Парламента о безбедности на железници и њеним имплементационим актима.

Поред тога, извршено је и усклађивање са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског Парламента и Савета о сертификацији машиновођа које управљају возовима у оквиру железничког система Заједнице и Европске федерације радника (ETF) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору.

Циљ транспоновања одредби поменутих директива у Предлог закона о безбедности железничког саобраћаја је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем следећег: дефинисања одговорности различитих учесника у железничком саобраћају; израде заједничких безбедносних циљева

и заједничких безбедносних метода с циљем веће хармонизације националних правила; дефинисања заједничких начела за управљање, регулисање и надзор безбедности на железници; олакшавања, побољшавања и развоја услуга у међународном железничком саобраћају; постепеног стварања унутрашњег тржишта опреме и услуга за изградњу, обнову, унапређења и експлоатације железничког система; организовања радног времена запослених, дефинисање услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, критеријумима за признавање центара стручног оспособљавања укључених у обуку машиновођа, испитивача машиновођа, критеријумима за организацију испита, и др.

Приликом израде радне верзије овог закона дефинисани су основни циљеви који су се желели постићи тј. повећање безбедности железнице у Републици Србији и даље интегрисање српских железница у железнички систем Европске уније.

Захтеви Европске уније према државама, када је у питању област безбедности у железничком саобраћају, а који су спроведени кроз овај закон односе се на: даље имплементирање и примену техничких спецификација интероперабилности; уређивање материје истраживања несрећа и инцидената; признавање сертификата о безбедности за превоз који важе у земљама Европске уније; дужност пријављивања националних прописа за безбедност Европској комисији, и др.

Доношење овог закона, којим се наставило са даљим уређивањем области безбедности железнице утицаће на следеће заинтересоване стране: управљача железничке инфраструктуре; железничке превознике; железничку индустрију (произвођаче и ремонтере); органе државне управе; власнике и кориснике индустријског колосека; центре стручног оспособљавања железничких радника; здравствене установе за прегледе железничких радника; кориснике железничких услуга (грађани, привреда, шпедитери, и др.), као и друге који учествују у процесу пружања услуга у железничком саобраћају.

Поред наведеног, у поступку израде овог закона вршено је усаглашавање са Законом о интероперабилности железничког система и Законом о железници, са којима овај закон чини неодвојиву целину у регулисању железничког саобраћаја на територији Републике Србије што је и услов за његову пуну примену.

## **5. На кога ће и како утицати предложена решења?**

Решења у овом закону ће имати позитиван утицај на:

- Све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја, тј. железничког превозника, 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 интероперабилности железничког система 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 позитиван индиректан утицај на све учеснике у процесу одвијања железничког саобраћаја. Обавезом праћења заједничких показатеља безбедности и њиховим приказом у годишњем извештају који достављају Дирекцији за железнице, стиче се јасан увид у развој и остваривање безбедности у железничком саобраћају и тиме се отвара простор за ангажман свих учесника на постизању заједничких безбедносних циљева;



- Дирекцију за железнице у улози националног тела за безбедност којој ће се овим законом бити дата овлашћења за доношење прописа од значаја за безбедност железнице, као и за издавање одговарајућих 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 сертифицирана лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата. Дирекција такође решењем може ограничити или одузети сертификат;
- Центар за истраживање несрећа у саобраћају као посебну организацију у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају.
- 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 легислативом 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;
- На све кориснике услуга железничких предузећа, и у путничком и у теретном саобраћају, јер ће кроз примену заједничких безбедносних метода бити подигнут ниво железничког саобраћаја и тиме ће обезбедити додатну компетитивност са другим видовима саобраћаја а са посебним освртом на безбедност железничког саобраћаја.
- На повећање безбедности у железничком саобраћају кроз остварење Заједничких безбедносних циљева које утврђује Европска Комисија и примену Заједничких безбедносних метода што директно утиче на смањење несрећа и незгода у железничком саобраћају а индиректно са повећањем интересовања за коришћење услуга железничког саобраћаја и на смањење броја несрећа и незгода у другим видовима саобраћаја што се показује на искуствима земаља ЕУ.

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

### **а) Директни трошкови примене**

Примена овог закона створиће трошкове грађанима и привреди који су везани за трошкове издавања дозвола и сертификата који се издају на основу овог закона, у виду такси чија је наплата предвиђена законом. Наведене таксе су биле део и важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице. Дакле, овим законом неће се створити никакви нови трошкови грађанима и привреди.

Важно је напоменути да на железничкој мрежи Републике Србије у овом тренутку учествују:

- 1 управљач инфраструктуре,
- 2 индустријске железнице,
- 1 железнички превозник за превоз путника,
- 4 железничка превозника за превоз робе и

- 5 предузећа за одржавање подсистема.

Трошкови набројаних привредних субјеката који учествују у железничком систему а у смислу овог закона, тичу се одобрења у виду сертификата, дозвола и сагласности које издаје Дирекција за железнице. Потребна одобрења и њихов број, зависе од функције и активности привредног субјекта. Сем директних трошкова сертификације, који су једнозначно наведени у наредним табелама, потребно је да привредни субјекти испуне услове прописане овим законом и њему припадајућим подзаконским актима од чега су могући индиректни трошкови који подразумевају додатне набавке материјала, опреме и уређаја; испитивања, ангажман неопходних кадрова; анализе безбедности и сл.

Ови индиректни трошкови зависе од стања и функције привредних субјеката и није их могуће једнозначно дефинисати за свако од предузећа али је претпоставка да износе доста више од директних трошкова сертификације.

Табела 1.

| #  | Законом предвиђена активност  | Управљач инфраструктуре | Железнички превозник | Привредни субјекти |                        |
|----|---|-------------------------|----------------------|--------------------|------------------------|
| 1. | Сертификат о безбедности за превоз / индустријске железнице за превоз                               | •                       | •                    | •                  | Табела 2.<br>Табела 3. |
| 2. | Сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром односно индустријском железницом | •                       |                      | •                  | Табела 4.              |
| 3. | Сертификата за лице задужено за одржавање (ЕЦМ)   |                         | •                    | •                  | Табела 5.              |
| 4. | Сертификати о испуњености услова за обављање одржавања подсистема                                   | •                       | •                    | •                  | Табела 6.              |
| 5. | Сертификат о испуњености услова за обављање техничког прегледа железничких возила                   |                         | •                    | •                  | Табела 6.              |
| 6. | Сагласности на Акт о индустријском колосеку   |                         |                      | •                  |                        |
| 7. | Сагласности на Акт о индустријској железници  |                         |                      | •                  |                        |

Табела 2.

| Сертификат о безбедности за превоз: |            |  |                                |                                       |                                |           |                     |
|-------------------------------------|------------|--|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|-----------|---------------------|
|                                     | део А      | део Б                                    |                                |                                       |                                |           | само за маневрисање |
|                                     |            | за процењени укупни обим превоза путника |                                | за процењени укупни обим превоза робе |                                | (РСД)     |                     |
|                                     |            | < 200 милиона путничких км/год           | ≥ 200 милиона путничких км/год | < 500 милиона нетонских км/год        | ≥ 500 милиона нетонских км/год |           |                     |
| издавање сертификата                | 182.500,00 | 88.500,00                                | 124.500,00                     | 102.000,00                            | 141.500,00                     | 63.000,00 |                     |
| обнављање сертификата               | 89.500,00  | 46.000,00                                | 62.000,00                      | 52.500,00                             | 72.500,00                      | 35.000,00 |                     |
| ревидирање сертификата              | 1.650,00   | 800,00                                   | 1.100,00                       | 900,00                                | 1.300,00                       | 500,00    |                     |
| ажурирање сертификата               | 36.500,00  | 19.000,00                                | 25.500,00                      | 21.500,00                             | 29.500,00                      | 14.500,00 |                     |

Табела 3.

| Сертификат о безбедности индустријске железнице за превоз (РСД) |            |
|---|------------|
| издавање сертификата  | 155.000,00 |
| обнављање сертификата   | 75.500,00  |
| ревидирање сертификата  | 1.300,00   |
| ажурирање сертификата   | 30.000,00  |

Табела 4.

| Сертификат о безбедности за управљање: |                             |  |
|--|-----------------------------|--|
|  | железничком инфраструктуром | инфраструктуром индустријске железнице |
|  | (РСД)                       |  |
| издавање сертификата                   | 260.500,00                  | 155.000,00                             |
| обнављање сертификата                  | 120.000,00                  | 75.500,00                              |
| ревидирање сертификата                 | 2.300,00                    | 1.300,00                               |
| ажурирање сертификата                  | 50.500,00                   | 30.000,00                              |

Табела 5.

| Сертификат лицима задуженим за одржавање теретних кола (ЕЦМ)<br>(РСД) |            |
|---|------------|
| издавање сертификата  | 231.000,00 |
| за функцију развоја одржавања   | 95.000,00  |
| за функцију управљања одржавањем<br>колског парка                     | 81.000,00  |
| за функцију извршења одржавања  | 136.000,00 |

Табела 6.

| Сертификати о испуњености услова:<br>(РСД)   |           |
|--|-----------|
| за обављање одржавања горњег и доњег<br>строја железничких пруга                   | 89.500,00 |
| за обављање одржавања подсистема<br>енергија                                       | 89.500,00 |
| за обављање одржавања сигнално-<br>сигурносних уређаја                             | 79.500,00 |
| за обављање одржавања железничке<br>телекомуникационе мреже                        | 68.000,00 |
| које морају испунити радионице за<br>одржавање железничких возила                  | 88.000,00 |
| које морају испуњавати привредни субјекти<br>који обављају технички преглед возила | 99.000,00 |

### б) Трошкови спровођења

За спровођење овог закона задужени су министарство надлежно за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове здравља, министарство унутрашњих послова, Дирекција за железнице, Центар за истраживање несрећа, управљач инфраструктуре и железнички превозник, индустријска железница, свако у складу са пословима које обавља. Доношење овог закона не изискује јачање кадровских капацитета у овим институцијама те нису потребни додатни капацитети за спровођење овог закона.

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

#### а) Економска корист

Квантификовање економске користи применом Закона о безбедности није једноставан задатак. Позитивне последице наведеног закона посматране у односу на трошкове које ће овај закон створити, су такве да оправдавају његово доношење. Међутим, утицај овог закона се узима у обзир заједно са свим другим мерама за унапређење железничких услуга прописаним првенствено Законом о интероперабилности железнице и Законом о железници.

Као позитивне економске користи примене Закона о безбедности, у односу на временске рокове, могуће је навести следеће:

- краткорочно, овај закон прописује безбедносне мере које директно утичу на превенцију несрећа и незгода што је његов најзначајнији допринос. Тиме се уз минимална улагања елиминишу или умањују значајни трошкови које би субјекти укључени у железнички саобраћај имали у случајевима незгода и несрећа;
- краткорочно, успоставља се могућност привредним субјектима за одржавање подсистема што отвара могућности за значајне приходе и нова радна места;
- на средњи рок; применом и развојем система управљања безбедношћу, управљач инфраструктуре и железнички превозници успостављају транспарентнији и ефикаснији систем функционисања предузећа у свим аспектима. То доприноси бољем управљању, већом безбедношћу и снажнијом одговорношћу свих запослених укључених у активности значајне за безбедност. Тиме се смањују могућности за настанак несрећа и незгода што значајно утиче на смањење трошкова и повећање прихода и
- дугорочно, повећањем безбедности у железничком саобраћају заједно са подизањем нивоа услуга, повећало би се интересовање за превоз железницом што би у перспективи допринело приходима које остварују железничка предузећа.

#### **б) Заштита животне средине**

Примена овог закона ни на који начин не утиче директно на животну средину. Међутим, индиректна корист се огледа кроз смањење броја несрећа и незгода које би могле да изазову ситуације опасне по животну средину. То се првенствено односи на транспорт опасног терета.

#### **в) Социјална корист**

Повећање нивоа безбедности у железничком превозу као и смањење броја несрећа и незгода су примарни бенефити овог закона по друштво у целини.

Овим законом се регулише укрштање железничких пруга са друмским саобраћајницама. Уређење ове области као врло критичне по безбедност не само железничког саобраћаја има, гледано на дужи период, позитивне ефекте по све учеснике у саобраћају.

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

Овим законом се доприноси отварању тржишта железничких услуга где се оставља могућност укључења нових привредних субјеката у железнички систем и то:

- управљача инфраструктуре и индустријске железнице,
- железничких превозника,
- лица за одржавање структурних подсистема,
- радионица за одржавање возила,
- здравствених установа оспособљених и пријављених за обављање прегледа железничких радника и
- центара стручног оспособљавања железничких радника.

Усклађење националне легислативе са легислативом ЕУ али и планирани развој железничке мреже у Републици Србији подстаћи ће се

интересовање страних привредних субјеката за добијање одговарајућих дозвола и сертификата како би могли да започну обављање одређених делатности на територији Републике Србије.

Европска унија је отпочела процедуру за уједињење железница земаља ЕУ у јединствени систем, при чему овде није реч о стварању јединствене европске железнице, него о јединственим и ефикасним условима за саобраћај без препрека и дискриминације било ког учесника. Циљ је управо да се подстакну приватни оператери на бављење овим послом. А, повећана конкуренција треба да доведе и до повећаног квалитета услуге, како у смислу безбедности, тако и у смислу конкурентније цене превоза и квалитета услуга које се пружају. Применом овог закона унапређује се железнички саобраћај и тај систем се интегрише у конкурентно тржиште превозних услуга.

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

Јавна расправа о Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 01. септембра до 24. септембра 2017. године. Текст Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају и Програм јавне расправе били су објављени на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - [www.mgsi.gov.rs](http://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](mailto:vida.jerkovic@mgsi.gov.rs).

Презентације и расправе о предложеном Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају 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 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 (прецизирањем појединих одредаба и кориговањем уочених недостатака, а све ради повећања нивоа безбедности у железничком саобраћају), потреба потпуног усклађивања са Директивама 2004/49 о безбедности и 2007/59 о сертификацији машиновођа и Директивом Савета 2005/47/ЕЗ, усклађивања са Законом о железници и другим важећим законима.

Најважније новине које доноси овај закон се односе на: прецизно дефинисање послова и надлежности Дирекције за железнице као националног тела за безбедност, јаснији приказ заједничких безбедносних метода, дефинисање услова за центре стручног оспособљавања машиновођа,

критеријума за испитиваче машиновођа и критеријума за организацију испита машиновођа кроз подзаконска акта, усклађивање са Законом о железници, Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и Законом о републичким административним таксама.

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; Копаноник ад Београд; Лука „Београд” ад; Удружење еСигурност; ЗГОП Нови Сад; АДАМ доо; АС Суботицатранс; ЈП „ПТП” Суботица; Татравагонка Братство доо; ЈП Стандард Бачка паланка; Pannon Rail-а, Еуро Гас-а Суботица, и др.), медија и други.

Ученици јавних расправа у највећој мери давали сугестије везано за потребу бољег усклађивања термина из ЕУ прописа са терминима који се користе у Нацрту закона, за потребу детаљнијег регулисања одмора машиновођа у обртним јединицама и др, за која су им представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекције за железнице пружили непосредне одговоре. Такође, присутни су упућени да све предлоге доставе писаним путем Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, ради разматрања оправданости измена Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају.

Током одржаних презентација и расправа у наведеним градовима постављена су питања везана за дефинисање циљева безбедности, стоп уређаје, процену ризика безбедности, инспекцијски надзор, Пословни ред станице и др. 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 безбедности у железничком саобраћају, као што су питања која се односе на примену важећих закона. Такође, поједина питања односила су се на примену важећег Правилника о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници („Службени гласник РС”, број 24/17), уз напомену да у поменутом правилнику је наведено да се редовни здравствени прегледи машиновођа обављају на три године, а интерним актом о процени ризика „Србија Воз” а.д. обавља редовне здравствене прегледе машиновођа на годину дана. Такође, интерни акти „Србија Воз” а.д. и „Србија Карго” а.д. по том питању се разликују. Присутни су обавештени да је овај правилник донело Министарство здравља, и да су и Дирекција за железнице и републички инспектор за железницу поднели иницијативе за измену тог правилника. Поменута је и радна верзија Правилника 646 где је наведено да се стручно оспособљавање машиновође заврши за 6 месеци (3 месеца општег оспособљавања и 3 месеца додатног оспособљавања), што је веома кратак период за обуку. Поједине примедбе биле су општег карактера, као што је примедба која се односи се на јаз између стања железничке инфраструктуре у Србији и транспоновања прописа ЕУ у наше законодавство, уз напомену да се примена ових закона што више одложи.

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

Преглед примедба и сугестија дат је у даљем тексту и разврстан је у групе примедба и предлога 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 избрисана одредба која постоји у важећем Закону, а која прописује да машиновођа без значајног искуства мора да вози воз једну годину под надзором старијег машиновође, уврсти у Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да сматра да је потребан надзор над радом машиновође у дужем периоду, односно у периоду од годину дана.

Образложење: Предложено је решење да, како би се избегла колизија са прописима Европске уније, сваки послодавац интерним актом регулише ову материју. На овај начин извршено је усклађивање одредбе са одредбом из прописа ЕУ који регулише ову материју.

- **Предлог** да се модификују одредбе Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају којима се уређују обуке само за машиновође **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да прописи ЕУ обавезују само машиновође да похађају центре стручног оспособљавања, а Нацртом закона обуке су проширене на све категорије запослених на железници.

Образложење: Стручно оспособљавање железничких радника, а не само машиновођа, је одувек била законска обавеза. Оспособљавање се вршило у железничким школама (за одређена занимања) и од стране ЖТП-а за друга занимања. Предложеним одредбама Нацрта закона уводи се ред у систем стручног оспособљавања прописивањем услова које морају испунити центри, а они могу бити управљач, превозници и други..

- **Предлог** да је у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају потребно навести ко дефинише циљеве безбедности у Републици Србији и да је потребно одредити ко ће се тиме бавити, **није прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: чланом 12. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају циљеве безбедности одређује Европска комисија, имајући у виду усаглашавање са прописом ЕУ и из тог разлога примена овог члана одложена.

- **Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, тако што ће време управљања вучним возилом бити дуже због лошег стања инфраструктуре, **није прихваћен**. Предложено је да време управљања зависи од брзине којом се воз креће, односно да се уведе корективни фактор односа брзине кретања воза и времена управљања.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је услед слабе пропусне моћи колосека тешко направити обрт возног особља.

Образложење: Превозници треба да ускладе организацију рада свог возног особља у односу на техничке карактеристике пруге. Таквим поступањем би се избегла потреба повећавања радног времена особља због ниже брзине којом се воз креће.

- **Предлог** да се модификује одредба којом се регулише пословни ред железничке станице, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да што се пословних редова станица тиче, прописано је да превозници достављају податке управљачу инфраструктуре, али је управљач инфраструктуре у обавези да превозницима доставља пословне редове станица и њихове измене. Потребна је двосмерна



комуникација између управљача инфраструктуре и превозника коју је потребно регулисати законом.

Образложење: обавеза је управљача да упознаје железничке превознике наведена у члану 41. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају. И један и други кроз свој систем управљања безбедношћу дефинишу процедуре за прибављање и размену информација.

• **Предлог** да се у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају пропише да лица која врше процену ризика безбедности железничког саобраћаја морају имати лиценцу, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да предложена измена није у супротности са европским прописима.

Образложење: није потребно да лица имају лиценце већ, у складу са директивом ЕУ, да тело које се бави оценом ризика мора бити акредитовано или признато од стране Дирекције за железнице, уколико испуњава прописане услове.

• **Предлог** да се на адекватнији начин дефинишу поједини изрази који се употребљавају у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно другачије дефинисати нарочито изразе наведене у члану 2. ст. 16, 17, 53. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односе на дозвољену масу по дужном метру, дозвољену масу по осовини и станично особље. Такође, у члану 77. став 2. није дефинисан рок за обављање редовних здравствених прегледа железничких радника.

Образложење: значење појединих изрза наведених у члану 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају само дефинише одређене појмове, а детаљнији подаци сваког појма сматрају се неприкладним за појмовник. Што се тиче рокова за обављање редовних здравствених прегледа, они се дефинишу подзаконским актом из члана 75. став 2. овог нацрта.

• **Предлог** да се у члан 1. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уврсте и метрои, трамваји и други лаки шински системи, који су садржани у важећем закону, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно у члан 1. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уврстити метрое, трамваје и друге лаке шинске системе, с обзиром да се исти налазе у важећем закону којим се регулише област безбедности у железничком саобраћају.

Образложење: Чланом 1. став 4. Закона о безбедности и интероперабилности железнице прописано је да се одредбе тог закона не односе на системе које предлагач помиње. Чланом 2. тачка 2. Директиве 2004/49 прописано је да се поменути системи могу искључити из примене ове директиве, што је и примењено у важећем Закону о безбедности и интероперабилности железнице, као и у овом нацрту.

• **Предлог** да се модификује члан 73. тачка 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који наводи године живота неопходне за стицање права на регулисање железничког саобраћаја, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење је потребно модификовати члан 73. тачка 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који наводи године живота неопходне за стицање права на регулисање железничког саобраћаја, из разлога што са прописаних 18 година лице неће завршити средњу школу.

Образложење: ово је одредба утврђена је и у важећем Закону о безбедности и интероперабилности железнице и Законом о раду одређена као година када се може засновати радни однос без посебне заштите која је утврђена за запослене млађе од 18 година у складу са Законом о раду.

• **Предлог** да се модификује члан 49. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређује опремање железничких возила кочним уређајима, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно модификовати члан 49. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређује опремање железничких возила кочним уређајима, из разлога што је израз опружне кочнице неадекватан и није садржан у важећим прописима.

**Образложење:** овај предлог није прихваћен из разлога што израз опружне кочнице јесте садржан у члану 76. став 4. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

• **Предлог** да се се модификује члан 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређују уређаји и опрема вучних возила, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је у члану 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређују уређаји и опрема вучних возила, испод тачке 5, у којој се помиње аутостоп уређај, изузетне треба обележити малим словним ознакама (нпр. а, б, в) ради лакшег сналажења, с обзиром да бројеви 1, 2, 3 већ постоје на почетку поменутог члана.

**Образложење:** овакав приступ није у складу са Методологијом за израду прописа.

• **Предлог** да се члан 92. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измени тако да гласи:

„Управљач, железнички превозници и власници индустријских колосека организују унутрашњи надзор и брину за безбедност железничког саобраћаја и маневарског рада у складу са одредбама овог закона и одредбама аката које доносе, а којима се уређује организација унутрашњег надзора и овлашћују лица за његово спровођење”, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је у члан 92. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају потребно уврстити и власнике индустријских колосека.

**Образложење:** предлог за измену није прихваћен из разлога што се тиме ствара додатно оптерећење за власнике индустријских колосека, којима превоз није основна делатност а највећи број индустријских колосека нема своја возила и маневристе.

• **Предлог** да се модификује члан 113. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измени тако што ће се иза става 2. додати нови став 3. који гласи:

„Инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има дужности и овлашћења прописана законом којим се уређује железница” и да се бришу чл. 114-121, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно модификовати члан 113. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају додавањем одредбе која се односи на дужности и овлашћења инспектора.

**Образложење:** односни чланови Закона о железници не третирају област Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају. Сваки од ова три нацрта закона из области железнице уређује одређену област и сматра се да мора да има одредбе о инспекцијском надзору које одговарају области коју закон уређује.

• **Предлог** да се у целости избрише став 3. члана 63. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на обавезу полагања периодичних испита, **није прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

**Образложење:** прихватање овог предлога угрозило би безбедност железничког саобраћаја. Обавеза полагања периодичних испита одувек је постојала, а исто захтевају и прописи ЕУ.

• **Предлог** да се у члану 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају дода нови став који гласи:

„Управљање почиње са пријемом вучног возила а престаје са задњом предајом вучног возила”, **није прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

**Образложење:** одредбе члана 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измењене се тако да буду исте као су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице где је трајање смене возног особља детаљније уређено.

• **Предлог** да се у члану 88. став 1. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уместо тачке стави зарез и дода текст који гласи:

„ако се рад обавља у две смене одмор траје двоструки број часова проведених у првој смени”, а да се у ставу 2. брише тачка и дода текст који гласи:

„а највише осам часова”, **није прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

**Образложење:** Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају прописује минимално време одмора а детаљи се утврђују интерним актом из члана 90. тог закона, односно послодавац може својим интерним актом уредити да одмор особља буд е и дужи од онога што је законом прописано. Такође, појам „у две смене” није познат када је у питању железнички саобраћај.

• **Предлог** да се Нацртом закона о безбедности у железничком саобраћају дефинише да повратак возног особља у домицил буде „првим погодним возом за превоз путника или друмским превозом”, није **прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

**Образложење:** такав став би превозницима наметнуо обавезу превоза особља свих превозника, што је неприхватљиво без одређене надокнаде. Повратак у домицилну јединицу би требало да дефинише сваки превозник за себе посебним актом.

#### ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ СУ УВРШТЕНИ ИЛИ СУ ДЕЛИМИЧНО ПРИХВАЋЕНИ

• **Предлог** да се модификује члан 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим је прописано да вучна возила која долазе са пруге без пружног дела аутостоп уређаја на пругу која је њиме опремљена **је делимично прихваћен.**

Предлагач је уз предлог навео да према члану 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају вучна возила која долазе са пруге без пружног дела аутостоп уређаја на пругу која је њиме опремљена морају имати аутостоп уређај. Представници „Србија Воз” а.д. скренули су пажњу да је то велика инвестиција за њихову компанију.

**Образложење:** Из разлога осигуравања безбедног одвијања железничког саобраћаја, примедбу није могуће прихватити, а да ће се прелазним и завршним одредбама ЗОБ предвидети прелазни период од три године за опремање постојећих вучних возила аутостоп уређајем.

• **Предлог** да се члану члан 88. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на дневне одморе особља, не треба мењати, **је прихваћен.**

Предлагач је уз предлог дао образложење да уколико је потребно ближе дефинисати одредбе овог члана, то треба да уради сваки превозник за себе

посебним актом о радном времену и одмору возног и станичног особља, што је била и обавеза да се уради од стране управљача инфраструктуре и свих превозника према важећем Закону о безбедности и интероперабилности железнице. „Србија Воз” а.д. израдио је такав акт под називом Упутства о организацији и евиденцији радног времена возног и станичног особља („Службени гласник РС”, број 5/17) од 27.1.2017. године, где је детаљно дефинисано време одмора у обртној и домицилној јединици. С тим у вези, сматра се да је неоправдан захтев за изменама овог члана, чиме би се наметнула иста законска обавеза свим превозницима који се баве различитим делатностима које имају своје специфичности (превоз робе, превоз путника).

• **Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају додавањем текста: „локалног путничког, путничког, регионалног и брзог воза за превоз путника” **је делимично прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

**Образложење:** одредбе члана 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измениће се тако да буду исте као су у чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, где је утврђен превоз путника, управљање моторним возом у градском и приградском саобраћају, управљање локомотивом теретног воза.

• **Предлог** да се у Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврсте чл. 110. и 111. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који се односе на делове смене и дефиницију делова смене, **је прихваћена.**

Предлагач је уз предлог дао образложење да су чл. 110. и 111. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који се односе на делове смене и дефиницију делова смене, обухваћене одредбе које директно утичу на безбедност железничког саобраћаја.

• **Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља, с обзиром да није дефинисано шта спада у време управљања вучним возилом, односно да није тачно дефинисан почетак и крај управљања вучним возилом, **је прихваћен.**

Предлагач је уз предлог дао образложење да је остало је недоречено да ли је у време управљања вучним возилом укључено и бављење воза у станици или не.

**Образложење:** У Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврштени су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који прецизно регулишу наведену материју.

• **Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља, **је делимично прихваћен.**

Предлагач је уз предлог дао образложење да је члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља непотпун из разлога што су избачени чланови који уређују основне делове смене, па ће бити различитих тумачења од стране превозника који ће различито дефинисати шта је смена а шта време управљања. Такође, предложено је да се не раздваја време управљања на градски и приградски саобраћај пошто у пракси није дефинисано који возови спадају у градски, а који у приградски саобраћај.

**Образложење:** Нацртом закона о безбедности у железничком саобраћају уређен је само оквир за трајање смене, а предвиђено је да управљач инфраструктуре и превозник својим актима уреде детаљније трајање смене. У Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврштени су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који прецизно регулишу наведену материју.

Поред наведених примедба и сугестија, одређени број примедба који је дат за Нацрт закона 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 Закона о безбедности у железничком саобраћају, планирано је доношење подзаконских аката, од стране Дирекције за железнице, министарства надлежног за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове здравља. Важно је напоменути да је већина ових аката већ донесена у складу са важећим Законом о безбедности и интероперабилности железнице.

За спровођење овог закона задужени су министарство надлежно за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове здравља, министарство унутрашњих послова, Дирекција за железнице, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, управљач инфраструктуре и железнички превозници, власници индустријских колосека и индустријских железница, односно њихови корисници, свако у складу са пословима које обавља.

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 ПРОПИСА СА  
ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа  
Овлашћени предлагач прописа - Влада  
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа  
Предлог закона о безбедности у железничком саобраћају  
Draft Law on Safety in Railway Traffic
3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њених 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.  
Доношење закона о безбедности у железничком саобраћају је планирано у НПАА и оно је у вези са доношењем прописа под шифром 2017-504 планираним за I/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,

1. Директива 2004/49/ЕЗ Европског Парламента о безбедности на железници и њеним имплементационим актима, Службени лист број L 220/16, 21.6.2004.

Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council Of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) OJ L 220/16, 21.6.2004.

CELEX 32004L0049 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEXима:

32004L0049R(01)  
32004L0049R(02)  
32008L0057  
32008L0110  
32009L0149  
32012L0034  
32014L0088

Потпуно усклађено

2. Директива 2007/59/ЕЗ Европског Парламента и Савета о сертификацији машиновођа који управљају возовима у оквиру железничког система Заједнице, Службени лист број L 315/51, 03.12.2007

Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315/51, 03.12.2007.

CELEX 32007L0059 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEXима:

32014L0082  
32016L0882

Потпуно усклађено

3. Директива Савета 2005/47/ЕЗ о Споразуму између Заједнице европских железница(CER) и Европске федерације радника (ETF) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору, Службени лист број L 299/9, 195/15, 27.7.2015.

Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector, OJ L 195/15, 27.7.2015.

CELEX 32005L0047

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, енглески.

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 Предлога је послат ЕК на сугестије и коментаре.

У изради Предлога закона о безбедности у железничком саобраћају нису учествовали консултанци, али су коришћене препоруке за измене закона које су урадили консултанци у оквиру твининг пројекта ИПА 2013: „Јачање административних капацитета Министарства саобраћаја и транспортних институција”.



|   |                  |   |                  |   |   |                         |
|---|------------------|---|------------------|---|---|-------------------------|
| 1. Назив прописа Европске уније :   |                  | 2. „CELEX” ознака ЕУ прописа                                |                  |   |   |                         |
| Директива 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему у Заједници, ОЈ L 315, 3.12.2007. (пречишћена верзија, 2016-07-01)                          |                  | 32007L0059<br>32014L0082<br>32016L0882                      |                  |   |   |                         |
| Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01) |                  |   |                  |   |   |                         |
| 3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:   |                  | 4. Датум израде табеле: 02.4.2018.                          |                  |   |   |                         |
| Овлашћени предлагач прописа – Влада   |                  |   |                  |   |   |                         |
| Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре  |                  |   |                  |   |   |                         |
| 5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:  |                  | 6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА: |                  |   |   |                         |
| 0.1. Предлог закона о безбедности у железничком саобраћају  |                  | 2017-504  |                  |   |   |                         |
| Draft Law on Safety in Railway Traffic  |                  |   |                  |   |   |                         |
| 0.2. Правилник о обрасцу дозволе за управљање вучним возилом, обрасцу додатног уверења и обрасцу дозволе за регулисање железничког саобраћаја ("Службени гласник РС", бр. 22/2016 и 89/2016)  |                  |   |                  |   |   |                         |
| Rulebook on the Treatment of the License for the Management of a Towing Vehicle, Additional Authorization Process and Advice for Regulation of Railway Traffic  |                  |   |                  |   |   |                         |
| 0.3. Правилник о елементима регистра дозвола за управљање вучним возилом и елементима регистра додатних уверења („Сл. гласник РС“, број 22/16)  |                  |   |                  |   |   |                         |
| 7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:   |                  |   |                  |   |   |                         |
| а)  | а1)              | б)  | б1)              | в)  | г)  | д)                      |
| Одредба прописа ЕУ  | Садржина одредбе | Одредбе прописа Републике Србије                            | Садржина одредбе | Усклађеност<br>(Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, | Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост | Напомена о усклађености |

|    |  |  |  |                   |   |  |
|----|--|--|--|-------------------|---|--|
|    |  |  |  | непреносиво – НП) |   |  |
| 1. | This Directive lays down the conditions and procedures for the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. It specifies the tasks for which the competent authorities of the Member States, train drivers and other stakeholders in the sector, in particular railway undertakings, infrastructure managers and training centres, are responsible.   |  |  | ПУ                | Ова одредба се односи на област примене директиве и њен смисао садржан је у целокупном тексту закона, изузев одредаба које се односе на ЕУ чланице, и као такве су непреносиве. |  |
| 2. | <p>1. This Directive shall apply to train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community for a railway undertaking requiring a safety certificate or an infrastructure manager requiring a safety authorisation.</p> <p>2. Member States shall not, on the basis of national provisions pertaining to other staff on board freight trains, prevent freight trains from crossing borders or providing domestic transport in their territory.</p> <p>3. Without prejudice to the Article 7, Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive train drivers operating exclusively on:</p> <p>(a) metros, trams and other light rail systems;</p> <p>(b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and are intended only for the operation of local, urban or suburban passenger and freight services;</p> |  |  | НП                | <p>Ова одредба се односи на ЕУ чланице, и као таква је непреносива.</p> <p>Транспортно тржиште још увек није отворено за стране превознике.</p>                                 |  |

|     |   |           |   |    |                   |  |
|-----|---|-----------|---|----|-------------------|--|
|     | (c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owners for their own freight operations;<br>(d) sections of track that are temporarily closed to normal traffic for the purpose of maintaining, renewing or upgrading the railway system. |           |   |    | Дискреционо право |  |
| 3.1 | For the purposes of this Directive:<br>(a) 'competent authority' means the safety authority referred to in Article 16 of Directive 2004/49/EC;  | 01.<br>3. | Послови Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција), као националног тела за безбедност у области железничког саобраћаја, су:<br>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;<br>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;<br>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br>5) издавање дозвола за коришћење структурних | ПУ |                   |  |

|     |   |              |  |    |  |  |
|-----|---|--------------|--|----|--|--|
|     |   |              | подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br>б) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;<br>7) други послови утврђени овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице. |    |  |  |
| 3.2 | (b) 'train driver' means a person capable and authorised to drive trains, including locomotives, shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles or trains for the carriage of passengers or goods by rail in an autonomous, responsible and safe manner;           | 01.<br>2.36. | машиновођа је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, на самосталан, одговоран и безбедан начин  | ПУ |  |  |
| 3.3 | (c) 'other crew members performing safety-critical tasks' means staff on board the train who are not train drivers but who help to ensure the safety of the train and of the passengers and goods being transported;  | 01.<br>2.6.  | б) возопратно особље је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу   | ДУ |  |  |
| 3.4 | (d) 'railway system' means the system composed of the railway infrastructures, comprising lines and fixed installations of the rail system plus the rolling stock of all categories and origin travelling on that infrastructure, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC; | 01.<br>2.23. | 23) железнички систем обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;   | ПУ |  |  |

|     |  |              |   |     |   |  |
|-----|--|--------------|---|-----|---|--|
| 3.5 | (e) 'infrastructure manager' means any body or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or on part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;   | 01.<br>2.61. | 61) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице   | ДПУ | Ова одредба је у потпуности усклађена, изузев дела одредбе који се односи на дискреционо право које није искоришћено у закону - ова могућност није дата<br><br>Дискреционо право које није искоришћено у закону - ова могућност није дата |  |
| 3.6 | f) 'railway undertaking' means any railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure [14], and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction. The term also includes undertakings which provide traction only; | 01.<br>2.21. | 21) железнички превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе; | ПУ  |   |  |
| 3.7 | (g) 'technical specifications for interoperability' or 'TSIs' means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and to ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;   | 01.<br>2.57. | 59) техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања                                  | ПУ  |   |  |

|     |  |              |  |    |                       |  |
|-----|--|--------------|--|----|-----------------------|--|
|     |  |              | интероперабилности железничког система;  |    |                       |  |
| 3.8 | (h) 'Agency' means the European Railway Agency established by Regulation (EC) No 881/2004 [15] of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004; |              |  | НП | Односи се на Агенцију |  |
| 3.9 | (i) 'safety certificate' means the certificate issued to a railway undertaking by a competent authority in accordance with Article 10 of Directive 2004/49/EC; | 01.<br>16.3. | Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.<br><br>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција на прописаном обрасцу. | ПУ |                       |  |

|      |  |                       |   |    |  |  |
|------|--|-----------------------|---|----|--|--|
|      |  | 23.1.                 |   |    |  |  |
| 3.10 | (j) 'certificate' means the harmonised complementary certificate indicating the infrastructure on which the holder is authorised to drive and the rolling stock which the holder is authorised to drive; | 01.<br>2.11.          | 11) додатно уверење је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;   | ДУ |  |  |
| 3.11 | (k) 'safety authorisation' means the authorisation issued to an infrastructure manager by a competent authority in accordance with Article 11 of Directive 2004/49/EC;                                   | 01.<br>21.1.<br>23.1. | Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.<br><br>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром издаје Дирекција на прописаном обрасцу. | ПУ |  |  |
| 3.12 | l) 'training centre' means an entity accredited or recognised by the competent authority to give training courses.   | 01.<br>2.64.          | 64) центар за стручно оспособљавање је установа сертифицивана за обављање теоретског и практичног стручног оспособљавања и његову проверу.  | ПУ |  |  |
| 4.1. | 1. All train drivers shall have the necessary fitness and qualifications to drive trains and shall hold the following documents:   | 01.<br>66.1.          | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице   | ПУ |  |  |

|  |  |                          |   |  |  |  |
|--|--|--------------------------|---|--|--|--|
|  | <p>(a) a licence demonstrating that the driver satisfies minimum conditions as regards medical requirements, basic education and general professional skills. The licence shall identify the driver and the issuing authority and shall state the duration of its validity. The licence shall comply with the requirements of Annex I, until the Community certification model is adopted, as provided for in paragraph 4;</p> |                          | <p>које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) да има прописану стручну спрему;</li> <li>2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;</li> <li>3) да је положило испит из општих стручних знања.</li> </ol> <p>Дирекција прописује поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев.</p> |  |  |  |
|  | <p>(b) one or more certificates indicating the infrastructures on which the holder is authorised to drive and indicating the rolling stock which the holder is authorised to drive. Each certificate shall comply with the requirements of Annex I.</p>  | <p>66.2.<br/>65.1.2.</p> | <p>Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења;</li> </ol> <p>Изглед и садржину обрасца додатног уверења и оверене копије додатног уверења прописује Дирекција.</p>   |  |  |  |
|  |  | <p>68.11.</p>            |   |  |  |  |



|      |  |              |  |    |  |  |
|------|--|--------------|--|----|--|--|
| 4.2. | <p>2. However, the requirement to hold a certificate for a specific part of infrastructure shall not apply in the exceptional cases listed hereafter, provided that another train driver who possesses a valid certificate for the infrastructure concerned sits next to the driver during driving:</p> <p>(a) when a disturbance of the railway service necessitates the deviation of trains or maintenance of tracks, as specified by the infrastructure manager;</p> <p>(b) for exceptional, one-off services which use historical trains;</p> <p>(c) for exceptional, one-off freight services, provided that the infrastructure manager agrees;</p> <p>(d) for the delivery or demonstration of a new train or locomotive;</p> <p>(e) for the purposes of training and examining drivers.</p> <p>The use of this possibility shall be a decision of the railway undertaking and may not be imposed by the relevant infrastructure manager or by the competent authority.</p> <p>Whenever an additional driver is used as provided for above, the infrastructure manager shall be informed beforehand.</p> | 01.<br>68.3. | <p>Лице из става 1. овог члана не мора имати додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре у следећим случајевима:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) када сметње у одвијању железничког саобраћаја или извођење радова на одржавању железничке пруге захтевају кретање возова обилазним пругама;</li> <li>2) изузетни једнократни саобраћај музејских возова;</li> <li>3) изузетни једнократни превоз робе, уз сагласност управљача;</li> <li>4) потребе испоруке или презентацији новог воза или вучног возила;</li> <li>5) стручног оспособљавања или полагања стручног испита за управљање вучним возилом.</li> </ol> <p>Железнички превозник одлучује о примени могућности из става 3. овог члана. Управљач и државни органи не могу наметнути ту обавезу.</p> <p>У случајевима из става 3. овог члана у управљачници вучног возила мора се налазити машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре, о чему се унапред обавештава управљач.</p> | ПУ |  |  |
|------|--|--------------|--|----|--|--|

|      |  |                                |   |    |  |  |
|------|--|--------------------------------|---|----|--|--|
|      |  | 68.4.                          |   |    |  |  |
|      |  | 68.5                           |   |    |  |  |
| 4.3. | <p>3. The certificate shall authorise driving in one or more of the following categories:</p> <p>(a) category A: shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles and all other locomotives when they are used for shunting;</p> <p>(b) category B: carriage of passengers and/or of goods.</p> <p>A certificate may contain an</p> | <p><b>01.</b></p> <p>68.2.</p> | <p>Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:</p> <p>1) категорија А – маневарске локомотиве, вучна возила радних возова, вучна возила за посебне намене и све друге врсте вучних возила када се користе за</p> | ПУ |  |  |

|      |   |  |   |    |   |  |
|------|---|--|---|----|---|--|
|      | authorisation for all categories, covering all codes as referred to in paragraph 4.   |  | маневрисање;<br>2) категорија Б – вучна возила возова за превоз путника и/или робе. |    |   |  |
| 4.4. | <p>4. By 4 December 2008 the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, a Community model for the licence, the certificate and the certified copy of the certificate, and also determine their physical characteristics, taking into account therein anti-forgery measures. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>By 4 December 2008, the Commission shall adopt the measures designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, and concerning the Community Codes for the different types in categories A and B as referred to in paragraph 3 of this Article in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p> |  |   | НП | Односи се на Комисију, а не на државе                 |  |
| 5.   | Competent authorities and issuing bodies shall take all necessary steps to avoid the risks of falsification of licences and certificates and tampering with the registers provided for in Article 22.   |  |   | НУ | Мере против фалсификовања су предмет Кривичног закона |  |

|      |  |                                      |   |                               |  |  |
|------|--|--------------------------------------|---|-------------------------------|--|--|
| 6.1. | <p>1. A licence shall be owned by its holder and shall be issued by the competent authority as defined in Article 3(a).</p> <p>Where a competent authority or its agent issues a licence in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the licence using one of the Community languages.</p> | <p>01.</p> <p>66.1.</p> <p>66.8.</p> | <p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <p>1) да има прописану стручну спрему;</p> <p>2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;</p> <p>3) да је положило испит из општих стручних знања.</p> <p>Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.</p> | <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p> | <p>У овој фази процеса приступања одредба применљива само на нивоу држава чланица.</p> |  |
|------|--|--------------------------------------|---|-------------------------------|--|--|

|      |   |                                    |   |                               |  |  |
|------|---|------------------------------------|---|-------------------------------|--|--|
| 6.2. | <p>2. A certificate shall be issued by the railway undertaking or the infrastructure manager who employs or contracts the driver. The certificate shall be owned by the undertaking or manager issuing it.</p> <p>However, in accordance with Article 13(3) of Directive 2004/49/EC, drivers shall be entitled to obtain a certified copy.</p> <p>Where a railway undertaking or an infrastructure manager issues a certificate in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the certificate using one of the Community languages.</p> | <p>01.<br/>68.1.</p> <p>68.10.</p> | <p>Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:</p> <p>Оригинал додатног уверења припада послодавцу, који је дужан да на захтев носноца додатног уверења изда оверену копију.</p> | <p>ПУ</p> <p>ПУ</p> <p>НП</p> | <p>У овој фази процеса приступања одредба применљива само на нивоу држава чланица</p>            |  |
| 7.1. | <p>1. A licence shall be valid throughout the whole territory of the Community.</p>   |                                    |   | <p>НУ</p>                     | <p>Законом се не може утврдити обавеза држава чланица ЕУ да признају дозволу издату у Србији</p> |  |
| 7.2. | <p>2. A certificate shall be valid only on those infrastructures and rolling stock identified on it.</p>  | <p>01.<br/>68.2.</p>               | <p>Додатним уверењем лице из става 1. овог члана се овлашћује да на одређеним инфраструктурама управља одређеним типом вучних возила у једној или више следећих категорија:</p>   | <p>ПУ</p>                     |  |  |

|      |   |                            |   |    |  |  |
|------|---|----------------------------|---|----|--|--|
| 8.   | The certification documents of train drivers of a third country operating exclusively on border-crossing sections of a Member State's railway system may be recognised by that Member State in accordance with any bilateral agreements with the third country in question. | 01.<br>66.13.<br><br>68.15 | Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.<br><br>Додатно уверење издато у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.  | ПУ |  |  |
| 9.1. | 1. To obtain a licence, applicants shall satisfy the minimum requirements set out in Articles 10 and 11. To obtain a certificate and for it to remain valid, applicants shall hold a licence and satisfy the minimum requirements set out in Articles 12 and 13.            | 01.<br>66.1.<br><br>68.1.  | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:<br>1) да има прописану стручну спрему;<br>2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;<br>3) да је положило испит из општих стручних знања.<br><br>Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:<br>1) је положило испит у вези познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи;<br>2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи;<br>3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури | ПУ |  |  |

|       |   |                               |  |              |   |  |
|-------|---|-------------------------------|--|--------------|---|--|
|       |   |                               | друге државе, који управљач те државе назначи;<br>4) има дозволу.  |              |   |  |
| 9.2.  | 2. A Member State may apply more stringent requirements with regard to the issuing of licences on its own territory.<br><br>Nevertheless, it shall recognise licences issued by other Member States, in accordance with Article 7.  | -<br><br><b>01.</b><br>66.13. | -<br><br>Дозвола издата у другој држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.   | НП<br><br>ДУ | Дискрециона одредба<br><br>С обзиром да Србија није чланица ЕУ, међусобно признавање дозвола могуће је на основу потврђених међународних споразума. |  |
| 10.   | Member States shall prescribe the minimum age of licence applicants, which shall be at least 20 years. However, a Member State may issue licences to applicants from the age of 18 years, the validity of such a licence then being limited to the territory of the issuing Member State. | <b>01.</b><br>65.             | Право на управљање вучним возилом може да стекне лице које испуњава следеће услове:<br>1) да је навршило 18 година живота, односно 20 година живота за управљање вучним возилом у прекограничном саобраћају;<br>2) да поседује дозволу за управљање вучним возилом и једно или више додатних уверења;<br>3) да му одлуком надлежног органа није забрањено да управља вучним возилом. | ПУ           |   |  |
| 11.1. | 1. Applicants shall have successfully completed at least nine years' education (primary and secondary) and have successfully concluded basic training equivalent to level 3 referred to in Council Decision 85/368/EEC of 16  | <b>01.</b><br>66.1.           | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:  | ДУ           | Систем школовања у Србији је другачији. Машиновођа мора имати завршено основно образовање у трајању од  |  |

|       |   |                                      |  |    |   |  |
|-------|---|--------------------------------------|--|----|---|--|
|       | July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community ( 1 ).   | 64.                                  | <p>1) да има прописану стручну спрему;</p> <p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.</p>   |    | <p>8 година и средње образовање у трајању од 4 године.</p> <p>Конкретна стручна спрема биће прописана подзаконским актом.</p> |  |
| 11.2. | 2. Applicants shall provide confirmation of their physical fitness by passing a medical examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in sections 1.1, 1.2, 1.3 and 2.1 of Annex II. | <p>01.</p> <p>66.1.</p> <p>76.1.</p> | <p>Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:</p> <p>2) да је психички и физички способно да управља вучним возилом;</p> <p>Лице које се стручно оспособљава за вршење одређених послова железничког радника дужно је да се, пре заснивања радног односа, подвргне здравственом прегледу.</p> <p>Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и</p> | ПУ |   |  |



|  |  |       |   |  |  |  |
|--|--|-------|---|--|--|--|
|  |  | 79.1. | <p>опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.</p> <p>Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.</p> <p>Министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра прописује здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања.</p> |  |  |  |
|--|--|-------|---|--|--|--|

|       |   |              |  |    |  |   |
|-------|---|--------------|--|----|--|---|
|       |   | 75.1.        |  |    |  |   |
|       |   | 75.2.        |  |    |  | Здравствени услови, наведени у Анексу II, ће бити потпуно транспоновани у подзаконском актом из чл. 75.2. |
| 11.3. | 3. Applicants shall demonstrate their occupational psychological fitness by passing an examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a psychologist or a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in section 2.2 of Annex II. | 01.<br>75.1. | Железнички радник мора испуњавати посебне здравствене услове прописане овим законом и бити психички и физички способан за обављање својих послова и задатака.  | ПУ |  |   |
|       |   | 75.2.        | Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра.<br><br>Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе |    |  | Здравствени услови, наведени у Анексу II, ће бити потпуно транспоновани у подзаконском актом из чл. 75.2. |

|       |  |              |  |    |  |  |
|-------|--|--------------|--|----|--|--|
|       |  | 79.1.        | железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.  |    |  |  |
| 11.4. | 4. Applicants shall have demonstrated their general professional competence by passing an examination covering at least the general subjects listed in Annex IV. | 01.<br>66.1. | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:<br>3) да је положило испит из општих стручних знања.<br><br>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |  | Подзаконски акт из члана 64. садржаће све елементе наведене у Анексу IV, чиме ће се постићи потпуна усклађеност. |
|       |  | 64.          |  |    |  |  |

|       |   |   |   |    |  |  |
|-------|---|---|---|----|--|--|
| 12.   | The linguistic knowledge criterion referred to in Annex VI shall be met for the infrastructure for which the certificate is being applied.  | 01.<br>68.1.<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>64. | Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:<br>3) познаје језик, у случају обављања послова на железничкој инфраструктури друге државе, који управљач те државе назначи;<br><br>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |  | Подзаконски акт из члана 64. садржаће све елементе наведене у Анексу VI, чиме ће се постићи потпуна усклађеност. |
| 13.1. | 1. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the rolling stock for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex V. | 01.<br>68.1.  | Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:<br>1) је положило испит у вези познавања одређене врсте вучног возила на које се додатно уверење односи;   | ПУ |  |  |

|       |  |              |  |    |  |   |
|-------|--|--------------|--|----|--|---|
|       |  | 64.          | Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.   |    |  | Општи предмети наведени у Анексу V ће бити транспоновани у подзаконски акт из чл. 64. чиме ће се постићи потпуна усклађеност. |
| 13.2. | 2. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the infrastructures for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex VI. Where appropriate, the examination shall also cover linguistic knowledge, in accordance with section 8 of Annex VI. | 01.<br>68.1. | Додатно уверење издаје послодавац (железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека) лицу које:<br>2) је положило испит у вези познавања железничке инфраструктуре на коју се додатно уверење односи;<br><br>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |  | Општи предмети наведени у Анексу VI   |
|       |  | 64.          |  |    |  |   |

|       |   |                           |   |    |                                |  |
|-------|---|---------------------------|---|----|--------------------------------|--|
|       |   |                           |   |    |                                | ће бити транспоновани у подзаконски акт из чл. 64. чиме ће се постићи потпуна усклађеност. |
| 13.3. | 3. Applicants shall be trained by the railway undertaking or the infrastructure manager in relation to its safety management system provided for by Directive 2004/49/EC. | 01.<br>14.5.              | Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу. | ПУ | Обавеза која произилази из СМС |  |
| 14.1. | 1. The competent authority shall publish the procedure to be followed for obtaining a licence.  | 01.<br>66.2.<br><br>66.3. | Поступак издавања дозволе, образац дозволе, образац захтева за издавање дозволе и потребну документацију која се прилаже уз захтев прописује Дирекција.<br><br>Дирекција објављује на својој интернет страници поступак за добијање дозволе.  | ПУ |                                |  |

|       |  |                     |  |    |  |  |
|-------|--|---------------------|--|----|--|--|
| 14.2. | 2. All licence applications shall be lodged with the competent authority by the candidate driver or any entity on his behalf.                              | <b>01.</b><br>66.1. | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове:<br><br>Дозвола за управљање вучним возилом издаје се лицу које испуњава услове прописане законом којим се уређује безбедност и интероперабилност железнице и које је поднело захтев за издавање дозволе на прописаном обрасцу са потребном документацијом. | ДУ | Захтев може да поднесе само кандидат за машиновођу |  |
| 14.3. | 3. Applications submitted to the competent authority may be for the grant of a new licence, the updating of licence particulars, a renewal or a duplicate. | <b>01.</b><br>66.1. | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове...<br><br>По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице   | ПУ |  |  |

|  |  |        |   |  |  |  |
|--|--|--------|---|--|--|--|
|  |  | 66.9.  | <p>психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.</p> <p>У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи или прописа којим се уређује област железнице, носилац дозволе без одлагања подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.</p> <p>У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.</p> |  |  |  |
|  |  | 66.10. |   |  |  |  |
|  |  | 66.11. |   |  |  |  |



|       |   |               |   |    |  |  |
|-------|---|---------------|---|----|--|--|
|       |   |               |   |    |  |  |
| 14.4. | 4. The competent authority shall issue the licence as soon as possible and no later than one month after receiving all the necessary documents.   | 01.<br>66.7.  | Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.  | ПУ |  |  |
| 14.5. | 5. A licence shall be valid for 10 years, subject to Article 16(1).   | 01.<br>66.8.  | Дозвола се издаје са роком важења од десет година и власништво је носиоца.  | ПУ |  |  |
| 14.6. | 6. A licence shall be issued in a single original. Any duplication of a licence, other than by the competent authority where a duplicate is requested, shall be prohibited.   | 01.<br>66.12. | Дозвола се издаје у једном оригиналу. Свако умножавање дозволе, осим од стране Дирекције када се тражи дупликат, забрањено је.  | ПУ |  |  |
| 15.   | Each railway undertaking and infrastructure manager shall set up its own procedures for issuing and updating certificates in accordance with this Directive, as part of its safety management system, as well as appeals procedures allowing drivers to request a review of a decision relating to the issue, updating, suspension or withdrawal of a certificate.<br><br>In the event of disagreement, the parties may appeal to the competent authority | 01.<br>68.6.  | Послодавац утврђује, у оквиру свог система за управљање безбедношћу, начин издавања и ажурирања додатног уверења, рок важења додатног уверења, као и поступак за подношење приговора којим се машиновођама омогућава провера одлуке у вези са издавањем, ажурирањем, суспензијом или одузимањем додатног уверења. На решење о приговору може се уложити | ПУ |  |  |

|  |   |                           |   |  |  |  |
|--|---|---------------------------|---|--|--|--|
|  | <p>or any independent appeal body.</p> <p>Railway undertakings and infrastructure managers shall update, without delay, a certificate whenever the certificate holder has obtained additional authorisations relating to rolling stock or infrastructure.</p> | <p>68.7.</p> <p>68.8.</p> | <p>жалба Дирекцији</p> <p>Жалба на одлуку послодавца којом се одбија захтев за издавање или ажурирање додатног уверења или којом се суспендује или одузима додатно уверење подноси се Дирекцији, у року од 30 дана од дана пријема одлуке.</p> <p>Уколико послодавац не донесе одлуку по захтеву за издавање или ажурирање додатног уверења у року од 30 дана од дана пријема захтева са потребном документацијом, сматра се да је захтев одбијен, у ком случају се жалба Дирекцији може поднети у року од наредних 30 дана.</p> <p>Послодавац без одлагања ажурира додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру.</p> |  |  |  |
|--|---|---------------------------|---|--|--|--|

|       |   |              |  |    |  |   |
|-------|---|--------------|--|----|--|---|
|       |   | 68.12.       |  |    |  |   |
| 16.1. | 1. In order for a licence to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Article 11(2) and (3). With regard to medical requirements, the minimum frequency shall be observed in accordance with the provisions of section 3.1 of Annex II. These medical checks shall be conducted by, or under the supervision of, medical doctors accredited or recognised in accordance with Article 20. As far as general professional knowledge is concerned, the provisions of Article 23(8) shall apply. | 01.<br>67.1. | <p>Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Копију уверења о здравственој способности за рад железничког радника после обављеног здравственог прегледа послодавац без одлагања доставља Дирекцији.</p> <p>Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра.</p> <p>Здравствене прегледе лица која се стручно оспособљавају за обављање послова железничког радника и редовне и ванредне здравствене прегледе железничких радника и здравствену евиденцију о тим лицима, односно о психичкој и физичкој способности тих лица врше, односно воде здравствене установе које су оспособљене и</p> | ПУ |  | Подзаконски акт из члана 75.2. обухватиће у потпуности захтеве из Анекса II, чиме ће се постићи потпуна |
|       |   | 75.2.        |  |    |  |   |

|  |   |       |  |  |  |              |
|--|---|-------|--|--|--|--------------|
|  | <p>When renewing a licence, the competent authority shall verify in the register provided for in Article 22(1)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.</p> | 79.1. | <p>опремљене, односно које испуњавају опште услове за обављање тих прегледа и вођење евиденције прописане законом којим се уређује здравствена заштита.</p> <p>По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.</p> |  |  | усклађеност. |
|--|---|-------|--|--|--|--------------|

|       |   |                             |  |    |  |  |
|-------|---|-----------------------------|--|----|--|--|
|       |   | 66.9.                       |  |    |  |  |
| 16.2. | <p>2. In order for a certificate to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Articles 12 and 13. The frequency of those examinations and/or tests shall be determined by the railway undertaking or the infrastructure manager employing or contracting the driver in accordance with its own safety management system, and respect the minimum frequencies set out in Annex VII.</p> <p>For each of these checks the issuing body shall confirm by a statement on</p> | <p><b>01.</b><br/>69.1.</p> | <p>Да би додатно уверење остало важеће, носилац додатног уверења је дужан да:</p> <p>1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;</p> <p>2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе.</p> <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.</p> <p>За сваку од ових провера, послодавац потврђује уписом на додатном уверењу и у регистру прописаном чланом 70. став 3. овог закона да је машиновођа на проверама из става 1. овог члана показао потребно знање.</p> | ПУ |  |  |



|     |   |            |  |    |  |  |
|-----|---|------------|--|----|--|--|
|     |   | 69.3.      | <p>испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> |    |  |  |
|     |   | 69.4.      |  |    |  |  |
| 17. | <p>When a driver ceases to work for a railway undertaking or an infrastructure manager, it shall inform the competent authority without delay.</p> <p>The licence shall remain valid, provided that the conditions in Article 16(1) remain fulfilled.</p> <p>A certificate shall become invalid when its holder ceases to be employed as a driver. However, the holder shall receive a certified copy of it and of all documents providing evidence of his training, qualifications, experience and</p> | 01.<br>71. | <p>Машиновођа је дужан да о престанку радног односа код послодавца без одлагања обавести Дирекцију.</p> <p>После престанка радног односа дозвола остаје важећа, уколико машиновођа испуњава услове из члана 67. став 1. овог закона.</p> <p>Додатно уверење престаје да важи када машиновођи престане радни однос код послодавца. У случају престанка радног односа послодавац је дужан да</p>   | ПУ |  |  |

|       |  |   |  |    |  |  |
|-------|--|---|--|----|--|--|
|       | professional competences. When issuing a certificate to a driver, a railway undertaking or infrastructure manager shall take account of all those documents.   |   | машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима. Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.  |    |  |  |
| 18.1. | <p>1. Railway undertakings and infrastructure managers shall be required to ensure, and to check, that the licences and certificates of the drivers they employ or contract are valid.</p> <p>They shall set up a system for monitoring their drivers. If the results of such monitoring call into question a driver's competence for the job and the continuing validity of his licence or certificate, railway undertakings and infrastructure managers shall immediately take the necessary action.</p> | <p><b>01.</b></p> <p>72.1.</p> <p>72.2.</p> | <p>Послодавац проверава важење дозволе и додатног уверења машиновође кога запошљава или ангажује по уговору.</p> <p>Послодавац успоставља систем надзора својих машиновођа. Ако су резултати надзора такви да доводе у питање способност машиновође за обављање посла и наставак важења његове дозволе или додатног уверења, послодавац одмах предузима потребне мере.</p> | ПУ |  |  |



|       |  |                                      |   |  |  |  |
|-------|--|--------------------------------------|---|--|--|--|
| 18.2. | <p>2. If a driver considers that his state of health calls into question his fitness for the job, he shall immediately inform the railway undertaking or infrastructure manager, whichever is appropriate.</p> <p>As soon as a railway undertaking or infrastructure manager is aware or is informed by a medical doctor that the health of a driver has deteriorated to a point where his fitness for the job is called into question, it shall immediately take the necessary action, including the examination described in section 3.1 of Annex II and, if necessary, the withdrawal of the certificate and the updating of the register provided for in Article 22(2). Furthermore, it shall ensure that at no time during their service drivers are under the influence of any substance which is likely to affect their concentration, attention or behaviour. The competent authority shall be informed without delay of any cases of work incapacity of more than three months.</p> | <p>01.</p> <p>72.3.</p> <p>72.4.</p> | <p>Ако машиновођа сматра да његово здравствено стање доводи у питање његову способност за обављање посла, он одмах о томе обавештава послодавца.</p> <p>Чим послодавац сазна или га лекар обавести о погоршању здравственог стања машиновође до те мере да је његова способност за обављање посла доведена у питање, он одмах предузима потребне мере, укључујући упућивање машиновође на ванредни здравствени преглед, и ако је потребно, суспендује или одузима додатно уверење и ажурира податке у регистру из члана 70. став 3. тачка 1) овог закона.</p> <p>Послодавац обезбеђује да машиновође у току обављања посла нису под утицајем било којих средстава која би могла утицати на њихову концентрацију, пажњу или понашање.</p> <p>Послодавац одмах обавештава Дирекцију о свим случајевима неспособности за рад машиновође које траје дуже од три месеца.</p> |  |  |  |
|-------|--|--------------------------------------|---|--|--|--|

|        |   |              |  |  |  |  |
|--------|---|--------------|--|--|--|--|
|        |   | 72.5.        |  |  |  |  |
|        |   | 72.6.        |  |  |  |  |
| 19.1.1 | 1. The competent authority shall fulfil the following tasks in a transparent and non-discriminatory manner:<br>(a) issuing and updating licences, and providing duplicates, as provided for in Articles 6 and 14; | 01.<br>66.1. | Дозволу за управљање вучним возилом (у даљем тексту: дозвола) издаје Дирекција, на прописаном обрасцу, ако лице које је поднело захтев испуњава следеће услове...  |  |  |  |
|        |   | 66.9.        | По истеку рока из става 8. овог члана, на захтев лица из става 1. овог члана, дозвола се обнавља на основу уверења о здравственој способности, којим се потврђује да је то лице психички и физички способно да управља вучним возилом, што се евидентира у регистру, прописаним чланом 70. став 1. овог закона.<br><br>У случају промене било ког податка који је садржан у дозволи или прописа којим се регулише област железнице, носилац дозволе без одлагања |  |  |  |

|        |   |        |  |    |  |   |
|--------|---|--------|--|----|--|---|
| 19.1.2 | (b) ensuring periodic examinations and/or tests as provided for in Article 16(1); | 66.10. | <p>подноси захтев Дирекцији за ажурирање дозволе.</p> <p>У случају губитка или оштећења дозволе, Дирекција издаје дупликат.</p> <p>Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.</p> <p>Да би дозвола остала важећа, носилац дозволе дужан је да се подвргава провери испуњености здравствених услова на начин прописан овим законом. Копију Уверења о здравственој способности за рад железничког радника после обављеног здравственог прегледа послодавац без одлагања доставља Дирекцији.</p> | ПУ |  | Осим наведеног, периодични прегледи и/или провере су законска обавеза |
|        |   | 66.11. | Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.  |    |  |   |
|        |   | 68.14. | Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.   |    |  |   |
|        |   |        | Ако Дирекција, у оквиру надзора  |    |  |   |

|  |  |       |  |  |  |  |
|--|--|-------|--|--|--|--|
|  |  | 67.1. | <p>из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.</p> <p>Налог из става 6. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.</p> |  |  | <p>установљена овим законом.<br/>Неизвршавање ове обавезе је санкционисано у казним одредбама овог закона.</p> |
|--|--|-------|--|--|--|--|

|  |  |       |  |  |  |  |
|--|--|-------|--|--|--|--|
|  |  | 69.3. |  |  |  |  |
|  |  | 69.5. |  |  |  |  |
|  |  | 69.6  |  |  |  |  |

|  |  |      |  |  |  |  |
|--|--|------|--|--|--|--|
|  |  | 69.7 |  |  |  |  |
|--|--|------|--|--|--|--|

|        |   |       |   |    |  |  |
|--------|---|-------|---|----|--|--|
| 19.1.3 | (c) suspending and withdrawing licences, and notifying the issuing body of reasoned requests for the suspension of certificates, as provided for in Article 29; | 67.2. | <p>Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.</p> <p>Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.</p> <p>Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.</p> | ПУ |  |  |
|        |   | 67.3. |   |    |  |  |
|        |   | 67.4. |   |    |  |  |

|        |  |       |  |    |  |  |
|--------|--|-------|--|----|--|--|
| 19.1.4 | (d) if so designated by the Member State, recognising persons or bodies as provided for in Articles 23 and 25; | 61.1. | <p>Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) одговарајући простор;</li> <li>2) одговарајуће оспособљене кадрове;</li> <li>3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања.</li> </ol> <p>Ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања прописује Дирекција.</p> <p>Центру стручног оспособљавања који испуни услове из става 4. овог члана Дирекција издаје сертификат, у форми решења, са роком важења од пет година.</p> <p>Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи.</p> <p>Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.</p> | ПУ |  |  |
|        |  | 61.4. |  |    |  |  |
|        |  | 61.5. |  |    |  |  |



|  |  |        |  |  |  |  |
|--|--|--------|--|--|--|--|
|  |  | 62.6.  |  |  |  |  |
|  |  | 62.10. |  |  |  |  |

|         |   |        |  |    |  |  |
|---------|---|--------|--|----|--|--|
| 19.1.5  | (e) ensuring that a register of persons and bodies accredited or recognised as provided for in Article 20 is published and updated; | 61.9.  | <p>Дирекција на свом сајту објављује списак сертифицираних центара за стручно осposобљавање.</p> <p>Дирекција на свом сајту објављује списак сертифицираних испитивача.</p>  | ПУ |  |  |
| 19.1.6  | (f) keeping and updating a register of licences as provided for in Articles 16(1) and 22(1);  | 62.15. | <p>Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.</p>   |    |  |  |
| 19.1.7. | (g) monitoring the drivers' certification process as provided for in Article 26;  | 70.1.  | <p>Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно осposобљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички</p> |    |  |  |

|        |  |                             |  |  |  |  |
|--------|--|-----------------------------|--|--|--|--|
| 19.1.8 | <p>(h) carrying out inspections as provided for in Article 29;</p> <p>(i) establishing national criteria for examiners as provided for in Article 25(5).</p> | <p>68.14.</p> <p>66.14.</p> | <p>саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.</p> <p>Дирекција издаје дозволу најкасније у року од 30 дана по пријему уредног захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана.</p> |  |  |  |
|--------|--|-----------------------------|--|--|--|--|

|       |  |        |  |  |  |                            |
|-------|--|--------|--|--|--|----------------------------|
| 19.19 | The competent authority shall respond quickly to requests for information and present any requests for additional information without delay when preparing licences. | 68.13. |  |  |  | Када је реч о комплетирању |
|       |  | 62.10. |  |  |  |                            |
|       |  | 66.7.  |  |  |  |                            |

|       |   |  |  |    |  |  |
|-------|---|--|--|----|--|--|
|       |   |  |  |    |  | документације, допуна документације се тражи у складу са ЗУП-ом. |
| 19.2. | 2. The competent authority shall not delegate the tasks referred to in points (c), (g) and (i) of paragraph 1 to third parties. |  |  | НП | Закон, уопште, не допушта могућност делегирања надлежности |  |

|       |   |  |  |    |   |  |
|-------|---|--|--|----|---|--|
| 19.3. | 3. Any delegation of tasks shall be transparent and non-discriminatory and shall not give rise to a conflict of interests.  |  |  | НП | Закон не допушта могућност делегирања надлежности |  |
| 19.4. | 4. Where a competent authority delegates or contracts tasks referred to in points (a) or (b) of paragraph 1 to a railway undertaking, at least one of the following conditions shall be complied with:<br>(a) the railway undertaking issues licences only to its own drivers;<br>(b) the railway undertaking does not enjoy exclusivity in the territory concerned for any of the delegated or contracted tasks. |  |  | НП | Закон не допушта могућност делегирања надлежности |  |
| 19.5. | 5. Where a competent authority delegates or contracts tasks, the authorised representative or contractor shall be required, in performing such tasks, to comply with the obligations imposed on competent authorities by this Directive.  |  |  | НП | Закон не допушта могућност делегирања надлежности |  |
| 19.6. | 6. Where a competent authority delegates or contracts tasks, it shall set up a system for checking how those tasks have been carried out and shall ensure that the conditions laid down in paragraphs 2, 4 and 5 are complied with.   |  |  | НП | Закон не допушта могућност делегирања надлежности |  |

|       |  |                           |   |    |   |  |
|-------|--|---------------------------|---|----|---|--|
| 20.1. | 1. Persons or bodies accredited under this Directive shall be accredited by an accreditation body appointed by the Member State concerned. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards and on the evaluation of a dossier submitted by candidates which provides appropriate evidence of their skills in the area in question.   |                           | - | НУ | Одабрана је опција из члана 20.2. Директиве |  |
| 20.2. | <p>2. As an alternative to the accreditation provided for in paragraph 1, a Member State may provide that persons or bodies recognised under this Directive shall be recognised by the competent authority or a body appointed by the Member State concerned. Recognition shall be based on criteria of independence, competence and impartiality. However, in cases when the particular competence sought is extremely rare, an exception to this rule shall be allowed after a positive opinion is given by the Commission in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p> <p>The criterion of independence does not apply in the case of the training referred to in Article 23(5) and (6).</p> | 01.<br><br>61<br>62<br>79 |   | ПУ |   | Лица и тела наведена у чл. 61, 62 и 79. сматрају се признатим у смислу овог закона |

|       |   |   |  |    |  |  |
|-------|---|---|--|----|--|--|
| 20.3. | 3. The competent authority shall ensure the publication and updating of a register of persons and bodies which have been accredited or recognised under this Directive. | <p><b>01.</b></p> <p>61.9.</p> <p>62.15.</p> <p>79.3.</p> | <p>Дирекција води и ажурира евиденцију о издатим сертификатима из става 5. овог члана и исту објављује на својој интернет страници.</p> <p>Дирекција на свом сајту објављује списак сертифицираних испитивача.</p> <p>Списак здравствених установа из става 1. овог члана објављује Дирекција на својој интернет страници.</p> | ПУ |  |  |
| 21.1. | 1. The competent authority shall state the reasons for its decisions.   | <p><b>01.</b></p> <p>4.1.1.</p>                           | <p>Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:</p> <p>1) обавља своје послове на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да искажу свој став и наводи разлоге за своје одлуке;</p>   |    |  |  |



|       |  |  |  |    |  |  |
|-------|--|--|--|----|--|--|
| 21.2. | 2. The competent authority shall ensure that an administrative appeals procedure is set up allowing employers and drivers to request a review of a decision relating to any application under this Directive.  |  | -  | НУ | Што се тиче машиновођа, жалбени поступак је предмет члана 68.6. и 68.7.<br><br>Законом о управном поступку је предвиђено да се против одлука органа државне управе (а то је Дирекција) може покренути поступак пред судом. |  |
| 21.3. | 3. Member States shall take the necessary steps to ensure judicial review of the decisions taken by a competent authority.   | 01.<br><br>66.4.<br><br><br><br><br><br><br>66.15. | Решење о одбијању издавања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.<br><br>Решење о одбијању обнављања и ажурирања дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.  | ПУ |  |  |
| 22.1. | 1. The competent authorities shall be required to:<br><br>(a) keep a register of all licences issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every licence, which shall be accessible using the national number allotted to each driver. It shall be regularly updated; | 01.<br><br>70.1.                                   | Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.<br><br>Подаци који се уносе у регистар дозвола сврставају се у четири одељка:<br>1) одељак 1, који садржи податке о тренутном статусу дозволе; | ПУ |  |  |

|  |  |                          |  |  |  |  |
|--|--|--------------------------|--|--|--|--|
|  | <p>(b) supply, upon reasoned request, information on the status of such licences to the competent authorities of the other Member States, the Agency or any employer of drivers.</p> | <p><b>03.</b><br/>3.</p> | <p>2) одељак 2, који садржи податке о издатој дозволи, са елементима из обрасца дозволе;<br/>3) одељак 3, који садржи податке о историјату дозволе;<br/>4) одељак 4, који садржи податке о испуњењу основних захтева и првим проверама да ли дозвола може да се изда, као и о накнадним проверама да ли дозвола може и даље да важи.</p> <p>Дирекција, на захтев послодаваца и надлежних органа других држава, у случајевима када машиновођа обавља посао на инфраструктури других држава, доставља информације о статусу дозвола.</p> |  |  |  |
|--|--|--------------------------|--|--|--|--|

|       |  |  |   |    |  |  |
|-------|--|--|---|----|--|--|
|       |  | 70.2.  |   |    |  |  |
| 22.2. | <p>2. Each railway undertaking and infrastructure manager shall be required to:</p> <p>(a) keep a register, or ensure that a register is kept, of all certificates issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every certificate, as well as data relating to the periodic checks provided for in Article 16. It shall be regularly updated;</p> | <p><b>01.</b></p> <p>70.3.1.</p> <p><b>03.</b></p> | <p>Послодавац је дужан да:</p> <p>1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних уверења, као и податке о периодичним проверама здравствене способности и стручне оспособљености;</p> <p>Подаци који се уносе у регистар додатних уверења сврставају се у четири одељка:</p> <p>1) одељак 1, који садржи податке о статусу дозволе, коју поседује носилац;</p> <p>2) одељак 2, који садржи податке о издатим додатним уверењима, са елементима из обрасца додатног уверења;</p> <p>3) одељак 3, који садржи податке о историјату додатног уверења;</p> <p>4) одељак 4, који садржи податке о основним захтевима и првим проверама да ли додатно уверење може да се изда, као и о накнадним проверама које треба да се евидентирају да би додатно уверење могло и даље да важи.</p> | ПУ |  |  |

|  |  |    |   |  |  |  |
|--|--|----|---|--|--|--|
|  | <p>(b) cooperate with the competent authority of the Member State where they are domiciled in order to exchange information with the competent</p> | 7. | <p>Одељак 2 садржи податке о садашњем познавању железничких возила, познавању инфраструктуре и познавању језика, оцењеним на провери стручне оспособљености. Одељак 2 садржи датум следећих очекиваних провера стручне оспособљености. Са датумом наредних провера започиње ново „садашње стање”, а претходни подаци померају се у одељак 4, који садржи историјске податке.</p> <p>Послодавац је дужан да:</p> <p>2) Дирекцији и другим надлежним државним органима достави тражене податке;</p> <p>3) доставља информације о подацима из додатних уверења на захтев надлежних органа других држава када пружа услуге у међународном саобраћају;</p> |  |  |  |
|--|--|----|---|--|--|--|

|  |   |         |  |  |  |  |
|--|---|---------|--|--|--|--|
|  | <p>authority and give it access to data required;</p> <p>(c) supply information on the content of such certificates to the competent authorities of the other Member States upon their request, when this is required as a consequence of their transnational activities.</p> | 70.3.2. |  |  |  |  |
|  |   | 70.3.3. |  |  |  |  |

|       |  |              |   |    |   |  |
|-------|--|--------------|---|----|---|--|
| 22.3. | 3. Train drivers shall have access to the data concerning them which is stored in the registers of competent authorities and of railway undertakings, and shall be provided with a copy of that data on request.   | 01.<br>70.4. | Машиновођа има право приступа својим подацима из регистра Дирекције и послодавца, као и право да му се на захтев, без накнаде, доставе ти подаци. | ПУ |   |  |
| 22.4. | 4. The competent authorities shall cooperate with the Agency in order to ensure the interoperability of the registers provided for in paragraphs 1 and 2.<br><br>To this end, by 4 December 2008, the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, the basic parameters of the registers to be set up, such as data to be recorded, their format and the data exchange protocol, access rights, the duration of data retention and the procedures to be followed in cases of bankruptcy. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). |              |   | НП | Сарадња са Агенцијом подразумева чланство у ЕУ<br><br>Обавеза за Комисију   |  |
| 22.5. | 5. The competent authorities, infrastructure managers and railway undertakings shall ensure that the registers provided for in paragraphs 1 and 2 and the modes of operation of such registers comply with Directive 95/46/EC.   |              |   | НП | Директива 95/46 односи се на заштиту података о личности и није тема ЗОБ-а. |  |

|       |  |            |  |    |   |  |
|-------|--|------------|--|----|---|--|
| 22.6. | 6. The Agency shall ensure that the system set up in paragraph 2(a) and (b) complies with Regulation (EC) No 45/2001.  |            |  | НП | Обавеза Агенције која се не може прописивати у ЗОБ. |  |
| 23.1. | 1. The training of drivers shall include a part relating to the licence and reflecting general professional knowledge as described in Annex IV, and a part relating to the certificate and reflecting specific professional knowledge, as described in Annexes V and VI.   | 01.<br>64. | Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |   | Подзаконским актом из члана 64. обухватиће се све одредбе анекса IV, V и VI Директиве. |
| 23.2. | 2. The training method shall satisfy the criteria laid down in Annex III.  | 01.<br>64. | Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |   | Подзаконским актом из члана 64. обухватиће се одредбе анекса III Директиве.            |
| 23.3. | 3. The detailed training objectives are defined in Annex IV for the licence, and in Annexes V and VI for the certificate. These detailed training objectives may be supplemented by either:<br><br>(a) the relevant TSIs adopted in accordance with Directive 96/48/EC or Directive 2001/16/EC. In this case, the Commission shall ensure consistency between the TSIs and Annexes IV, V and VI; or<br><br>(b) the criteria proposed by the Agency pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 881/2004. These criteria, designed to amend non- essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in |            |  | НП | Дискреционо право које није искоришћено             |  |

|       |   |                       |   |    |  |  |
|-------|---|-----------------------|---|----|--|--|
|       | Article 32(3).  |                       |   |    |  |  |
| 23.4. | 4. Pursuant to Article 13 of Directive 2004/49/EC, Member States shall take steps to ensure that candidate drivers have fair and non- discriminatory access to the training needed to fulfil the conditions for obtaining the licence and the certificate.  | 01.<br>61.2.          | Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима. | ПУ |  |  |
| 23.5. | 5. Training tasks relating to general professional knowledge as provided for in Article 11(4), linguistic knowledge as provided for in Article 12 and professional knowledge relating to rolling stock as provided for in Article 13(1) shall be performed by persons or bodies accredited or recognised in accordance with Article 20. | 01.<br>61<br>62<br>79 |   | ПУ |  | Лица и тела наведена у чл. 61, 62 и 79. сматрају се признатим у смислу овог закона |





|       |  |              |   |    |   |  |
|-------|--|--------------|---|----|---|--|
| 24.1. | 1. Member States shall ensure that the necessary measures are taken in order to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager.  |              |   | НУ | Сви радници, укључујући железничке раднике, могу да напусте једног послодавца и пређу код другог. |  |
| 24.2. | 2. Particular attention shall be paid to the implementation of this Article in the report provided for in Article 33, in particular as regards point (f) thereof.  |              |   | НП | Члан 33. односи се на Агенцију  |  |
| 25.1. | <p>1. The examinations and examiners intended for the purpose of checking the requisite qualifications shall be determined:</p> <p>(a) for the part relating to the licence: by the competent authority when laying down the procedure to be followed to obtain a licence in accordance with Article 14(1);</p> <p>(b) for the part relating to the certificate: by the railway undertaking or the infrastructure manager when laying down the procedure to be followed to obtain a certificate in accordance with Article 15.</p> | 01.<br>62.5. | <p>За полагање испита из става 3. овог члана испитиваче утврђују:</p> <p>1) Дирекција, за издавање дозволе за управљање вучним возилом;</p> <p>2) послодавац, за издавање додатног уверења.</p> | ПУ |   |  |

|       |   |  |  |    |  |  |
|-------|---|--|--|----|--|--|
| 25.2. | 2. The examinations referred to in paragraph 1 shall be overseen by competent examiners, accredited or recognised in accordance with Article 20, and shall be organised in such a way as to avoid any conflict of interest. | 01.<br>62.6<br><br>62.7.                   | Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи.<br><br>Организација испита мора да испуни следеће захтеве:<br>1) у случају да испит спроводе два или више лица, један од њих је задужен за контролу непристрасног спровођења испита;  | ПУ |  |  |
| 25.3. | 3. Infrastructure knowledge evaluation, including route knowledge and operation rules, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.            | 01.<br>62.6<br><br>62.7.<br><br><br>62.10. | Испите из става 3. овог члана спроводе испитивачи.<br><br>Организација испита мора да испуни следеће захтеве:<br>1) у случају да испит спроводе два или више лица, један од њих је задужен за контролу непристрасног спровођења испита;<br><br>Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана. | ДУ |  |  |

|          |   |               |  |    |                                |  |
|----------|---|---------------|--|----|--------------------------------|--|
| 25.4.    | 4. The examinations referred to in paragraph 1 shall be organised in such a way that any conflict of interests is avoided, without prejudice to the possibility that the examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the certificate.  | 01.<br>62.8.  | Испити из става 3. овог члана организују се на начин да се избегне сваки сукоб интереса, не доводећи у питање могућност да испитивач може припадати послодавцу који издаје додатно уверење из члана 68. овог закона. | ПУ |                                |  |
| 25.5.(1) | 5. The choice of examiners and examinations may be subject to Community criteria established on the basis of a draft prepared by the Agency. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4). |               |  | НП | Обавеза за Агенцију и Комисију |  |
| 25.5.(2) | In the absence of such Community criteria, the competent authorities shall establish national criteria.   | 01.<br>62.10. | Ближе услове које морају да испуне испитивачи из става 6. овог члана прописује Дирекција.  | ПУ |                                |  |

|       |  |               |  |    |  |  |
|-------|--|---------------|--|----|--|--|
| 25.6. | 6. There shall be theoretical and practical examinations at the end of the training course. Driving ability shall be assessed during driving tests on the network. Simulators may also be used for examining the application of operational rules and driver performance in particularly difficult situations.   | 01.<br>62.3.  | По завршеном стручном оспособљавању полаже се теоријски испит из општих стручних знања и теоријски па практични стручни испит из специфичних стручних знања.   | ПУ |  |  |
| 26.   | The competent authorities shall ensure that all activities associated with training, the assessment of skills and the updating of licences and certificates are the subject of continuous monitoring under a quality standards system. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance Directive 2004/49/EC.  | 01.<br>68.14. | Дирекција врши надзор над поступком издавања додатног уверења машиновођа, водећи рачуна о томе да стручно оспособљавање и усавршавање из члана 62. овог закона испуњава безбедносне захтеве утврђене у ТСИ или националним прописима о безбедности.  | ПУ |  |  |
| 27.   | 1. An independent assessment of the procedures for the acquisition and assessment of professional knowledge and competences, and of the system for the issuing of licences and certificates, shall be carried out in each Member State at intervals of not more than five years. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Directive 2004/49/EC. The assessment shall be carried out by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned. | 01.<br>70.6.  | Независну оцену поступака за стицање и проверу стручног знања и оспособљености, као и система за издавање дозвола и додатних уверења, спроводи Министарство.<br><br>Одредбе става 6. овог члана не односе се на активности које су већ обухваћене системима за управљање безбедношћу које су успоставили железнички превозници и управљачи железничке инфраструктуре у складу са овим законом.<br><br>Резултати независних оцена | ПУ |  |  |

|  |   |       |  |  |  |  |
|--|---|-------|--|--|--|--|
|  | <p>2. The results of these independent assessments shall be duly documented and brought to the attention of the competent authorities concerned. If necessary, Member States shall take appropriate measures to remedy any shortcomings brought to light by the independent assessment.</p> | 70.7. | <p>уредно се документују и достављају Дирекцији. Ако је потребно, предузимају се одговарајуће мере у циљу отклањања недостатака уочених током независне оцене.</p> |  |  |  |
|  |   | 70.8. |  |  |  |  |

|     |  |  |  |    |  |  |
|-----|--|--|--|----|--|--|
| 28. | <p>1. The Agency shall, in a report to be presented by 4 June 2009, and taking into account the TSI on operation and traffic management developed under Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, identify the profile and tasks of other crew members performing safety-critical tasks whose professional qualifications accordingly contribute to railway safety which should be regulated at Community level by means of a system of licences and/or certificates which may be similar to the system established by this Directive.</p> <p>2. On the basis of this report the Commission shall, by 4 June 2010, present a report and, if appropriate, bring forward a legislative proposal on a certification system for the other crew members referred to in paragraph 1.</p> |  |  | НП | Обавеза за Агенцију. Не може се прописивати у ЗОБ. |  |
|-----|--|--|--|----|--|--|

|       |  |                 |  |    |  |  |
|-------|--|-----------------|--|----|--|--|
| 29.1. | 1. The competent authority may at any time take steps to verify, on board trains operating in its area of jurisdiction, that the train driver is in possession of the documents issued pursuant to this Directive.             | 01.<br>66.14    | <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> | ПУ |  |  |
| 29.2. | 2. Notwithstanding verification as provided for in paragraph 1, in the event of negligence at the workplace the competent authority may verify if the driver in question complies with the requirements set out in Article 13. | 01.<br>116.1.9. | У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава:<br>9) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о посудању возова и вучних возила железничким радницима и да ли ти радници испуњавају услове у погледу стручне спреме и обучености или здравствене способности за обављање послова и задатака, као и да ли се правилно примењују прописи о укупном радном времену,   | ПУ |  |  |



|       |  |               |  |    |  |  |
|-------|--|---------------|--|----|--|--|
|       |  | 117.1.12.     | <p>укупном трајању смене и управљања вучним возилом воза, одморима и о распореду у сменама возног и станичног особља, као и особља у другим службеним местима;</p> <p>12) забрани обављање послова и задатака возном, односно станичном особљу, које не испуњава прописане услове у погледу стручне спреме и обучености или психичке и физичке способности за вршење својих послова и задатака, односно лицу које нема прописану дозволу за управљање вучним возилом или додатно уверење,</p>  |    |  |  |
| 29.3. | 3. The competent authority may carry out enquiries regarding compliance with this Directive by drivers, railway undertakings, infrastructure managers, examiners and training centres pursuing their activities in its area of jurisdiction. | 01.<br>4.1.5. | <p>Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:</p> <p>5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане овим законом.</p> <p>Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за</p> | ПУ |  |  |

|  |  |                           |   |  |  |  |
|--|--|---------------------------|---|--|--|--|
|  |  | <p>15.1.</p> <p>66.14</p> | <p>превоз.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом, мора да има код себе дозволу и дужно је да је покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Лице из става 1. овог члана, у току управљања вучним возилом мора да има код себе додатно уверење и дужно је да га покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и републичког инспектора за железнички саобраћај.</p> <p>Дирекција је дужна да након издавања сертификата из става 5. овог члана врши периодичне провере да ли носилац сертификата и даље испуњава услове из става 4. овог члана.</p> |  |  |  |
|--|--|---------------------------|---|--|--|--|

|  |  |        |  |  |  |  |
|--|--|--------|--|--|--|--|
|  |  | 68.13. |  |  |  |  |
|  |  | 61.10. |  |  |  |  |

|                               |  |   |   |           |  |  |
|-------------------------------|--|---|---|-----------|--|--|
| <p>29.4.1.</p> <p>29.4.11</p> | <p>4. If the competent authority finds that a driver no longer satisfies one or more required conditions, it shall take the following measures:</p> <p>(a) if it concerns a licence issued by the competent authority, the competent authority shall suspend the licence. The suspension shall be temporary or permanent depending on the scale of the problems created for rail safety. It shall immediately inform the driver concerned and his employer of its reasoned decision, without prejudice to the right of review provided for in Article 21. It shall indicate the procedure to be followed for recovering the licence;</p> | <p>01.</p> <p>67.2.</p> <p>67.3.</p> <p>67.4.</p> | <p>Дозвола се суспендује ако њен носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове.</p> <p>Дозвола се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије дозволе.</p> <p>Дирекција обавештава носиоца дозволе и његовог послодавца о суспензији или одузимању дозволе.</p> | <p>ПУ</p> |  |  |
|-------------------------------|--|---|---|-----------|--|--|

|          |   |                                      |  |    |                                |  |
|----------|---|--------------------------------------|--|----|--------------------------------|--|
| 29.4.1.2 | (b) if it concerns a licence issued by a competent authority in another Member State, the competent authority shall approach that authority and provide a reasoned request either that a further inspection be carried out or that the licence be suspended. The requesting competent authority shall inform the Commission and the other competent authorities of its request. The authority that issued the licence in question shall examine the request within four weeks and notify the other authority of its decision. The authority that issued the licence shall also inform the Commission and the other competent authorities of the decision. Any competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending notification of the issuing authority's decision; |                                      |  | НП | Односи се на државе чланице ЕУ |  |
| 29.4.1.3 | (c) if it concerns a certificate, the competent authority shall approach the issuing body and request either that a further inspection be carried out or that the certificate be suspended. The issuing body shall take appropriate measures and report back to the competent authority within a period of four weeks. The competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending the report of the issuing body, and shall inform the Commission and the other competent authorities thereof.   | <p>01.</p> <p>69.3.</p> <p>69.4.</p> | <p>Додатно уверење се суспендује ако носилац привремено не испуњава прописане здравствене услове или ако приликом провера из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Додатно уверење се одузима ако се на здравственом прегледу утврди да носилац трајно не испуњава прописане здравствене услове, односно ако их не испуни по истеку рока утврђеног при одређивању привремене суспензије додатног уверења или ако носилац и на поновљеним проверама из става 1. овог члана не покаже потребно знање.</p> <p>Издавалац додатног уверења без одлагања обавештава Дирекцију</p> | ПУ |                                |  |

|  |  |       |   |  |  |  |
|--|--|-------|---|--|--|--|
|  |  | 69.5. | <p>о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима.</p> <p>Ако Дирекција, у оквиру надзора из члана 68. став 14. овог закона, утврди да носилац додатног уверења не испуњава прописане услове, наложиће послодавцу да изврши додатну проверу стручне оспособљености носиоца додатног уверења или да суспендује додатно уверење. Послодавац је обавезан да предузме наложене мере и да о томе обавести Дирекцију у року од 30 дана од дана налагања мера.</p> <p>Налог из става 6. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.</p> |  |  |  |
|  |  | 69.6. |   |  |  |  |

|         |   |                  |  |    |  |  |
|---------|---|------------------|--|----|--|--|
|         |   | 69.7.            |  |    |  |  |
| 29.4.2. | At all events, if the competent authority considers that a particular driver creates a serious threat to the safety of the railways, it shall immediately take the necessary action, such as asking the infrastructure manager to stop the train and prohibiting the driver from operating in its area of jurisdiction for as long as necessary. It shall inform the Commission and the other competent authorities of any such decision. | 01.<br>117.1.13. | У вршењу инспекцијског надзора Инспектор је овлашћен да:<br>13) забрани возном, односно станичном особљу обављање послова и задатака, ако установи да постоји опасност да ће даљим вршењем и регулисањем железничког саобраћаја угрозити безбедност железничког саобраћаја (замор, алкохол, рад дужи од прописаног и сл);<br><br>О утврђеним неправилностима и наложеним мерама инспектор извештава Дирекцију. | ПУ |  |  |

|         |  |              |   |    |  |  |
|---------|--|--------------|---|----|--|--|
|         |  | 117.2.       |   |    |  |  |
| 29.4.3. | In all cases the competent authority, or the body designated for this, shall update the register provided for in Article 22. | 01.<br>70.1. | <p>Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене.</p> <p>Послодавац је дужан да:<br/>1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена,</p> | ПУ |  |  |
|         |  | 70.3.1.      |   |    |  |  |



|       |  |  |  |    |   |  |
|-------|--|--|--|----|---|--|
| 29.5. | <p>5. If a competent authority considers that a decision taken by a competent authority in another Member State pursuant to paragraph 4 fails to comply with the relevant criteria, the matter shall be referred to the Commission which shall deliver its opinion within three months. If necessary, corrective measures shall be proposed to the Member State concerned. In the event of disagreement or dispute, the matter shall be referred to the Committee referred to in Article 32(1), and the Commission shall take whatever measures are necessary in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). A Member State may maintain a prohibition on a driver driving on its territory in accordance with paragraph 4 until the matter is concluded in accordance with this paragraph.</p> |  |  | НП | <p>Одредба се не може применити на Републику Србију</p> <p>Није чланица ЕУ и не може да обавештава Комисију</p> |  |
|-------|--|--|--|----|---|--|

|     |  |               |  |    |  |   |
|-----|--|---------------|--|----|--|---|
| 30. | Without prejudice to any other penalties or procedures established by this Directive, the Member States shall lay down rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for shall be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify the Commission of those provisions by the date specified in the first subparagraph of Article 36(1) at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them. | 01.<br>123.1. | <p>Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:</p> <p>40) железнички радници немају положен стручни испит (члан 60. став 5);</p> <p>41) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 5. овог закона;</p> <p>42) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена (члан 63. став 5);</p> <p>43) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 1);</p> <p>44) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 12);</p> <p>45) вучним возилом управља лице које не поседује додатно уверење да управља вучним возилом (члан 68. став 2);</p> <p>Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:</p> <p>9) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 68. став 5);</p> <p>10) без одлагања не ажурира</p> | ПУ |  | Обавештавање<br>Комисије је обавеза држава чланица ЕУ |
|-----|--|---------------|--|----|--|---|

|  |  |        |   |  |  |  |
|--|--|--------|---|--|--|--|
|  |  | 124.1. | <p>додатно уверење кад се носилац стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 68. став 12);</p> <p>11) без одлагања не обавести Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима (члан 69. став 4);</p> <p>12) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 69. став 5. овог закона;</p> <p>13) поступи супротно члану 70. став 3. овог закона;</p> <p>14) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 70. став 4);</p> <p>15) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 71. став 1);</p> <p>16) не изда оверену копију додатног уверења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 71. став 4);</p> <p>Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице ако:</p> <p>4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког</p> |  |  |  |
|--|--|--------|---|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 66. став 14);</p> <p>5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно уверење или га не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

|  |  |        |  |  |  |  |
|--|--|--------|--|--|--|--|
|  |  | 125.1. |  |  |  |  |
|--|--|--------|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

|     |   |  |  |    |   |  |
|-----|---|--|--|----|---|--|
| 31. | <p>1. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive by adapting the Annexes to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).</p> <p>2. Where the adaptations concern health and safety conditions, or professional competences, the Commission shall ensure that the social partners are consulted prior to their preparation.</p> |  |  | НП | Ове одредбе се односе на задатке Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ. |  |
| 32. | <p>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.</p> <p>2. 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>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall</p>  |  |  | НП | Ове одредбе се односе на задатке Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ. |  |

|     |   |  |  |    |  |  |
|-----|---|--|--|----|--|--|
|     | <p>apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. 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>  |  |  |    |  |  |
| 33. | <p>The Agency shall evaluate the development of the certification of train drivers in accordance with this Directive. It shall submit to the Commission, not later than four years following the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system as regards:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the procedures for issuing licences and certificates;</li> <li>(b) the accreditation of training centres and examiners;</li> <li>(c) the quality system put in place by the competent authorities;</li> <li>(d) the mutual recognition of certificates;</li> <li>(e) the adequacy of the training requirements specified in Annexes IV, V and VI in relation to the market structure and the categories mentioned in Article 4(2)(a);</li> <li>(f) the interconnection of registers and mobility in the employment market.</li> </ul> <p>Furthermore, in this report the Agency may, if appropriate, recommend measures regarding the theoretical and practical examination of the professional knowledge of applicants for the harmonised certificate for rolling stock and relevant infrastructure. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, changes to this Directive.</p> |  |  | НП | Ове одредбе се односе на задатке Агенције и Комисије и не могу се прописивати у ЗОБ. |  |



|     |   |  |  |    |   |  |
|-----|---|--|--|----|---|--|
| 34. | <p>By 4 December 2012, the Agency shall examine the possibility of using a smartcard combining the licence and certificates provided for in Article 4, and shall prepare a cost/benefit analysis thereof.</p> <p>Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the technical and operating specifications for such a smartcard shall be adopted on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>If the implementation of the smartcard does not entail any modification to this Directive or the Annexes hereto, the specifications of the smartcard shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p> |  |  | НП | Ове одредбе се односе на задатке Агенције и не могу се прописивати у ЗОБ.   |  |
| 35. | <p>Member States shall assist one another in the implementation of this Directive. Competent authorities shall cooperate during this phase of implementation.</p> <p>The Agency shall assist this cooperation and organise appropriate meetings with representatives of the competent authorities.</p>  |  |  | НП | <p>Србија није држава чланица.</p> <p>Не може да учествује у оваквој сарадњи.</p>   |  |
| 36. | <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 4 December 2009. They shall forthwith inform the Commission thereof.</p> <p>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.</p>  |  |  | НП | Ово се односи на рокове усклађивања националних закона и других прописа држава чланица ЕУ и обавештавање Комисије о томе. Србија није чланица ЕУ. |  |

|     |  |  |  |    |                   |  |
|-----|--|--|--|----|-------------------|--|
|     | <p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.</p> <p>3. The obligations for transposition and implementation of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta as long as no railway system is established within their territory.</p>   |  |  |    |                   |  |
| 37. | <p>This Directive shall be phased in gradually as indicated below.</p> <p>1. The registers provided for in Article 22 shall be set up within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4).</p> <p>2. (a) Within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), certificates or licences shall be issued in accordance with this Directive to drivers performing cross-border services, cabotage services or freight services in another Member State, or work in at least two Member States, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>From that same date, all train drivers performing the services listed above, including those not yet licensed or certified in accordance with this Directive, shall comply with the periodic checks provided for in Article 16.</p> <p>(b) Within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all new licences and certificates shall be issued in accordance with this</p> |  |  | НП | Слично као за 36. | <p>Транспортно тржиште још није отворено за стране превознике.</p> <p>Дискрециона права.</p> <p>Обавезе Комисије и</p> |

|  |   |  |  |  |                       |  |
|--|---|--|--|--|-----------------------|--|
|  | <p>Directive, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>(c) Within seven years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all drivers shall hold licences and certificates in conformity with this Directive. The issuing bodies shall take into account all professional competencies already acquired by each driver in such a way that this requirement does not generate unnecessary administrative and financial burdens. Entitlements to drive previously granted to drivers shall be safeguarded, as far as possible. The issuing bodies may nevertheless decide, for individual drivers or for groups of drivers, as appropriate, that additional examinations and/or training are necessary in order to obtain licences and/or certificates under this Directive.</p> <p>3. Drivers authorised to drive in accordance with the provisions which applied prior to the application of point 2(a) or (b) may continue to pursue their professional activities on the basis of their entitlements, and without applying the provisions of this Directive, for up to seven years from the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>In the case of apprentices who started an approved education and training programme or an approved training course prior to the application of point 2(a) or (b), Member States may certify these apprentices in accordance with existing national provisions.</p> <p>For drivers and apprentices referred to in this point, the competent authority or authorities involved may, in exceptional cases, grant exemptions from the</p> |  |  |  | сарадња са Комисијом. |  |
|--|---|--|--|--|-----------------------|--|

|  |   |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|
|  | <p>medical requirements laid down in Annex II. The validity of any licence issued with such exemption shall be limited to the territory of the Member States concerned.</p> <p>4. Competent authorities, railway undertakings and infrastructure managers shall ensure the gradual application of periodic checks corresponding to those provided for by Article 16 to drivers who do not hold licences and certificates in conformity with this Directive.</p> <p>5. Where a Member State so requests, the Commission shall ask the Agency, in consultation with that Member State, to carry out a cost/ benefit analysis of the application of the provisions of this Directive to train drivers operating exclusively on the territory of that Member State. The cost/benefit analysis shall cover a period of 10 years. This cost/benefit analysis shall be submitted to the Commission within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>If this cost/benefit analysis shows that the costs of applying the provisions of this Directive to such train drivers outweigh the benefits, the Commission shall, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), adopt a decision within six months following the submission of the results of this cost/benefit analysis. The decision may be that the provisions of point 2(b) and (c) of this Article do not have to be applied to such train drivers for a period of up to 10 years on the territory of the Member State concerned.</p> |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|

|       |  |                         |   |    |                            |  |
|-------|--|-------------------------|---|----|----------------------------|--|
|       | No later than 24 months prior to the expiry of this temporary exemption period, the Commission, taking into account relevant developments in the railway sector in the Member State concerned, may, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), request the Agency to carry out another cost/benefit analysis, to be submitted to the Commission no later than 12 months prior to the expiry of this temporary exemption period. The Commission shall take a decision in accordance with the procedure described in the second subparagraph of this point. |                         |   |    |                            |  |
| 38.   | This Directive shall enter in force on the day following its publication in the Official Journal of the European Union.  |                         |   | НП | Прелазне и завршне одредбе |  |
| 39.   | This Directive is addressed to the Member States.  |                         |   | НП | Прелазне и завршне одредбе |  |
| al.1. | <p>1. CHARACTERISTICS OF THE LICENCE</p> <p>The physical characteristics of the train driver's licence must be in conformity with ISO standards 7810 and 7816-1. The card must be made of polycarbonate.</p> <p>The methods for verifying the characteristics of the driving licences to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.</p>   | <p>02.</p> <p>a3.I.</p> | <p>I. ФИЗИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ДОЗВОЛЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ</p> <p>Дозвола за управљање вучним возилом је формата ID-1, утврђеним у стандарду SRPS ISO/IEC 7810 Идентификационе картице - Физичке карактеристике.</p> <p>Методe за проверу особина дозвола за управљање вучним возилом, како би се осигурало да су оне у складу са стандардом,</p> | ПУ |                            |  |

|       |   |                                |  |    |  |  |
|-------|---|--------------------------------|--|----|--|--|
|       |   |                                | морају да буду усаглашене са стандардом SRPS ISO/IEC 10373-1 Идентификационе картице - Методе испитивања - Део 1: Физичке карактеристике.  |    |  |  |
| a1.2. | <p>2. CONTENTS OF THE LICENCE<br/>The front of the licence must contain:</p> <p>(a) the words ‘Train driver’s licence’ printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence;</p> <p>(b) the name of the Member State issuing the licence;</p> <p>(c) the distinguishing sign of the Member State issuing the licence in accordance with the country’s ISO 3166 code, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars;</p> <p>(d) information specific to the licence issued, numbered as follows:<br/>(i) the surname of the holder;<br/>(ii) other name(s) of the holder;<br/>(iii) the date and place of birth of the holder;<br/>(iv) — the date of issue of the licence,<br/>— the date of expiry of the licence,<br/>— the name of the issuing authority,<br/>— the reference number assigned to the employee by the employer (optional);<br/>(v) the number of the licence giving access to data in the national register;<br/>(vi) a photograph of the holder;<br/>(vii) the signature of the holder;<br/>(viii) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(e) the words ‘European Communities model’ in the language or languages of</p> | <p><b>02.</b></p> <p>a3.Ш.</p> | <p>Ш. САДРЖИНА ДОЗВОЛЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ</p> <p>Дозвола за управљање вучним одговара обрасцу, референтним бојама (Pantone Reflex Blue и Pantone Yellow) и шарамата датим у поглављу VI. овог прилога.</p> <p>Дозвола за управљање вучним возилом садржи податке на обе стране.</p> <p>На предњој страни су:</p> <p>а) речи "ДОЗВОЛА ЗА УПРАВЉАЊЕ ВУЧНИМ ВОЗИЛОМ", на врху;</p> <p>б) идентификациона ознака Републике Србије (RS) у складу са стандардом SRPS EN ISO 3166-1 Кодови за представљање имена земаља и њихових административних јединица - Део 1: Кодови земаља - код алфа-2, беле боје, у плавом правоугаонику у горњем левом углу.</p> <p>в) подаци специфични за издату дозволу за управљање вучним возилом и нумерисани бројевима како следи:</p> <p>1. презиме носиоца дозволе, које мора да се слаже са оним које је наведено у личној карти или пасошу;</p> <p>2. име носиоца дозволе, које мора да се слаже са оним које је наведено у личној карти или пасошу;</p> <p>3. датум и место рођења носиоца дозволе;</p> | ДУ | <p>У документу <b>02.</b> садржани су сви елементи из a1.2. Директиве изузев одредби под (е) јер Србија није чланица ЕУ.</p> <p>Документ <b>02.</b> је у потпуности усклађен и са</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p> |  |

|  |  |  |   |  |  |  |
|--|--|--|---|--|--|--|
|  | <p>the Member State issuing the licence and the words 'Train driving licence' in the other languages of the Community, printed in yellow to form the background of the licence;</p> <p>(f) the reference colours:<br/>— blue: Pantone Reflex blue,<br/>— yellow: Pantone yellow;</p> <p>(g) additional information, or medical restrictions for use imposed by a competent authority in accordance with Annex II, in code form.<br/>The codes shall be decided by the Commission, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p> |  | <p>4a датум издавања дозволе за управљање вучним возилом;<br/>4b датум истека дозволе за управљање вучним возилом;<br/>4c назив органа који је издао дозволу за управљање вучним возилом;<br/>4d референтни број запосленог код његовог послодавца (ако је додељен);<br/>5. број дозволе за управљање вучним возилом, заснован на европском идентификационом броју (EIN - European Identification Number).<br/>Пример броја дозволе: RS 71 2017 0025<br/>где су:<br/>RS - словни код Републике Србије;<br/>71 - врста документа (дозвола за управљање вучним возилом);<br/>2017 - година издавања;<br/>0025 - редни број издате дозволе у години издавања;<br/>6. фотографија носиоца дозволе;<br/>7. потпис носиоца дозволе.<br/>г) застава Републике Србије и речи "РЕПУБЛИКА СРБИЈА", на плавој подлози на дну.<br/>На полеђини су подаци специфични за издату дозволу за управљање вучним возилом и нумерисани бројевима како следи:<br/>8. (резервисано);<br/>9. додатни подаци (поља 9a) и здравствена ограничења (поља 9b);<br/>9a додатни подаци се приказују у пољима под бројем 9a у следећем редоследу:<br/>a.1 матерњи језик носиоца дозволе;<br/>a.2 простор резервисан за орган</p> |  |  |  |
|--|--|--|---|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>који издаје дозволу за управљање вучним возилом, за евентуалне друге податке; 9b здравствена ограничења се приказују у пољима 9b кодovima b.1 и b.2 који имају следеће значење:</p> <p>b.1 - обавезно коришћење наочара/сочива;</p> <p>b.2 - обавезно коришћење слушног апарата/апарата за споразумевање.</p> <p>Одговарајући код се уписује у једно од поља, а неупотребљено поље остаје празно.</p> <p>Испод нумерисаних поља дата су значења нумерисаних поља (1 до 9b).</p> <p>На дну задње стране је трака плаве боје.</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|



|       |   |                           |   |           |  |   |
|-------|---|---------------------------|---|-----------|--|---|
| a1.3. | <p>3. CERTIFICATE</p> <p>The certificate must contain:</p> <p>(a) the surname of the holder;</p> <p>(b) other name(s) of the holder;</p> <p>(c) the date and place of birth of the holder;</p> <p>(d) — the date of issue of the certificate, — the date of expiry of the certificate, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);</p> <p>(e) the number of the licence giving access to data in the national register;</p> <p>(f) a photograph of the holder;</p> <p>(g) the signature of the holder;</p> <p>(h) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(i) the name and address of the railway undertaking or infrastructure manager for which the driver is authorised to drive trains;</p> <p>(j) the category in which the holder is entitled to drive;</p> <p>(k) the type or types of rolling stock which the holder is authorised to drive;</p> <p>(l) the infrastructures on which the holder is authorised to drive;</p> <p>(m) any additional information or restrictions;</p> <p>(n) language skills.</p> | <p>02.</p> <p>a4. II.</p> | <p>II. САДРЖИНА ДОДАТНОГ УВЕРЕЊА</p> <p>На првој предњој страни приказани су следећи подаци:</p> <p>а) лого железничког предузећа или управљача железничке инфраструктуре;</p> <p>б) број дозволе за управљање вучним возилом коју има носилац додатног уверења;</p> <p>в) речи „ДОДАТНО УВЕРЕЊЕ за управљање одређеним врстама вучних возила на одређеним инфраструктурама”;</p> <p>г) презиме и име носиоца додатног уверења;</p> <p>д) референтни број носиоца додатног уверења, ако је додељен од стране послодавца;</p> <p>ђ) датум издавања и датум истека додатног уверења;</p> <p>е) подаци о субјекту који је издао уверење и печат;</p> <p>ж) за административне сврхе може да се упише интерни деловодни број предузећа.</p> <p>Друга предња страна садржи податке о послодавцу и додатне податке о носиоцу додатног уверења, нумерисане како следи: по уговору, који укључују:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- назив предузећа,</li> <li>- категорију предузећа (железнички превозник или управљач железничке инфраструктуре);</li> <li>- ако је применљиво, радно место (нпр. погон коме носилац додатног уверења припада),</li> <li>- адресу послодавца (улица и број, поштански број, место и држава);</li> </ul> <p>2. Подаци о носиоцу:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- место рођења (место и држава);</li> <li>- датум рођења;</li> </ul> | <p>ПУ</p> |  | <p>Документ <b>03.</b> је у потпуности усклађен и са</p> <p>COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010</p> <p>of 3 December 2009</p> <p>on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p> |
|-------|---|---------------------------|---|-----------|--|---|

|  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
|  |  | <p>- држављанство;<br/> - адреса: улица и број,<br/> поштански број, место и држава;<br/> - потпис и фотографија носиоца<br/> додатног уверења.<br/> На трећој предњој страни<br/> приказани су подаци нумерисани<br/> како следи:<br/> 3. Категорије вучних возила<br/> Категорије вучних возила и<br/> врсте возњи за које је носилац<br/> додатног уверења овлашћен,<br/> приказују се како следи:<br/> а) Категорија А<br/> - категорија А као универзална<br/> категорија, која обухвата<br/> маневарске локомотиве, вучна<br/> возила радних возова, вучна<br/> возила за посебне намене и све<br/> друге врсте вучних возила када<br/> се користе за маневрисање;<br/> - поткатегорије:<br/> А1 - маневарске локомотиве;<br/> А2 - вучна возила радних возова;<br/> А3 - вучна возила за посебне<br/> намене;<br/> А4 - све друге врсте вучних<br/> возила када се користе за<br/> маневрисање;<br/> А5 - остало, ако се додатно<br/> уверење односи на услуге или<br/> вучна возила, која нису<br/> укључена у претходне<br/> поткатегорије, што се прецизира<br/> у пољу „Напомене”.<br/> б) Категорија Б<br/> - категорија Б као универзална<br/> категорија, која обухвата вучна<br/> возила возова за превоз путника<br/> и возова за превоз робе;<br/> - поткатегорије:<br/> Б1 - вучна возила возова за<br/> превоз путника;<br/> Б2 - вучна возила возова за<br/> превоз робе.</p> |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  | <p>Категорија у којој је носилац овлашћен да вози, наводи се попуњавањем одговарајућег поља ако је одабрана универзална категорија, или одговарајућих поља, ако је одабрана једна или више поткатегорија. Поља која нису потребна, остају празна.</p> <p>Примери попуњавања:</p> <p>А<br/>= универзална категорија А</p> <p>А<br/>1<br/>= категорија А, поткатегорија 1</p> <p>А<br/>2<br/>3<br/>= категорија А, поткатегорије 2 и 3</p> <p>А<br/>5<br/>= категорија А, поткатегорија 5</p> <p>Б<br/>= универзална категорија Б</p> <p>Б<br/>2<br/>= категорија Б, поткатегорија 2</p> <p>4. Додатни подаци<br/>Овај део је резервисан за додатне податке које могу да се захтевају интерним процедурама послодавца.</p> <p>5. Познавање језика<br/>У овај део се уноси списак свих језика, осим матерњег језика, који су потребни за рад на одређеној железничкој инфраструктури друге државе а које носилац додатног уверења мора да познаје.</p> <p>6. Ограничења<br/>Овај део приказује ограничења у вези карактеристика и</p> |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

|  |  |   |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|
|  |  | <p>способности носиоца додатног уверења у погледу садржине додатног уверења (нпр.: возња дозвољена само при дневном светлу).</p> <p>Ако се ограничења односе на вучна возила (нпр. ограничења брзине при возњи одређених типова локомотива) и/или инфраструктуру, подаци се наводе у облику текста у пољу „Напомене” поред одговарајућег вучног возила или инфраструктуре у пољима 7 или 8.</p> <p>На четвртој (унутрашњој) страни приказују се подаци нумерисани како следи:</p> <p>7. Вучна возила за која је овлашћен да управља</p> <p>У овом делу наводе се типови вучних возила за које је носилац додатног уверења овлашћен да управља, а подаци се приказују у следећим пољима:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- датум почетка важења одговарајуће оспособљености (по провери стручне оспособљености);</li> <li>- опис сваког типа возног средства;</li> <li>- напомене (оне могу бити жиг који потврђује добијену оспособљеност, рок важења оспособљености или други релевантни подаци, као што су нпр. они наведени у тачки 6. изнад).</li> </ul> <p>На петој и шестој (унутрашњој) страни приказују се подаци нумерисани како следи:</p> <p>8. Инфраструктура на којој је овлашћен да вози</p> <p>У овом делу наводе се делови инфраструктуре на којима је</p> |  |  |  |
|--|--|---|--|--|--|

|       |   |                                |   |    |  |  |
|-------|---|--------------------------------|---|----|--|--|
|       |   |                                | <p>носилац додатног уверења овлашћен да вози након стручног оспособљавања. Подаци се приказују у следећим пољима:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- поље за датум почетка важења одговарајуће оспособљености (по провери стручне оспособљености);</li> <li>- део (делови) инфраструктуре на којој је носилац додатног уверења овлашћен да вози;</li> <li>- напомене (оне могу бити жиг, који потврђује добијену оспособљеност, датум завршетка важења оспособљености или други релевантни подаци, као што су нпр. они наведени у тачки 6. изнад).</li> </ul> <p>За сваки део инфраструктуре на којој је носилац додатног уверења овлашћен да вози, додају се одговарајући подаци и ограничења.</p> |    |  |  |
| aI.4. | <p>4. MINIMUM DATA CONTAINED IN NATIONAL REGISTERS</p> <p>(a) Data relating to the licence:<br/>All data appearing on the licence plus data relating to checking requirements set out in Article 11 and 16.</p> <p>(b) Data relating to the certificate:<br/>All data appearing on the certificate plus data relating to checking requirements set out in Articles 12, 13 and 16.</p> | <p><b>01.</b></p> <p>70.1.</p> | <p>Дирекција води и ажурира регистар дозвола које су издате, ажуриране, обновљене, истекле, суспендоване, одузете или пријављене као изгубљене, украдене или уништене. Регистар садржи податке из дозвола и податке о периодичним здравственим прегледима.</p> <p>Послодавац је дужан да:</p> <p>1) води и ажурира регистар додатних уверења која су издата, ажурирана, суспендована, одузета или пријављена као изгубљена, украдена или уништена, који садржи податке из додатних уверења, као и податке о периодичним проверама здравствене</p>   | ПУ |  |  |

|        |   |              |   |    |  |   |
|--------|---|--------------|---|----|--|---|
|        |   | 70.3.        | способности и стручне оспособљености;   |    |  |   |
| aII.1. | <p>1. GENERAL REQUIREMENTS</p> <p>1.1. Drivers must not be suffering from any medical conditions or be taking any medication, drugs or substances which are likely to cause:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a sudden loss of consciousness,</li> <li>— a reduction in attention or concentration,</li> <li>— sudden incapacity,</li> <li>— a loss of balance or coordination,</li> <li>— significant limitation of mobility.</li> </ul> <p>1.2. Vision</p> <p>The following requirements as regards vision must be complied with:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aided or unaided distance visual acuity: 1,0; minimum of 0,5 for the worse eye,</li> <li>— maximum corrective lenses: hypermetropia + 5/myopia -8.</li> </ul> <p>Derogations are authorised in exceptional cases and after having obtained the opinion of an eye specialist. The medical doctor then</p> | 01.<br>75.2. | Здравствене услове које морају испуњавати железнички радници, начин њиховог утврђивања и време њиховог проверавања прописује министар надлежан за послове здравља уз сагласност министра. | ПУ |  | Подзаконски акт из члана 75.2. прописаће здравствене услове за све железничке раднике, укључујући и машиновође. При томе ће све одредбе из aII. Директиве бити транспоноване. |

|  |   |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|
|  | <p>takes the decision,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— near and intermediate vision: sufficient, whether aided or unaided,</li> <li>— contact lenses and glasses are authorised when periodically checked by a specialist,</li> <li>— normal colour vision: use of a recognised test, such as Ishihara, as well as another recognised test if required,</li> <li>— field of vision: full,</li> <li>— vision for both eyes: effective,</li> <li>— binocular vision: effective,</li> <li>— recognition of colour signals: the test shall be based on recognition of single colours and not on relative differences,</li> <li>— sensitivity to contrasts: good,</li> <li>— no progressive eye diseases,</li> <li>— lens implants, keratotomies and keratectomies are allowed only on condition that they are checked on a yearly basis or at intervals set by the medical doctor,</li> <li>— ability to withstand dazzle,</li> <li>— coloured contact lenses and photochromatic lenses are not allowed. UV filter lenses are allowed.</li> </ul> <p>1.3. Hearing and speaking requirements<br/>Sufficient hearing confirmed by an audiogram, i.e.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— hearing good enough to hold a phone conversation and to be able to hear warning sounds and radio messages.</li> </ul> <p>The following values should be taken as guidelines:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— the hearing deficiency must not be higher than 40 dB at 500 and 1 000 Hz,</li> <li>— the hearing deficiency must not be higher than 45 dB at 2 000 Hz for the ear with the worst air conduction of sound,</li> <li>— no anomaly of the vestibular system,</li> <li>— no chronic speech disorder (given the necessity to exchange messages loudly and clearly),</li> </ul> |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|

|        |  |  |  |     |  |                |
|--------|--|--|--|-----|--|----------------|
|        | <p>— the use of hearing aids is allowed in special cases.</p> <p>1.4. Pregnancy<br/>In the event of poor tolerance or a pathological condition, pregnancy must be considered to be a reason for the temporary exclusion of drivers. Legal provisions protecting pregnant drivers must be applied.</p>  |  |  |     |  |                |
| aII.2. | <p>2. MINIMUM CONTENT OF THE EXAMINATION BEFORE APPOINTMENT</p> <p>2.1. Medical examinations:<br/>— a general medical examination,<br/>— examinations of sensory functions (vision, hearing, colour perception),<br/>— blood or urine tests, testing among others for diabetes mellitus, insofar as they are necessary to judge the candidate's physical aptitude,<br/>— an Electro-Cardiogram (ECG) at rest,<br/>— tests for psychotropic substances such as illicit drugs or psychotropic medication and the abuse of alcohol calling into question the fitness for the job,<br/>— cognitive: attention and concentration; memory; perception; reasoning,<br/>— communication,<br/>— psychomotor: reaction time, hand coordination.</p> <p>2.2. Occupational psychological examinations<br/>The purpose of the occupational psychological examinations is to assist in the appointment and management of staff. In determining the content of the psychological evaluation, the examination must assess that the applicant driver has no established</p> |  |  | IIY |  | Као код aII.1. |



|        |   |  |  |     |  |                |
|--------|---|--|--|-----|--|----------------|
|        | occupational psychological deficiencies, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the duties.  |  |  |     |  |                |
| aII.3. | <p><b>3. PERIODIC EXAMINATIONS AFTER APPOINTMENT</b></p> <p>3.1. Frequency<br/> Medical examinations (physical fitness) must be taken at least every three years up to the age of 55, thereafter every year.<br/> In addition to this frequency, the medical doctor accredited or recognised under Article 20 must increase the frequency of examinations if the health of the member of staff so requires.<br/> Without prejudice to Article 16(1) an appropriate medical examination must be carried out when there is a reason to doubt that a holder of the licence or certificate no longer fulfils the medical requirements set out in section 1 of Annex II.<br/> Physical fitness must be checked regularly and after any occupational accident or any period of absence following an accident involving persons. The medical doctor accredited or recognised under Article 20 can decide to carry out an additional appropriate medical examination, particularly after a period of at least 30 days' sick leave. The employer must ask the medical doctor accredited or recognised under Article 20 to check the physical fitness of the driver if the employer had to withdraw the driver from service for safety reasons.</p> |  |  | IIY |  | Као код aII.1. |

|       |   |            |  |    |  |  |
|-------|---|------------|--|----|--|--|
|       | <p>3.2. Minimum content of the periodic medical examination</p> <p>If the driver complies with the criteria required for the examination which is carried out before appointment, the periodic examinations must include as a minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a general medical examination,</li> <li>— an examination of sensory functions (vision, hearing, colour perception),</li> <li>— blood or urine tests to detect diabetes mellitus and other conditions as indicated by the clinical examination,</li> <li>— tests for drugs where clinically indicated.</li> </ul> <p>In addition, an ECG at rest is also required for train drivers over 40 years of age.</p>  |            |  |    |  |  |
| aIII. | <p><b>TRAINING METHOD</b></p> <p>There must be a good balance between theoretical training (classroom and demonstrations) and practical training (on-the-job experience, driving with supervision and driving without supervision on tracks which are closed off for training purposes). Computer-aided training must be accepted for individual learning of the operational rules, signalling situations, etc.</p> <p>The use of simulators, although not obligatory, may be useful for the effective training of drivers; they are particularly useful for training in abnormal working conditions or for rules infrequently applied. They have a particular advantage in their ability to provide learning-by-doing capability for events that cannot be trained in the real world. In principle, simulators of the latest generation must be used.</p> <p>Concerning the acquisition of route knowledge, the approach to be favoured must be where the train driver</p> | 01.<br>64. | Дирекција прописује потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника. | ПУ |  | <p>Одредбе aIII. су декларативне.</p> <p>Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати теоретску и практичну обуку и начин њеног спровођења, узимајући у обзир принципе из aIII.</p> |

|      |   |                              |   |           |  |   |
|------|---|------------------------------|---|-----------|--|---|
|      | <p>accompanies another driver for an appropriate number of journeys along the route, in daylight as well as at night. Videos of the routes as seen from the driver's cab may be used, among other methods, as an alternative training method.</p>   |                              |   |           |  |   |
| aIV. | <p><b>GENERAL PROFESSIONAL KNOWLEDGE AND REQUIREMENTS REGARDING THE LICENCE</b></p> <p>The objective of the 'general training' is to provide 'general' competence on all aspects that are relevant to the train driver's profession. The general training in this respect will focus on basic knowledge and principles that are applicable independently of the type and nature of rolling stock or infrastructure. It can be organised without practical exercises.</p> <p>Competence with regard to specific types of rolling stock or with regard to safety and operating rules and techniques for a particular infrastructure is not part of 'general' competence. Training to provide specific rolling stock or infrastructure competence relates to the train driver's certificate and is specified in Annexes V and VI.</p> <p>The general training covers subjects (1) to (7) listed below. The order in which they are listed is not an order of priority.</p> <p>The verbs used in the list indicate the nature of the competence expected to be achieved by the trainee. Their meaning is described in the following table:<br/>Nature of competence<br/>Description</p> | <p><b>01.</b></p> <p>64.</p> | <p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.</p> | <p>ПУ</p> |  | <p>Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за општу обуку узимајући у обзир све елементе наведене у aIV. Директиве.</p> |

|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>to know, to describe describes the acquisition of knowledge (data, facts) that is needed to understand relationships</p> <p>to understand, to identify describes the identification and memorisation of context, task performance and problem solving in a defined framework</p> <p>(1) A driver's work, the work environment, the driver's role and responsibility in the process of rail operation, the professional and personal demands of the driver's duties</p> <p>(a) to know the general thrust of legislation and rules applicable to rail operation and safety (requirements and procedures regarding the certification of train drivers, dangerous goods, environmental protection, fire protection, etc.),</p> <p>(b) to understand the specific requirements and professional and personal demands (working mainly on one's own, shift work over 24 hour cycle, individual protection and security, reading and updating documents, etc.),</p> <p>(c) to understand behaviours which are compatible with safety-critical responsibilities (medication, alcohol, drugs and other psychoactive substances, illness, stress, fatigue, etc.),</p> <p>(d) to identify the reference and operating documents (e.g. rule book, route book, driver's manual, etc.),</p> <p>(e) to identify the responsibilities and functions of persons involved,</p> <p>(f) to understand the importance of being precise in carrying out duties and in working methods,</p> <p>(g) to understand occupational health and safety (e.g. code of behaviour on and near tracks, code of behaviour for</p> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>getting on and off the traction unit safely, ergonomics, staff safety rules, personal protective equipment, etc.),<br/> (h) to know behavioural skills and principles (stress management, extreme situations, etc.),<br/> (i) to know the principles of environmental protection (sustainable driving, etc.).</p> <p>(2) Railway technologies, including safety principles behind operational regulations<br/> (a) to know the principles, regulations and provisions regarding safety in rail operation,<br/> (b) to identify the responsibilities and functions of persons involved.</p> <p>(3) Basic principles of railway infrastructure<br/> (a) to know systematic and structural principles and parameters,<br/> (b) to know the general characteristics of tracks, stations, marshalling yards,<br/> (c) to know railway structures (bridges, tunnels, points, etc.),<br/> (d) to know operating modes (single track, double track operation, etc.),<br/> (e) to know signalling and train control systems,<br/> (f) to know safety installations (hot-axle box detectors, smoke detectors in tunnels, etc.),<br/> (g) to know traction power supply (catenary, third rail, etc.).</p> <p>(4) Basic principles of operational communication<br/> (a) to know the significance of communication and the means and procedures for communicating,<br/> (b) to identify persons the driver needs to contact and their role and responsibility (staff of the infrastructure</p> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>manager, working duties of other train staff, etc.),<br/> (c) to identify situations/causes that require communication to be initiated,<br/> (d) to understand communication methods.</p> <p>(5) Trains, their composition and the technical requirements for traction units, wagons, coaches and other rolling stock<br/> (a) to know the generic types of traction (electric, diesel, steam, etc.),<br/> (b) to describe the layout of a vehicle (bogies, bodies, driving cab, protection systems, etc.),<br/> (c) to know the content and systems of labelling,<br/> (d) to know the documentation on train composition,<br/> (e) to understand braking systems and performance calculation,<br/> (f) to identify train speed,<br/> (g) to identify maximum load and forces at the coupler,<br/> (h) to know the operation and purpose of the train management system.</p> <p>(6) Hazards involved in railway operations in general<br/> (a) to understand the principles governing traffic safety,<br/> (b) to know the risks related to railway operation and the various means to be used to mitigate them,<br/> (c) to know safety-relevant incidents and understand the required behaviour/reaction,<br/> (d) to know the procedures applicable to accidents involving persons (e.g. evacuation).</p> <p>(7) Basic principles of physics<br/> (a) to understand forces at the wheel,<br/> (b) to identify factors influencing</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

|     |  |                           |   |           |  |  |
|-----|--|---------------------------|---|-----------|--|--|
|     | <p>accelerating and braking performance (weather conditions, braking equipment, reduced adhesion, sanding, etc.),<br/>(c) to understand principles of electricity (circuits, measuring voltage, etc.).</p>   |                           |   |           |  |  |
| aV. | <p><b>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</b></p> <p>After completing specific training in relation to rolling stock, drivers must be able to carry out the following tasks:</p> <p><b>1. TESTS AND CHECKS PRIOR TO DEPARTURE</b><br/>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— collect the documentation and the necessary equipment,</li> <li>— check the capacities of the traction unit,</li> <li>— check the information entered in the documents on board the traction unit,</li> <li>— ensure, by performing the checks and tests specified, that the traction unit is capable of providing the required traction power, and that the safety equipment is operating,</li> <li>— checking the availability and functionality of the prescribed protection and safety equipments at the handover of a locomotive or at the start of a trip,</li> <li>— perform any routine preventive maintenance operations.</li> </ul> <p><b>2. KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK</b><br/>To operate a locomotive, drivers must be familiar with all the controls and indicators placed at their disposal, in</p> | <p><b>01.</b><br/>64.</p> | <p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција.</p> | <p>ПУ</p> |  | <p>Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за полагање стручног испита машиновођа узимајући у обзир све елементе наведене у аV. Директиве.</p> |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
| <p>particular those concerning:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— traction,</li> <li>— braking,</li> <li>— traffic safety-related elements.</li> </ul> <p>In order to detect and locate anomalies in the rolling stock, report them and determine what is required to repair them, and in certain cases, to take action, drivers must be familiar with:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— mechanical structures,</li> <li>— suspension and attachment equipment,</li> <li>— running gear,</li> <li>— safety equipment,</li> <li>— fuel tanks, fuel supply system, exhaust equipment,</li> <li>— the meaning of markings on the inside and outside of the rolling stock, in particular the symbols used for the transportation of dangerous goods,</li> <li>— trip registration systems,</li> <li>— electrical and pneumatic systems,</li> <li>— collection of current and high-voltage systems,</li> <li>— communication equipment (ground-to-train radio, etc.),</li> <li>— arrangements of trips,</li> <li>— the constituent parts of the rolling stock, their purpose, and the devices specific to the hauled stocks, in particular the system of stopping the train by venting the brake pipe,</li> <li>— braking system,</li> <li>— the parts specific to traction units,</li> <li>— traction chain, motors and transmission.</li> </ul> <p><b>3. TESTING THE BRAKES</b></p> <p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents,</li> <li>— check the functioning of the various</li> </ul> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|



|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>components of the braking system of the traction unit and of the train, as appropriate, before departure, at start-up and during running.</p> <p><b>4. OPERATING MODE AND MAXIMUM SPEED OF THE TRAIN IN RELATION TO THE LINE CHARACTERISTICS</b><br/>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— take note of information given to them before departure,</li> <li>— determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of variables such as speed limits, weather conditions or any signalling changes.</li> </ul> <p><b>5. DRIVING THE TRAIN IN A WAY WHICH DOES NOT DAMAGE INSTALLATIONS OR VEHICLES</b><br/>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— use all available control systems in accordance with the applicable rules,</li> <li>— start the train taking account of adhesion and power constraints,</li> <li>— apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations.</li> </ul> <p><b>6. ANOMALIES</b><br/>Drivers must:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— be able to be attentive to unusual occurrences concerning the behaviour of the train,</li> <li>— be able to inspect the train and identify signs of anomalies, distinguish between them, react according to their relative importance and try to remedy them, always giving priority to the safety of rail traffic and persons,</li> <li>— know the available means of protection and communication.</li> </ul> <p><b>7. OPERATING INCIDENTS AND</b></p> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p><b>ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS</b><br/> Drivers must:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— be able to take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons on board the train,</li> <li>— be able to determine whether the train is transporting dangerous goods and identify them on the basis of train documents and wagon lists,</li> <li>— know the procedures relating to the evacuation of a train in case of emergency.</li> </ul> <p><b>8. CONDITIONS FOR CONTINUING RUNNING AFTER AN INCIDENT INVOLVING ROLLING STOCK</b><br/> After an incident, drivers must be able to assess whether the vehicle can continue to run and under what conditions, so as to inform the infrastructure manager of those conditions as soon as possible.<br/> Drivers must be able to determine if an expert evaluation is necessary before the train can continue.</p> <p><b>9. IMMOBILISATION OF THE TRAIN</b><br/> Drivers must be able to take measures to ensure that the train, or parts thereof, does not start up or move unexpectedly, even in the most difficult conditions.<br/> Furthermore, drivers must have knowledge about measures which can stop a train or parts thereof in case it has started to move unexpectedly.</p> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|      |   |                |  |    |  |  |
|------|---|----------------|--|----|--|--|
| aVI. | <p><b>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF INFRASTRUCTURE AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</b></p> <p>Matters relating to infrastructure</p> <p><b>1. TESTING THE BRAKES</b><br/>Drivers must be able to check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents.</p> <p><b>2. TYPE OF OPERATION AND MAXIMUM TRAIN SPEED ACCORDING TO THE LINE CHARACTERISTICS</b><br/>Drivers must be able to:<br/>— take note of information given to them, such as the speed limits or any signalling changes,<br/>— determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of the characteristics of the line.</p> <p><b>3. KNOWLEDGE OF THE LINE</b><br/>Drivers must be able to anticipate problems and react appropriately in terms of safety and other performances, such as punctuality and economic aspects. They must therefore have a thorough knowledge of the railway lines and installations on their route and of any alternative routes agreed on. The following aspects are important:<br/>— operational conditions (changes of track, one-way running, etc.),<br/>— perform a route check and consult the relevant documents,<br/>— identification of tracks that can be used for a given type of running,<br/>— the applicable traffic rules and the meaning of the signalling system,<br/>— the operations regime,</p> | 01.<br><br>64. | Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита, начин обављања стручног испита железничких радника и радна места железничких радника прописује Дирекција. | ПУ |  | Подзаконски акт из члана 64. детаљно ће прописати захтеве за полагање стручног испита машиновођа узимајући у обзир све елементе наведене у аVI. Директиве. |
|------|---|----------------|--|----|--|--|

|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>— the block system and associated regulations,</li> <li>— station names and the position, and distance-sighting of stations and signal boxes to adapt driving accordingly,</li> <li>— transition signalling between different operating or power supply systems,</li> <li>— speed limits for the different train categories driven,</li> <li>— topographical profiles,</li> <li>— particular braking conditions, for example on lines with a steep downward gradient,</li> <li>— particular operating features: special signals, signs, departure conditions, etc.</li> </ul> <p><b>4. SAFETY REGULATIONS</b><br/>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— start the trains only when all prescribed conditions are fulfilled (timetable, start order or signal, operation of signals if required, etc.),</li> <li>— observe track-side and in-cab signals, interpret them immediately and without error, and act as specified,</li> <li>— run the train safely according to the specific modes of operation: apply special modes if instructed, temporary speed restrictions, running in opposite direction, permission to pass signals at danger, switching operations, turns, running through construction sites, etc.,</li> <li>— respect scheduled or supplementary stops, and if necessary perform supplementary operations for passengers during these stops, notably opening and closing the doors.</li> </ul> <p><b>5. DRIVING THE TRAIN</b><br/>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— know the train's position on the line at all times,</li> <li>— apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|  |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>stock and installations,<br/> — adjust the running of the train in accordance with the timetable and any orders given on saving energy, taking account of the characteristics of the traction unit, the train, the line and the environment.</p> <p><b>6. ANOMALIES</b><br/> Drivers must be able to:<br/> — be attentive, insofar as train operation permits, to unusual occurrences concerning the infrastructure and the environment: signals, tracks, energy supply, level crossings, track surrounding, other traffic,<br/> — know particular distances to clear obstacles,<br/> — inform the infrastructure manager as soon as possible of the place and nature of anomalies observed, making sure that the information has been understood,<br/> — taking into account the infrastructure, ensure or take measures to ensure the safety of traffic and persons, whenever necessary.</p> <p><b>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS</b><br/> Drivers must be able to:<br/> — take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons,<br/> — determine where to stop the train in the event of a fire and facilitate the evacuation of passengers, if necessary,<br/> — provide useful information on the fire as soon as possible if the fire cannot be brought under control by the driver acting alone,<br/> — inform the infrastructure manager of these conditions as soon as possible,<br/> — assess whether the infrastructure</p> |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <p>allows the vehicle to continue to run and under which conditions.</p> <p><b>8. LANGUAGE TESTS</b></p> <p>1. Drivers who have to communicate with the infrastructure manager on critical safety issues must have language skills in at least one of the languages indicated by the infrastructure manager concerned. Their language skills must be such that they can communicate actively and effectively in routine, degraded and emergency situations. They must be able to use the messages and communication method specified in the ‘Operations and traffic management’ TSI.</p> <p>2. In order to satisfy the requirements provided for in paragraph 1, drivers must be able to understand (both listening and reading) and to communicate (both speaking and writing) according to level B1 of the Common European Framework of Reference for Languages (CEFR) established by the Council of Europe ( 1 ).</p> <p>3. In case of sections between the borders and the stations situated close to the borders and designated for cross border operations, drivers of trains operated by a railway undertaking may be exempted by the infrastructure manager from the requirements of paragraph 2, provided that the following procedure is applied:</p> <p>(a) the railway undertaking shall request a derogation to the infrastructure manager for the concerned drivers. In order to ensure a fair and equal treatment of the applicants, to each submitted request for derogation the infrastructure manager shall apply the same assessment procedure, which shall</p> |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

|       |  |                                |  |    |  |  |
|-------|--|--------------------------------|--|----|--|--|
|       | <p>be part of the network statement;</p> <p>(b) the infrastructure manager shall grant a derogation if the railway undertaking can demonstrate that it has made sufficient arrangements for ensuring communication between the concerned drivers and the staff of the infrastructure manager in routine, degraded and emergency situations, as provided for in paragraph 1;</p> <p>(c) railway undertakings and infrastructure managers shall ensure that the concerned staff is aware of those rules and arrangements and receive appropriate training through their safety management systems.</p> |                                |  |    |  |  |
| aVII. | <p><b>FREQUENCY OF EXAMINATIONS</b></p> <p>The minimum frequency of the periodic checks shall be as follows:</p> <p>(a) linguistic knowledge (only for non-native speakers): every three years or after any absence of more than one year;</p> <p>(b) infrastructure knowledge (including route and operation rules knowledge): every three years or after any absence of more than one year on the relevant route;</p> <p>(c) knowledge of rolling stock: every three years.</p>  | <p><b>01.</b></p> <p>63.3.</p> | <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила, уређаја и језика у случајевима прописаним овим законом.</p> | ДУ | <p>Закон прописује краће рокове провере стручне оспособљености од Директиве.</p> |  |
|       |  |                                |  |    |  |  |

|  |   |
|--|---|
| <p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p><b>Директива Савета 2004/49/ЕЗ од 29. априла 2004.</b> о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци предузећима за железнички саобраћај и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и безбедносној сертификацији (Директива о безбедности), ОЈ Л 164, 30.4.2004., стр. 44-113 (са последњом изменом Директива Комисије 2014/88/ЕУ, ОЈ Л 201, 10.07.2014., стр. 9-17.)</p> <p>Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113 (last amended by Commission Directive 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014, p. 9–17.)</p>  | <p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32004L0049R(01)<br/>32004L0049R(02)<br/>32008L0057<br/>32008L0110<br/>32009L0149<br/>32012L0034<br/>32014L0088</p> |
| <p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:</p>   | <p>4. Датум израде табеле:</p>  |
| <p>Овлашћени предлагач прописа – Влада<br/>Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>  | <p><b>15.12.2017.</b></p>   |
| <p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p>  | <p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p>  |
| <p><b>0.1.</b> Предлог закона о безбедности у железничком саобраћају<br/>Draft Law on Railway Safety</p> <p><b>0.2.</b> Предлог закона о железници<br/>Draft on Railway Law</p> <p><b>0.3.</b> Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају<br/>Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p> <p><b>0.4.</b> Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за превоз<br/>Rulebook on the form of safety certificate</p> <p><b>0.5.</b> Правилник о обрасцу сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром<br/>Rulebook on the form of safety authorization</p> <p><b>0.6.</b> Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају<br/>Rulebook on the common safety indicators on railway transport</p> <p><b>0.7.</b> Предлог закона о интероперабилности железничког система<br/>Draft Law on Railway Interoperability</p> <p><b>0.8.</b> Правилник о садржини коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају<br/>Rulebook on the contents of the final report on investigations of accidents and minor accidents in railway transport</p> | <p>2017-504</p>   |



| 7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ: |  |  |   |                          |   |                                 |
|---|--|--|---|--------------------------|---|---------------------------------|
| а)  | а1)  | б)   | б1)   | в)                       | г)  | д)                              |
| Одредба прописа ЕУ                                      | Садржина одредбе   | Одредбе прописа Р. Србије                  | Садржина одредбе  | Усклађеност <sup>1</sup> | Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост | Напомена о усклађености         |
| 1.  | The purpose of this Directive is to ensure the development and improvement of safety on the Community's railways and improved access to the market for rail transport services by: | <b>0.1.</b><br>1.1.<br><b>0.2.</b><br>1.1. | Овим законом уређују се услови за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.<br><br>Овим законом уређује се управљање железничком инфраструктуром, обављање делатности железничког превоза, лиценцирање железничких превозника, приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама, начела и поступци за одређивање и наплату накнада за коришћење железничке инфраструктуре и доделу капацитета јавне железничке инфраструктуре, индустријске железнице и индустријски колосеци, надлежности регулаторног тела и тела за лиценцирање, права путника и услуге јавног превоза путника железницом од општег економског интереса. | ПУ                       |   |                                 |
| 1.1   | (a) harmonising the regulatory structure in the Member States  |  |   | НП                       |   | Односи се на државе чланице ЕУ. |
| 1.2   | (b) defining responsibilities between the actors   | <b>0.1.</b><br>5.1.                        | Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују:<br>1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему се  | ПУ                       |   |                                 |

<sup>1</sup> Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

| a)  | a1)   | б)                  | б1)   | в) | г) | д) |
|-----|---|---------------------|---|----|----|----|
|     |   |                     | <p>предност даје спречавању несрећа;<br/> 2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски;<br/> 3) да се убрзава развој јединственог железничког система.</p>   |    |    |    |
| 1.3 | (c) developing common safety targets and common safety methods with a view to greater harmonisation of national rules | <b>0.1.</b><br>7.1. | <p>Заједничке безбедносне методе прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем дефинисања:</p> <p>1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;</p> <p>2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:</p> <p>(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;</p> <p>3) ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;</p> <p>4) ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.</p> | ПУ |    |    |
|     |   | <b>0.1.</b>         |   |    |    |    |

| a)  | a1)  | б)                                       | б1)  | в) | г) | д) |
|-----|--|--|--|----|----|----|
|     |  | 12.                                      | <p>Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.</p> <p>ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:</p> <p>1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;</p> <p>2) ризике за друштво.</p> <p>ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење.</p> <p>Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донетих у циљу постизања ЗБЦ.</p> |    |    |    |
| 1.4 | (d) requiring the establishment, in every Member State, of a safety authority and an accident and incident investigating body; | <b>0.1.</b><br>3.<br><b>0.3.</b><br>4.1. | <p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају</p> <p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).</p>  | ПУ |    |    |
| 1.5 | (e) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.                               | <b>0.2.</b><br>124.1.2.                  | 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   | ПУ |    |    |

| a)    | a1)  | б)                     | б1)  | в) | г)  | д) |
|-------|--|------------------------|--|----|---|----|
|       |  |                        | безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;   |    |   |    |
| 2.1.  | This Directive applies to the railway system in the Member States, which may be broken down into subsystems for structural and operational areas. It covers safety requirements on the system as a whole, including the safe management of infrastructure and of traffic operation and the interaction between railway undertakings and infrastructure managers. | <b>0.2.</b><br>3.1.    | Обављање делатности управљања јавном железничком инфраструктуром и делатности обављања превоза путника и превоза робе у железничком саобраћају уређује се на начелима раздвајања послова управљања јавном железничком инфраструктуром и послова обављања превоза у железничком саобраћају. | ДУ | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. Примена Директиве је везана за статус субјекта обавезе, односно за чланство у ЕУ |    |
| 2.2.1 | Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive:<br><br>(a) metros, trams and other light rail systems;   | <b>0.1.</b><br>1.3.    | Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе.   | ПУ |   |    |
| 2.2.2 | (b) 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. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.   |    |
| 2.2.3 | (c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.  |                        |  | НП | Дискрециона одредба. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.   |    |
| 2.2.4 | (d) heritage vehicles that run on national networks provided that they comply with national safety rules and regulations with a view to ensuring safe circulation of such vehicles;  |                        |  | НП | Дискрециона одредба. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.   |    |
| 2.2.5 | (e) heritage, museum and tourist railways that operate on their own network, including workshops, vehicles and staff.;   |                        |  | НП | Дискрециона одредба. Поједине одредбе закона се примењују на туристичко-музејску железницу.   |    |
| 3.1.  | For the purpose of this Directive, the following definitions shall apply:<br><br>"railway system" means the totality of the subsystems for structural and operational areas, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, as well as the management and operation of the system as a whole;   | <b>0.1.</b><br>2.1.23. | 23) железнички систем обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;   | ПУ |   |    |

| a)   | a1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|------|--|---|--|----|----|----|
| 3.2. | "infrastructure manager" means anybody or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or a part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or undertakings; | <b>0.1.</b><br>2.1.63.<br><br><b>0.2.</b><br>2.69.<br><br><b>0.2.</b><br>3.3. | 63) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице;<br><br>69) управљач инфраструктуре је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;<br><br>Управљач инфраструктуре одговоран је за сопствено руковођење, управљање и контролу, у складу са овим законом. | ПУ |    |    |
| 3.3. | "railway undertaking" means railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC, and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;   | <b>0.1.</b><br>2.1.21.  | 21) <i>железнички превозник</i> је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;   | ПУ |    |    |
| 3.4. | "technical specification for interoperability (TSI)" means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directive 96/48/EC and Directive 2001/16/EC;  | <b>0.1.</b><br>2.1.59.  | 59) <i>техничке спецификације интероперабилности</i> (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;  | ПУ |    |    |
| 3.5. | "common safety targets (CSTs)" means the safety levels that must at least be reached by different parts of the rail system (such as the conventional rail system, the high speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport) and by the system as a whole, expressed in risk acceptance criteria;  | <b>0.1.</b><br>12.  | Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.<br>ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:<br>1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима  | ПУ |    |    |

| a)   | a1)   | б)                             | б1)  | в) | г) | д) |
|------|---|--------------------------------|--|----|----|----|
|      |   |                                | <p>инфраструктуре;<br/>           2) ризике за друштво.<br/>           ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење.<br/>           Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донети у циљу постизања ЗБЦ.</p>  |    |    |    |
| 3.6. | <p>"common safety methods (CSMs)" means the methods to be developed to describe how safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed;</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>2.1.26.</p> | <p>26) <i>заједничке безбедносне методе</i> су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;</p>  | ПУ |    |    |
| 3.7. | <p>"safety authority" means the national body entrusted with the tasks regarding railway safety in accordance with this Directive or any binational body entrusted by Member States with these tasks in order to ensure a unified safety regime for specialised cross-border infrastructures;</p> | <p><b>0.2.</b><br/>124.1.</p>  | <p>Дирекције обавља следеће послове:<br/>           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;<br/>           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;<br/>           3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br/>           4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br/>           5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност</p> | ПУ |    |    |

| а)    | а1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|--|---|--|----|----|----|
|       |  |   | <p>железнице;</p> <p>б) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p> <p>7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;</p> <p>8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p>   |    |    |    |
| 3.8.  | "national safety rules" means all rules containing railway safety requirements imposed at Member State level and applicable to more than one railway undertaking, irrespective of the body issuing them;         | <b>0.1.</b><br>2.1.38.                          | 38) <i>национални прописи за безбедност</i> су прописи Републике Србије у којима су садржани безбедносни захтеви за железнички систем и примењују се на више од једног железничког превозника;   | ПУ |    |    |
| 3.9.  | "safety management system" means the organisation and arrangements established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;                            | <b>0.1.</b><br>2.1.54.                          | 54) <i>систем управљања безбедношћу</i> обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног одвијања железничког саобраћаја;   | ПУ |    |    |
| 3.10. | "investigator-in-charge" means a person responsible for the organisation, conduct and control of an investigation;   | <b>0.1.</b><br>2.1.10.<br><b>0.3.</b><br>3.1.6. | <p>10) <i>главни истражитељ</i> је лице које је одговорно за организацију и спровођење истраге;</p> <p>б) <i>главни истражитељ</i> је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;</p> | ПУ |    |    |
| 3.11. | "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level- | <b>0.1.</b><br>2.1.41.                          | 41) <i>несрећа</i> је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизућа,  | ПУ |    |    |

| a)    | a1)   | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|---|--|--|----|----|----|
|       | crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;   | <b>0.3.</b><br>3.1.11.   | несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);<br><br>11) несрећа у железничком саобраћају је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, налет воза, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);  |    |    |    |
| 3.12. | "serious accident" means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety;<br><br>"extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total; | <b>0.1.</b><br>2.1.43.<br><br><b>0.3.</b><br>3.1.14.<br><br><b>0.1.</b><br>2.1.3.<br><br><b>0.3.</b><br>3.1.4. | 43) <i>озбиљна несрећа</i> је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;<br><br>14) <i>озбиљна несрећа</i> у железничком саобраћају је судар, налет или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;<br><br>3) <i>велика штета</i> је штета коју тело за истраге, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;<br><br>4) <i>велика штета</i> у железничком саобраћају је штета коју Центар за истраживање несрећа, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра; | ПУ |    |    |
| 3.13. | "incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of  | <b>0.1.</b><br>2.1.40.   | 40) <i>незгода</i> је догађај који је повезан са   | ПУ |    |    |



| a)    | a1)  | б)   | б1)  | в) | г)                                       | д) |
|-------|--|--|--|----|--|----|
|       | trains and affecting the safety of operation;  | <b>0.3.</b><br>3.1.10.                               | саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;<br><br>10) незгода у железничком саобраћају је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;  |    |  |    |
| 3.14. | "investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations; | <b>0.1.</b><br>2.1.29.<br><br><b>0.3.</b><br>3.1.8.  | 29) <i>истрага</i> означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода;<br><br>8) истрага означава поступак који обухвата прикупљање и анализу информација, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја давање безбедносних препорука у циљу превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају; | ПУ |  |    |
| 3.15. | "causes" means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident;  | <b>0.1.</b><br>2.1.61.<br><br><b>0.3.</b><br>3.1.24. | 61) <i>узроци</i> су радње, пропусти, догађаји или услови, или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;<br><br>24) узроци подразумевају радње, пропусти, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не подразумева утврђивање кривице или управно-правне, грађанскоправне или кривичноправне одговорности;  | ПУ |  |    |
| 3.16. | (p) "Agency" means the European Railway Agency, the Community agency for railway safety and interoperability;  |  |  | НП | Ова одредба односи се на државе чланице. |    |

| a)    | a1)   | б)                     | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|---|------------------------|--|----|----|----|
| 3.17. | "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, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;  | <b>0.7.</b><br>2.1.22. | 22) пријављено тело је тело именовано за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: ОТИФ) или Европској комисији; | ПУ |    |    |
| 3.18. | "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 high-speed or conventional rail system depends directly or indirectly, as defined in Directive 96/48/EC and 2001/16/EC. The concept of a "constituent" covers both tangible objects and intangible objects such as software.                       | <b>0.1.</b><br>2.1.64. | 64) <i>чинилац 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;  | ПУ |    |    |
| 3.19. | "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 (NVR) provided for in Article 33 of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (recast) (*), (hereinafter referred to as the "Railway Interoperability Directive"); | <b>0.1.</b><br>2.1.27. | 27) <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 |    |    |
| 3.20. | "entity in charge of maintenance" means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and registered as such in the NVR;   | <b>0.1.</b><br>2.1.30. | 30) <i>лице задужено за одржавање</i> је лице задужено за одржавање железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;  | ПУ |    |    |
| 3.21. | "vehicle" means a railway vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems.   | <b>0.1.</b><br>2.1.24. | 24) <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 |    |    |

| a)     | a1)  | б)                   | б1)   | в) | г) | д) |
|--------|--|----------------------|---|----|----|----|
| 4.1.   | Member States shall ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Community legislation and technical and scientific progress and giving priority to the prevention of serious accidents. Member States shall ensure that safety rules are laid down, applied and enforced in an open and non-discriminatory manner, fostering the development of a single European rail transport system. | <b>0.1.</b><br>5.1.  | Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују:<br>1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему се предност даје спречавању несрећа;<br>2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски;<br>3) да се убрзава развој јединственог железничког система. | ПУ |    |    |
| 4.2.   | Member States shall ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach.   | <b>0.1.</b><br>14.1. | Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе заједничких безбедносних метода.  | ПУ |    |    |
| 4.3.1. | Member States shall ensure that the responsibility for the safe operation of the railway system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings, obliging them to implement necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with each other, to apply national safety rules and standards, and to establish safety management systems in accordance with this Directive.   | <b>0.1.</b><br>5.2.  | Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, тако што спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују националне прописе и стандарде за безбедност и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.  | ПУ |    |    |
| 4.3.2. | Without prejudice to civil liability in accordance with the legal requirements of the Member States, each infrastructure manager and railway undertaking shall be made responsible for its part of the system and its safe operation, including supply of material and contracting of services, vis-à-vis users, customers, the workers concerned and third parties.   | <b>0.1.</b><br>5.3.  | Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за свој део система и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.  | ПУ |    |    |

| a)     | a1)   | б)   | б1)   | в) | г)   | д) |
|--------|---|--|---|----|--|----|
| 4.4.   | This shall be without prejudice to the responsibility of each manufacturer, maintenance supplier, keeper, service provider and procurement entity to ensure that rolling stock, installations, accessories and equipment and services supplied by them comply with the requirements and the conditions for use specified, so that they can be safely put into operation by the railway undertaking and/or infrastructure manager. | <b>0.1.</b><br>5.4.                            | Одговорност управљача и железничког превозника из става 3. овог члана не ослобађа од одговорности произвођаче саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоце возила и даваоце других потребних услуга, да су возила, објекти и постројења, опрема, материјал и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их управљач или железнички превозник могу безбедно користити у железничком систему. | ПУ |  |    |
| 5.1.1. | In order to facilitate the assessment of the achievement of the CST and to provide for the monitoring of the general development of railway safety Member States shall collect information on common safety indicators (CSIs) through the annual reports of the safety authorities as referred to in Article 18.  | <b>0.1.</b><br>6.2.<br><br><b>0.1.</b><br>6.3. | Да би се омогућила процена остварености заједничких циљева безбедности и омогућило праћење општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.<br><br>Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.  | ПУ |  |    |
| 5.1.2. | The first reference year for the CSIs shall be 2006; they shall be reported on in the annual report the following year.   |  |   | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 5.1.3. | The CSIs shall be established as set out in Annex I.  | <b>0.1.</b><br>6.5.<br><br><b>0.6.</b>         | ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, прописује Дирекција.<br><br>Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају   | ПУ |  |    |
| 5.2.   | Before 30 April 2009 Annex I shall be revised, in particular to incorporate therein the common definitions of the CSIs and the common methods for calculating accident costs. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall   |  |   | НП | Ова одредба односи се на Комисију.                                   |    |

| a)   | a1)  | б)                          | б1)   | в) | г)                                 | д) |
|------|--|-----------------------------|---|----|------------------------------------|----|
|      | be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).  |                             |   |    |                                    |    |
| 6.1. | <p>An initial series of CSMs covering, as a minimum, the methods described in paragraph 3(a) shall be adopted by the Commission before 30 April 2008. They shall be published in the Official Journal of the European Union.</p> <p>A second series of CSMs covering the remaining methods described in paragraph 3 shall be adopted by the Commission before 30 April 2010. They shall be published in the Official Journal of the European Union.</p> <p>These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> |                             |   | НП | Ова одредба односи се на Комисију. |    |
| 6.2. | <p>Draft CSMs and draft revised CSMs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>The draft CSMs shall be based on an examination of existing methods in the Member States.</p>   |                             |   | НП | Ова одредба односи се на Комисију. |    |
| 6.3. | <p>The CSMs shall describe how the safety level, and the achievement of safety targets and compliance with other safety requirements, are assessed by elaborating and defining:</p> <p>(a) risk evaluation and assessment methods,</p> <p>(b) methods for assessing conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and 11, and</p> <p>(c) as far as they are not yet covered by TSIs, methods to check that the structural subsystems of the railway system are operated and maintained in accordance with the relevant essential requirements.</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>7.1.</p> | <p>Заједничке безбедносне методе прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем дефинисања:</p> <p>1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;</p> <p>2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:</p> <p>(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(2) критеријуме за оцену испуњености захтева</p> | ПУ |                                    |    |

| a)        | a1)  | б)                  | б1)  | в) | г)                                 | д) |
|-----------|--|---------------------|--|----|------------------------------------|----|
|           |  |                     | <p>за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз, (3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, након што је издат сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;</p> <p>3) Заједничка безбедносна метода за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;</p> <p>4) Заједничка безбедносна метода за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.</p> |    |                                    |    |
| 6.4.      | <p>The CSMs shall be revised at regular intervals, taking into account the experience gained from their application and the global development of railway safety and the obligations on Member States as laid down in Article 4(1). This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p>   |                     |  | НП | Ова одредба односи се на Комисију. |    |
| 6.5.      | <p>Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in the light of the adoption of CSMs and revisions to them.</p>  | <b>0.1.</b><br>7.3. | <p>Сходно усвојеним и ревидираним заједничким безбедносним методама доносе се потребне измене и допуне националних прописа за безбедност.</p>  | ПУ |                                    |    |
| 7.1.-7.3. | <p>The CSTs shall be developed, adopted and revised following the procedures laid down in this Article. Draft CSTs and draft revised CSTs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>The first set of draft CSTs shall be based on an examination of existing targets and safety performance in the Member States and shall ensure that the current safety performance of the rail system is not reduced in any Member State. It shall be adopted</p> |                     |  | НП | Ова одредба односи се на Комисију. |    |

| a)   | a1)  | б)                           | б1)  | в) | г)                                 | д) |
|------|--|------------------------------|--|----|------------------------------------|----|
|      | <p>by the Commission before 30 April 2009 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> <p>The second set of draft CSTs shall be based on the experience gained from the first set of CSTs and their implementation. It shall reflect any priority areas where safety needs to be further improved. It shall be adopted by the Commission before 30 April 2011 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> |                              |  |    |                                    |    |
| 7.4. | <p>The CSTs shall define the safety levels that must at least be reached by different parts of the railway system and by the system as a whole in each Member State, expressed in risk acceptance criteria for:</p> <p>(a) individual risks relating to passengers, staff including the staff of contractors, level crossing users and others, and, without prejudice to existing national and international liability rules, individual risks relating to unauthorised persons on railway premises;</p> <p>(b) societal risks.</p>  | <p><b>0.1.</b><br/>12.2.</p> | <p>ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:</p> <p>1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;</p> <p>2) ризике за друштво.</p> | ПУ |                                    |    |
| 7.5. | <p>The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p>  |                              |  | НП | Ова одредба односи се на Комисију. |    |
| 7.6. | <p>Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in order to achieve at least the CSTs, and any revised CSTs, in accordance with the implementation timetables attached to them. They shall notify these rules to the Commission in accordance with Article 8(3).</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>12.4.</p> | <p>Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донети у циљу постизања ЗБЦ.</p>  | ПУ |                                    |    |





| a)                | a1)  | б)                   | б1)  | в) | г)  | д) |
|-------------------|--|----------------------|--|----|---|----|
|                   |  |                      | ко је надлежан за њихово објављивање.  |    |   |    |
| 8.3.              | Not later than four years after the entry into force of this Directive, the Agency shall evaluate the way in which national safety rules are published and made available in accordance with paragraph 1. It shall also make appropriate recommendations to the Commission for the publication of such rules in order to make the relevant information more easily accessible.   |                      |  | НП | Ова одредба односи се на Агенцију.          |    |
| 8.4.              | Member States shall forthwith notify the Commission of any amendment to the notified national safety rules and of any new such rule that might be adopted, unless the rule is wholly relating to the implementation of TSIs.   | <b>0.1.</b><br>13.4. | Европска комисија се обавештава о свакој измени националних прописа за безбедност и о сваком новом националном пропису за безбедност који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ТСИ.  | ПУ |   |    |
| 8.5.              | In order to keep the introduction of new specific national rules to a minimum and thus prevent further barriers from being created, and with a view to the gradual harmonisation of safety rules, the Commission shall monitor the introduction of new national rules by Member States.  |                      |  | НП | Ова одредба односи се на Комисију.          |    |
| 8.6.              | If, after the adoption of CSTs, a Member State intends to introduce a new national safety rule which requires a higher safety level than the CSTs, or if a Member State intends to introduce a new national safety rule which may affect operations of railway undertakings from other Member States on the territory of the Member State concerned, the Member State shall consult all interested parties in due time and the procedure in paragraph 7 shall apply. | <b>0.1.</b><br>13.5. | Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа за безбедност који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа за безбедност који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране. | ПУ |   |    |
| 8.7.1.            | The Member State shall submit the draft safety rule to the Commission for examination, stating the reasons for introducing it.   | <b>0.1.</b><br>13.6. | Дирекција доставља текстове националних прописа за безбедност у припреми из ст. 2 и 4. овог члана и разлоге за њихово доношење Министарству надлежном за техничке прописе, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији.   | ДУ | Ова одредба односи се на државе чланице ЕУ. |    |
| 8.7.2.-<br>8.7.3. | If the Commission finds that the draft safety rule is incompatible with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail  | <b>0.1.</b><br>13.7. | Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ или бар са остваривањем  | ПУ |   |    |

| a)   | a1)   | б)  | б1)   | в) | г) | д) |
|------|---|---|---|----|----|----|
|      | <p>transport operations between Member States, a Decision, addressed to the Member State concerned, shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>If the Commission has serious doubts as to the compatibility of the draft safety rule with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or considers that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, the Commission shall immediately inform the Member State concerned, which shall suspend the adoption, entry into force or implementation of the rule until a Decision is adopted, within a period of six months, in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> | <p><b>0.1.</b><br/>13.8.</p>                                | <p>ЗБЦ, или сматра да представља средство самовољне дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почетак важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.</p> <p>Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ, или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самовољне дискриминације, или прикривеног ограничавања превоза између држава чланица ЕУ у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.</p> |    |    |    |
| 9.1. | <p>Infrastructure managers and railway undertakings shall establish their safety management systems to ensure that the railway system can achieve at least the CSTs, is in conformity with the national safety rules described in Article 8 and Annex II and with safety requirements laid down in the TSIs, and that the relevant parts of CSMs are applied.</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>14.1.</p>                                | <p>Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе ЗБМ.</p>   | ПУ |    |    |
| 9.2. | <p>The safety management system shall meet the requirements and contain the elements laid down in Annex III, adapted to the character, extent and other conditions of the activity pursued. It shall ensure the control of all risks associated with the activity of the infrastructure manager or railway undertaking, including the supply of maintenance and material and the use of contractors. Without prejudice to existing national and international liability rules, the safety management system shall also take into account, where appropriate and reasonable, the risks arising as a result of activities by other parties.</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>14.2.<br/><br/><b>0.1.</b><br/>14.3.</p> | <p>Систем за управљање безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе, прописане овим законом, који су у складу са карактером, обимом и врстом делатности које се обављају у железничком саобраћају.</p> <p>Системом за управљање безбедношћу постиже се контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.</p>   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|---------|--|--|--|----|----|----|
| 9.3.    | The safety management system of any infrastructure manager shall take into account the effects of operations by different railway undertakings on the network and make provisions to allow all railway undertakings to operate in accordance with TSIs and national safety rules and with conditions laid down in their safety certificate. It shall furthermore be developed with the aim of coordinating the emergency procedures of the infrastructure manager with all railway undertakings that operate on its infrastructure.  | <b>0.1.</b><br>14.4.                             | Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир ефекте делатности различитих железничких превозника на мрежи, па у складу са тим мора садржати одредбе које омогућују железничким превозницима обављање делатности у складу са ТСИ и националним прописима за безбедност, као и условима из њихових сертификата о безбедности за превоз. Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.   | ПУ |    |    |
| 9.4.    | Each year all infrastructure managers and railway undertakings shall submit to the safety authority before 30 June an annual safety report concerning the preceding calendar year. The safety report shall contain:<br>(a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans;<br>(b) the development of national safety indicators, and of the CSIs laid down in Annex I, as far as it is relevant to the reporting organisation;<br>(c) the results of internal safety auditing;<br>(d) observations on deficiencies and malfunctions of railway operations and infrastructure management that might be relevant for the safety authority. | <b>0.1.</b><br>6.3.<br><br><b>0.1.</b><br>6.4.   | Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.<br><br>Годишњи извештај о безбедности обухвата:<br>1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;<br>2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;<br>3) резултате интерне контроле безбедности;<br>4) примедбе о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који могу бити од значаја за Дирекцију. | ПУ |    |    |
| 10.1.1. | In order to be granted access to the railway infrastructure, a railway undertaking must hold a safety certificate as provided for in this Chapter. The safety certificate may cover the whole railway network of a Member State or only a defined part thereof.  | <b>0.1.</b><br>16.1.<br><br><b>0.1.</b><br>16.2. | Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволило приступ инфраструктури.<br><br>Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или њен одређени део.   | ПУ |    |    |
| 10.1.2. | The purpose of the safety certificate is to provide evidence that the railway undertaking has established its safety management system and can meet requirements laid down in TSIs and other relevant Community legislation and in national safety rules in order to control risks and operate safely on the   | <b>0.1.</b><br>16.3.                             | Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)   | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|---|--|---|----|----|----|
|         | network.  |  | циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.  |    |    |    |
| 10.2.1. | The safety certificate shall comprise: certification confirming acceptance of the railway undertaking's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and   | <b>0.1.</b><br>16.4.1.                           | Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:<br>1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;   | ПУ |    |    |
| 10.2.2. | certification confirming acceptance of the provisions adopted by the railway undertaking to meet specific requirements necessary for the safe operation of the relevant network. The requirements may include application of TSIs and national safety rules, acceptance of staff's certificates and authorisation to place in service the rolling stock used by the railway undertaking. The certification shall be based on documentation submitted by the railway undertaking as described in Annex IV. | <b>0.1.</b><br>16.4.2.                           | 2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа за безбедност и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник. | ПУ |    |    |
| 10.3.1. | The safety authority in the Member State where the railway undertaking first establishes its operation shall grant the certification in accordance with paragraph 2.  | <b>0.1.</b><br>18.1.                             | Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном обрасцу и у форми решења.   | ПУ |    |    |
| 10.3.2. | The certification granted in accordance with paragraph 2 must specify the type and extent of the railway operations covered.<br><br>The certification granted in accordance with paragraph 2(a) shall be valid throughout the Community for equivalent rail transport operations.   | <b>0.1.</b><br>16.7.<br><br><b>0.1.</b><br>19.1. | У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.<br><br>Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у иностраној држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.   | ПУ |    |    |
| 10.4.   | The safety authority in the Member State in which the railway undertaking is planning to operate additional rail transport services shall grant the additional national certification necessary in accordance with paragraph 2(b).  | <b>0.1.</b><br>19.2.                             | Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције   | ПУ |    |    |
| 10.5.1. | The safety certificate shall be renewed upon application by the railway undertaking at intervals not exceeding five years.<br>It shall be wholly or partly updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered.   | <b>0.1.</b><br>18.3.<br><br><b>0.1.</b><br>18.9. | Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.<br><br>Сертификат о безбедности за превоз се у целини   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|---------|--|--|--|----|----|----|
|         |  |  | или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.   |    |    |    |
| 10.5.2. | The holder of the safety certificate shall without delay inform the competent safety authority of all major changes in the conditions of the relevant part of the safety certificate. It shall furthermore notify the competent safety authority whenever new categories of staff or new types of rolling stock are introduced.  | <b>0.1.</b><br>18.7.                             | Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др).                               | ПУ |    |    |
| 10.5.3. | The safety authority may require that the relevant part of the safety certificate be revised following substantial changes in the safety regulatory framework.   | <b>0.1.</b><br>18.8.                             | Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.   | ПУ |    |    |
| 10.5.4. | If the safety authority finds that the holder of the safety certificate no longer satisfies the conditions for a certification which it has issued, it shall revoke part (a) and/or (b) of the certificate, giving reasons for its decision. The safety authority that has revoked an additional national certification granted in accordance with paragraph 4 shall promptly inform the safety authority that granted the certification under paragraph 2(a) of its decision. | <b>0.1.</b><br>20.1.<br><br><b>0.1.</b><br>20.3. | Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима део А, односно део Б сертификата, наводећи разлоге за своју одлуку.<br><br>Када Дирекција одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат о безбедности за превоз - део А. | ПУ |    |    |
| 10.5.5. | Similarly, a safety authority must revoke a safety certificate if it is apparent that the holder of the safety certificate has not used it as intended in the year following its issue.  | <b>0.1.</b><br>20.4.                             | Дирекција одузима сертификат о безбедности за превоз и у случају да носилац тог сертификата у року од једне године од његовог издавања није користио сертификат о безбедности за превоз као што је предвиђено тим сертификатом.  | ПУ |    |    |
| 10.6.   | The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety certificates referred to in paragraph 2(a) that have been issued, renewed,   | <b>0.1.</b><br>20.5.                             | Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз – део А,   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)   | б)   | б1)   | в) | г)                                 | д) |
|---------|---|--|---|----|------------------------------------|----|
|         | amended or revoked. It shall state the name and address of the railway undertaking, the issue date, scope and validity of the safety certificate and, in case of revocation, the reasons for its decision.  |  | који су издати, ажурирани, ревидирани или одузети.  |    |                                    |    |
| 10.7.   | Before 30 April 2009 the Agency shall evaluate the development of safety certification and submit a report to the Commission with recommendations on a strategy for migration towards a single Community safety certificate. The Commission shall take appropriate action following the recommendation.   |  |   | НП | Ова одредба односи се на Агенцију. |    |
| 11.1.1. | In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure the infrastructure manager must obtain a safety authorization from the safety authority in the Member State where he is established.   | <b>0.1.</b><br>21.1.   | Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.  | ПУ |                                    |    |
| 11.1.2. | The safety authorization shall comprise:<br>(a) authorization confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and<br>b) authorization confirming acceptance of the provisions of the infrastructure manager to meet specific requirements necessary for the safe design, maintenance and operation of the railway infrastructure including, where appropriate, the maintenance and operation of the traffic control and signaling system. | <b>0.1.</b><br>21.2.   | Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од:<br>1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;<br>2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно одржавање и експлоатацију инфраструктуре.  | ПУ |                                    |    |
| 11.2.1. | The safety authorization shall be renewed upon application by the infrastructure manager at intervals not exceeding five years. It shall be wholly or partly updated whenever substantial changes are made to the infrastructure, signaling or energy supply or to the principles of its operation and maintenance. The holder of the safety authorization shall without delay inform the safety authority of all such changes.   | <b>0.1.</b><br>23.3.<br><b>0.1.</b><br>23.4.<br><b>0.1.</b><br>23.5. | Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.<br><br>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.<br><br>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања, а најкасније у року од осам дана, обавештава Дирекцију. | ПУ |                                    |    |

| a)      | a1)  | б)                   | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|--|----------------------|---|----|----|----|
| 11.2.2. | The safety authority may require that the safety authorization be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.  | <b>0.1.</b><br>23.6. | Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у прописима о безбедности.   | ПУ |    |    |
| 11.2.3. | If the safety authority finds that an authorized infrastructure manager no longer satisfies the conditions for a safety authorization it shall revoke the authorization, giving reasons for its decisions.   | <b>0.1.</b><br>24.1. | Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не испуњава услове за издавање тог сертификата, она га одузима решењем, наводећи разлоге за своју одлуку.   | ПУ |    |    |
| 11.3.   | The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety authorizations that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the infrastructure manager, the issue date, the scope and validity of the safety authorization and, in case of revocation, the reasons for its decision.   | <b>0.1.</b><br>24.3. | Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају одузимања, наводећи разлоге за своју одлуку.  | ПУ |    |    |
| 12.1.   | The safety authority shall take a decision on an application for safety certification or safety authorisation without delay and in any event not more than four months after all information required and any supplementary information requested by the safety authority has been submitted. If the applicant is requested to submit supplementary information, such information shall be submitted promptly. | <b>0.1.</b><br>25.1. | Дирекција одлучује о захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз у року од највише четири месеца од подношења потребне документације, као и допунских информација које је тражила. Ако се од подносиоца захтева тражи да поднесе допунске информације, те информације се подnose без одлагања.                 | ПУ |    |    |
| 12.2.1. | In order to facilitate the establishment of new railway undertakings and the submission of applications from railway undertakings from other Member States, the safety authority shall give detailed guidance on how to obtain the safety certificate. It shall list all requirements that have been laid down for the purpose of Article 10(2) and make all relevant documents available to the applicant.    | <b>0.1.</b><br>25.2. | Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих захтева који су потребни за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа. | ПУ |    |    |

| a)                  | a1)   | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|---------------------|---|--|---|----|----|----|
| 12.2.2.             | Special guidance shall be given to railway undertakings that apply for a safety certificate concerning services on a defined limited part of an infrastructure, specifically identifying the rules that are valid for the part in question.   | <b>0.1.</b><br>25.3.   | Железничком превознику који подносе захтев за сертификат о безбедности за превоз за услуге на дефинисаном ограниченом делу мреже дају се посебна упутства и конкретно се указује на прописе који важе за део мреже о којем је реч.  | ПУ |    |    |
| 12.3.               | An application guidance document describing and explaining the requirements for the safety certificates and listing the documents that must be submitted shall be made available to the applicants free of charge. All applications for safety certificates shall be submitted in the language required by the safety authority.  | <b>0.1.</b><br>25.2.<br><br><b>0.1.</b><br>25.4.                             | Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих захтева који су потребни за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.<br><br>Сви захтеви за сертификат о безбедности за превоз подносе се на српском језику.  | ПУ |    |    |
| 13.1.1.             | Member States shall ensure that railway undertakings applying for a safety certificate have fair and non-discriminatory access to training facilities for train drivers and staff accompanying the trains, whenever such training is necessary for the fulfillment of requirements to obtain the safety certificate.  | <b>0.1.</b><br>61.2.   | Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.   | ПУ |    |    |
| 13.1.2.-<br>13.1.5. | The services offered must include training on necessary route knowledge, operating rules and procedures, the signaling and control command system and emergency procedures applied on the routes operated.<br>Member States shall also ensure that infrastructure managers and their staff performing vital safety tasks have fair and non-discriminatory access to training facilities.<br>If the training services do not include examinations and granting of certificates, Member States shall ensure that railway undertakings have access to such certification if it is a requirement of the safety certificate.<br>The safety authority shall ensure that the provision of training services or, where appropriate, the granting of | <b>0.1.</b><br>62.2.<br><br><b>0.1.</b><br>61.2.<br><br><b>0.1.</b><br>61.1. | Стручно оспособљавање обухвата:<br>1) општа стручна знања потребна за добијање дозволе за управљање вучним возилом из члана 66. овог закона и<br>2) специфична стручна знања везана за познавање возила и инфраструктуре, потребна за добијање додатног уверења из члана 68. овог закона.<br><br>Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.<br><br>Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник | ПУ |    |    |



| a)    | a1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|--|---|--|----|----|----|
|       | certificates meets the safety requirements laid down in TSIs or national safety rules described in Article 8 and Annex II.   | <p><b>0.1.</b><br/>61.3.</p> <p><b>0.1.</b><br/>61.4.</p> <p><b>0.1.</b><br/>63.1.</p> <p><b>0.1.</b><br/>63.2.</p> <p><b>0.1.</b><br/>63.3.</p> <p><b>0.1.</b><br/>64.</p> | <p>индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:</p> <p>1) одговарајући простор;</p> <p>2) одговарајуће оспособљене кадрове;</p> <p>3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања.</p> <p>Центар стручног оспособљавања издаје уверење о спроведеном теоретском и практичном стручном оспособљавању.</p> <p>Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања.</p> <p>Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.</p> <p>Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.</p> <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.</p> <p>Дирекција прописује потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита за радна места железничких радника, начин обављања стручног испита, услове које морају да испуне чланови комисије за полагање стручних испита и радна места железничких радника.</p> |    |    |    |
| 13.2. | If the training facilities are available only through the services of one single railway undertaking or the infrastructure manager, Member States shall ensure that they are made available to other railway undertakings at a reasonable and non-discriminatory price, which is cost-related and may include a profit margin. | <p><b>0.1.</b><br/>61.2.</p>  | <p>Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.</p>   | ПУ |    |    |

| a)    | a1)  | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|-------|--|--|---|----|----|----|
| 13.3. | When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing vital safety tasks, railway undertakings must be able to take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For this purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience. | <b>0.1.</b><br>71.4.<br><br><b>0.1.</b><br>71.5. | <p>У случају престанка радног односа послодавац дужан је да машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.</p> <p>Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана</p>   | ПУ |    |    |
| 13.4. | In every case each railway undertaking and each infrastructure manager shall be responsible for the level of training and qualifications of its staff carrying out safety-related work as set out in Article 9 and Annex III.  | <b>0.1.</b><br>63.                               | <p>Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати. Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.</p> <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.</p> <p>Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) после сваке одсутности железничког радника са посла која је трајала више од шест месеци;</li> <li>2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрозити безбедност саобраћаја;</li> <li>3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа;</li> <li>4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, инцидента, односно угрожавање безбедности саобраћаја;</li> <li>5) ако се уведе нови типови уређаја или возила. <p>Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.</p> </li></ol> | ПУ |    |    |

| a)        | a1)  | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|-----------|--|--|---|----|----|----|
|           |  | <b>0.1.</b><br>64.   | Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита за радна места железничких радника, начин обављања стручног испита, услове које морају да испуне чланови комисије за полагање стручних испита и радна места железничких радника прописује Дирекција.  |    |    |    |
| 14.a.1.   | Each vehicle, before it is placed in service or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance assigned to it and this entity shall be registered in the NVR in accordance with Article 33 of the Railway Interoperability Directive.  | <b>0.1.</b><br>53.1.<br><br><b>0.1.</b><br>53.3.<br><br><b>0.1.</b><br>53.4. | Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање.<br><br>Лице задужено за одржавање региструје се у Националном регистру железничких возила.<br><br>Возило се не може користити ако није одређено лице за његово одржавање.  | ПУ |    |    |
| 14.a.2.   | A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance.  | <b>0.1.</b><br>53.2.   | Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.   | ПУ |    |    |
| 14.a.3.   | Without prejudice to the responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers for the safe operation of a train as provided for in Article 4, the entity shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. To this end, the entity in charge of maintenance shall ensure that vehicles are maintained in accordance with:<br>(a) the maintenance file of each vehicle;<br>(b) the requirements in force including maintenance rules and TSI provisions.<br>The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops. | <b>0.1.</b><br>53.5.<br><br><b>0.1.</b><br>53.6.<br><br><b>0.1.</b><br>53.8. | Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.<br><br>Лице задужено за одржавање обезбеђује да се возила одржавају у складу са овим законом, досијеом о одржавању возила и одредбама ТСИ.<br><br>Лице задужено за одржавање врши одржавање само или за вршење одржавања закључује уговоре са сертификованим радионицама за одржавање. | ПУ |    |    |
| 14.a.4.1. | In the case of freight wagons, each entity in charge of maintenance shall be certified by a body accredited or recognised in accordance with paragraph 5, or by a  | <b>0.1.</b><br>54.1.   | Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертификовано у складу са прописом који  | ПУ |    |    |

| a)        | a1)   | б)   | б1)  | в) | г)                                 | д)   |
|-----------|---|--|--|----|------------------------------------|--|
|           | national safety authority. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards. The recognition process shall also be based on criteria of independence, competence and impartiality.   | <b>0.1.</b><br>54.2.                       | доноси ОТИФ.<br><br>Дирекција или друго акредитовано сертификационо тело из Републике Србије, државе уговорнице ОТИФ-а или државе Европске уније издаје сертификат лицу задуженом за одржавање теретних кола на обрасцу који је прописао ОТИФ. |    |                                    |  |
| 14.a.4.2. | Where the entity in charge of maintenance is a railway undertaking or an infrastructure manager, compliance with the requirements to be adopted under paragraph 5 shall be checked by the relevant national safety authority pursuant to the procedures referred to in Articles 10 or 11 and shall be confirmed on the certificates specified in those procedures.  | <b>0.4.</b><br>П5<br><br><b>0.5.</b><br>П5 | Прилог 5 (Образац сертификата део А).<br><br>Прилог 5 (Образац сертификата)  | ПУ |                                    | Током издавања сертификата о безбедности за превоз и сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, проверава се да ли железнички превозник или управљач поседују сертификат за одржавање теретних кола. То се наводи као податак у обрасцима сертификата који се издају. |
| 14.a.5.   | Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2010, adopt a measure establishing a system of certification of the entity in charge of maintenance for freight wagons. Certificates granted in accordance with this system shall confirm compliance with the requirements referred to in paragraph 3. The measure shall include the requirements concerning:<br>(a) the maintenance system established by the entity;<br>(b) the format and validity of the certificate granted to |  |  | НП | Ова одредба се односи на Комисију. |  |

| a)      | a1)   | б)                   | б1)   | в) | г)   | д) |
|---------|---|----------------------|---|----|--|----|
|         | <p>the entity;</p> <p>(c) the criteria for accreditation or recognition of body or bodies responsible for issuing certificates and ensuring controls necessary for the functioning of the certification system;</p> <p>(d) the date of application of the certification system, including a transition period of one year for existing entities in charge of maintenance.</p> <p>This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a). Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2018 review this measure in order to include all vehicles and to update, if necessary, the certification system applicable to freight wagons.</p> |                      |   |    |  |    |
| 14.a.6. | The certificates granted in accordance with paragraph 5 shall be valid throughout the Community.  | <b>0.1.</b><br>54.7. | Сертификати из става 2. овог члана издати у државама уговорницама ОТИФ и државама Европске уније важе у Републици Србији. | ПУ |  |    |
| 14.a.7. | The Agency shall evaluate the certification process implemented in accordance with paragraph 5 by submitting a report to the Commission, no later than three years after the entry into force of the relevant measure.  |                      |   | НП | Ова одредба се односи на Агенцију.   |    |
| 14.a.8. | <p>Member States may decide to fulfil the obligations to identify the entity in charge of maintenance and to certify it through alternative measures, in the following cases:</p> <p>(a) vehicles registered in a third country and maintained according to the law of that country;</p> <p>(b) vehicles which are used on networks or lines the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community and for which fulfilment of the requirements referred to in paragraph 3 are ensured by international agreements with third countries;</p> <p>(c) vehicles identified in Article 2(2), and military equipment and special transport requiring an ad hoc national safety authority permit to be delivered prior to the service. In this case derogations shall be granted</p>    |                      |   | НП | Дискрециона одредба. Ова одредба је дискрециона и за државе чланице ЕУ и укључује спровођење алтернативних мера које у нашим условима тренутно не могу да се спроведу. |    |

| a)     | a1)   | б)  | б1)  | в) | г)                                 | д) |
|--------|---|---|--|----|------------------------------------|----|
|        | <p>for periods not longer than five years.</p> <p>Such alternative measures shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority:</p> <p>(a) when registering vehicles pursuant to Article 33 of the Railway Interoperability Directive, as far as the identification of the entity in charge of maintenance is concerned;</p> <p>(b) when delivering safety certificates and authorisations to railway undertakings and infrastructure managers pursuant to Articles 10 and 11 of this Directive, as far as the identification or certification of the entity in charge of maintenance is concerned.</p> <p>Such derogations shall be identified and justified in the annual safety report referred to in Article 18 of this Directive. Where it appears that undue safety risks are being taken on the Community rail system, the Agency shall immediately inform the Commission thereof. The Commission shall make contact with the parties involved and, where appropriate, request the Member State to withdraw its derogation decision.';</p> |   |  |    |                                    |    |
| 15.1.  | <p>Before 30 April 2009, decisions on common harmonized requirements in accordance with Article 10(2)(b) and Annex IV and a common format for application guidance documents shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.</p>   |   |  | НП | Ова одредба се односи на Комисију. |    |
| 15.2.  | <p>The Agency shall recommend common harmonized requirements and a common format for application guidance documents under a mandate which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.</p>  |   |  | НП | Ова одредба се односи на Агенцију. |    |
| 16 .1. | <p>Each Member State shall establish a safety authority. This authority may be the Ministry responsible for transport matters and shall be independent in its organization, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity.</p>   | <p><b>0.1.</b><br/>3.</p> <p><b>0.2.</b><br/>124.1.</p> | <p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.</p> <p>Дирекције за железнице обавља следеће послове:</p> | ПУ |                                    |    |

| a)     | a1)   | б)                      | б1)   | в) | г) | д) |
|--------|---|-------------------------|---|----|----|----|
|        |   |                         | <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p> <p>7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;</p> <p>8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p> |    |    |    |
| 16.2.1 | The safety authority shall be entrusted with at least the following tasks:<br>authorising the placing in service of the structural subsystems constituting the rail system in accordance with Article 15 of the Railway Interoperability Directive and checking that they are operated and maintained in accordance with the relevant essential | <b>0.2.</b><br>124.1.5. | 5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;  | ПУ |    |    |

| a)     | a1)  | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|--------|--|--|--|----|----|----|
|        | requirements;  |  |  |    |    |    |
| 16.2.3 | supervising that the interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as required by Article 12 of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;  | <b>0.2.</b><br>124.1.3.<br><br><b>0.2.</b><br>124.1.4. | 3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br><br>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;               | ПУ |    |    |
| 16.2.4 | authorizing the placing in service of new and substantially altered rolling stock that is not yet covered by a TSI;  | <b>0.2.</b><br>124.1.6.                                | б) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;  | ПУ |    |    |
| 16.2.5 | the issue, renewal, amendments and revocation of relevant parts of safety certificates and of safety authorizations granted in accordance with Articles 10 and 11 and checking that conditions and requirements laid down in them are met and that infrastructure managers and railway undertakings are operating under the requirements of Community or national law; | <b>0.2.</b><br>124.1.1.                                | 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; | ПУ |    |    |
| 16.2.6 | monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and developing the safety regulatory framework including the system of national safety rules;   | <b>0.2.</b><br>124.1.2.                                | 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;                | ПУ |    |    |
| 16.2.7 | supervising that vehicles are duly registered in the NVR and that safety related information contained therein, is accurate and kept up to date;   | <b>0.2.</b><br>124.1.3.<br><br><b>0.2.</b><br>124.1.4. | 3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;<br><br>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;               | ПУ |    |    |



| a)    | a1)   | б)   | б1)  | в) | г) | д)   |
|-------|---|--|--|----|----|--|
| 16.3. | The tasks referred to in paragraph 2 may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or procurement entity | <b>0.1.</b><br>3.<br><br><b>0.2.</b><br>124.1. | <p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.</p> <p>Дирекције за железнице обавља следеће послове:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p> <p>7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;</p> <p>8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p> | ДУ |    | Нема експлицитне одредбе о томе али су законом ти послови недвосмислено додељени Дирекцији и ником другом. Не постоји могућност да се ти послови пренесу на неко друго тело. |

| a)      | a1)   | б)   | б1)   | в) | г) | д)  |
|---------|---|--|---|----|----|---|
| 17.1.1. | The safety authority shall carry out its tasks in an open, non-discriminatory and transparent way. In particular it shall allow all parties to be heard and give reasons for its decisions.   | <b>0.2.</b><br>124.2.1.                                | Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:<br><br>1) обавља своје послове на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да искажу свој став и наводи разлоге за своје одлуке;   | ПУ |    |   |
| 17.1.2. | It shall promptly respond to requests and applications and communicate its requests for information without delay and adopt all its decisions within four months after all requested information has been provided.<br><br>It may at any time request the technical assistance of infrastructure managers and railway undertakings or other qualified bodies when it is carrying out the tasks referred to in Article 16. | <b>0.2.</b><br>124.2.2.<br><br><b>0.2.</b><br>124.2.3. | 2) одмах одговара на молбе и захтеве и тражи достављање додатних информација без одлагања и доноси одлуке у року од четири месеца од достављања свих тражених информација.<br><br>3) при обављању послова из члана 3. овог закона, у сваком тренутку може да затражи техничку помоћ управљача инфраструктуре и железничких превозника или других квалификованих тела; | ПУ |    |   |
| 17.1.3. | In the process of developing the national regulatory framework, the safety authority shall consult all persons involved and interested parties, including infrastructure managers, railway undertakings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.  | <b>0.2.</b><br>124.2.4.                                | 4) у процесу израде националног регулаторног оквира, консултује се са свим укљученим лицима и заинтересованим странама, укључујући у то управљаче инфраструктуре, железничке превознике, произвођаче, пружаоце услуга одржавања, кориснике и представнике запослених;   | ПУ |    |   |
| 17.2.   | The safety authority shall be free to carry out all inspections and investigations that are needed for accomplishment of its tasks and it shall be granted access to all relevant documents and to premises, installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings.   | <b>0.2.</b><br>124.2.5.                                | 5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане овим законом.   | ПУ |    |   |
| 17.3.   | Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the safety authority are subject to judicial review.  | <b>0.1.</b><br>15.3.                                   | Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може  | ПУ |    | Сва решења која издаје Дирекција у смислу 0.1. су коначна у |

| a) | a1) | б)   | б1)  | в) | г) | д)  |
|----|-----|--|--|----|----|---|
|    |     | <p><b>0.1.</b><br/>18.2.</p> <p><b>0.1.</b><br/>18.13.</p> <p><b>0.1.</b><br/>20.2.</p> <p><b>0.1.</b><br/>23.2.</p> <p><b>0.1.</b><br/>23.10.</p> <p><b>0.1.</b><br/>24.2.</p> <p><b>0.1.</b><br/>28.6.</p> <p><b>0.1.</b><br/>28.12.</p> | <p>покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одузимању сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним</p> |    |    | <p>управном поступку и против њих се може покренути спор пред Управним судом.</p> |

| а)      | а1)   | б)  | б1)   | в) | г)   | д) |
|---------|---|---|---|----|--|----|
|         |   |   | судом.  |    |  |    |
| 17.4.1. | The safety authorities shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of harmonising their decision-making criteria across the Community. Their cooperation shall in particular aim at facilitating and coordinating the safety certification of railway undertakings which have been granted international train paths in accordance with the procedure laid down in Article 15 of Directive 2001/14/EC. |   |   | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 17.4.2. | The Agency shall support the safety authorities in these tasks.   |   |   | НП | Ова одредба се односи на Агенцију.                                   |    |
| 18.1.1. | Each year the safety authority shall publish an annual report concerning its activities in the preceding year and send it to the Agency by 30 September at the latest. The report shall contain information on:<br><br>the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the CSIs laid down in Annex I;  | <b>0.1.</b><br>6.6.<br><br><b>0.1.</b><br>6.7.1.<br><br><b>0.1.</b><br>6.8. | Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године.<br><br>Извештај садржи податке о:<br>1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;<br><br>Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године. | ПУ |  |    |
| 18.1.2  | important changes in legislation and regulation concerning railway safety;  | <b>0.1.</b><br>6.7.2.   | 2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;  | ПУ |  |    |
| 18.1.3  | the development of safety certification and safety authorisation;   | <b>0.1.</b><br>6.7.3.   | 3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;  | ПУ |  |    |
| 18.1.4  | results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings.  | <b>0.1.</b><br>6.7.4.   | 4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.   | ПУ |  |    |

| a)      | a1)   | б)                   | б1)  | в) | г)   | д) |
|---------|---|----------------------|--|----|--|----|
| 18.1.5  | the derogations that have been decided in accordance with Article 14a.8.  |                      |  | НП | Дискрециона одредба. Ова одредба је дискрециона и за државе чланице ЕУ и укључује спровођење алтернативних мера које у нашим условима тренутно не могу да се спроведу. |    |
| 19.1.   | Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred to in Article 21 after serious accidents on the railway system, the objective of which is possible improvement of railway safety and the prevention of accidents.  | <b>0.3.</b><br>30.1. | Центар спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.   | ПУ |  |    |
| 19.2.1. | In addition to serious accidents, the investigating body referred to in Article 21 may investigate those accidents and incidents which under slightly different conditions might have led to serious accidents, including technical failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the trans-European high-speed or conventional rail systems.  | <b>0.3.</b><br>30.2. | Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.  | ПУ |  |    |
| 19.2.2. | The investigating body shall, at its discretion, decide whether or not an investigation of such an accident or incident shall be undertaken. In its decision it shall take into account:<br>(a) the seriousness of the accident or incident;<br>(b) whether it forms part of a series of accidents or incidents relevant to the system as a whole;<br>(c) its impact on railway safety on a Community level, and<br>(d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the safety authority or the Member States. | <b>0.3.</b><br>30.3. | Центар има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. У својој одлуци, он узима у обзир:<br>1) озбиљност несрећа и незгода;<br>2) да ли су остале несреће и незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини;<br>3) утицај на безбедност на железничкој мрежи Републике Србије, као и железничкој мрежи Европске уније;<br>4) захтеве управљача инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), железничког превозника, Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција) или надлежних органа других држава. | ПУ |  |    |
| 19.3.   | The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be determined by the investigating body, taking into account the principles and the objectives of Articles 20 and 22 and depending on the lessons it expects to   | <b>0.3.</b><br>30.4. | Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.  | ПУ |  |    |

| a)      | a1)   | б)                     | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|---|------------------------|---|----|----|----|
|         | draw from the accident or incident for the improvement of safety.   |                        |   |    |    |    |
| 19.4.   | The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.   | <b>0.3.</b><br>5.3.    | Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.  | ПУ |    |    |
| 20.1.   | Member States shall define, in the framework of their respective legal system, the legal status of the investigation that will enable the investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time.   | <b>0.3.</b><br>31.1.   | Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави своје задатке.  | ПУ |    |    |
| 20.2.a. | In accordance with the legislation in force in the Member States and, where appropriate, in cooperation with the authorities responsible for the judicial inquiry, the investigators shall, as soon as possible, be given:<br>(a) access to the site of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations; | <b>0.3.</b><br>31.2.1  | Центар има право на:<br>1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;                                    | ПУ |    |    |
| 20.2.б. | the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes;  | <b>0.3.</b><br>31.2.2. | 2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе; | ПУ |    |    |
| 20.2.ц. | access to and use of the contents of on-board recorders and equipment for recording of verbal messages and registration of the operation of the signaling and traffic control system;   | <b>0.3.</b><br>31.2.3. | 3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;   | ПУ |    |    |
| 20.2.д. | access to the results of examination of the bodies of victims;  | <b>0.3.</b><br>31.2.4. | 4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;   | ПУ |    |    |
| 20.2.e. | access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;  | <b>0.3.</b><br>31.2.5. | 5) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или незгоду;  | ПУ |    |    |
| 20.2.ф. | the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;   | <b>0.3.</b><br>31.2.6. | 6) саслушавање умешаних железничких радника и   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|---------|--|---|--|----|----|----|
|         |  |   | других сведока;  |    |    |    |
| 20.2.г. | access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, the railway undertakings involved and the safety authority.  | <b>0.3.</b><br>31.2.7.  | 7) приступ свим релевантним документима и подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници и Дирекција. Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају и у друге сврхе се не могу користити.   | ПУ |    |    |
| 20.3.   | The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.   | <b>0.3.</b><br>5.2.   | Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.  | ПУ |    |    |
| 21.1.   | Each Member State shall ensure that investigations of accidents and incidents referred to in Article 19 are conducted by a permanent body , which shall comprise at least one investigator able to perform the function of investigator-in-charge in the event of an accident or incident.<br>This body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and notified body, and from any party whose interests could conflict with the tasks entrusted to the investigating body. It shall furthermore be functionally independent from the safety authority and from any regulator of railways. | <b>0.3.</b><br>3.1.6.<br><br><b>0.3.</b><br>4.1.<br><br><b>0.3.</b><br>6.3. | б) Главни истражитељ је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају<br><br>Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).<br><br>Лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује положај државних службеника, да има и најмање девет година радног искуства у | ПУ |    |    |

| a)    | a1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|--|---|--|----|----|----|
|       |  | <p><b>0.3.</b><br/>6.4.</p> <p><b>0.3.</b><br/>6.5.</p> <p><b>0.3.</b><br/>5.1.</p> | <p>ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.</p> <p>Главни истражитељ има по једног помоћника - главног истражитеља у ваздушном, главног истражитеља у железничком и главног истражитеља у водном саобраћају (у даљем тексту: помоћници главног истражитеља).</p> <p>Помоћници главног истражитеља морају, поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника, да имају и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.</p> <p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> |    |    |    |
| 21.2. | The investigating body shall perform its tasks independently of the organisations referred to in paragraph 1 and shall be able to obtain sufficient resources to do so. Its investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence.                                 | <p><b>0.3.</b><br/>5.1.</p>   | <p>Центар је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p>   | ПУ |    |    |
| 21.3. | Member States shall make provision that railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the safety authority, are obliged immediately to report accidents and incidents referred to in Article 19 to the investigating body.<br>The investigating body shall be able to respond to | <p><b>0.1.</b><br/>94.7</p> <p><b>0.1.</b></p>                                      | <p>Управљач и железнички превозници морају без одлагања обавестити Центар и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и незгоди у железничком саобраћају.</p>   | ПУ |    |    |



| a)      | a1)  | б)  | б1)   | в) | г)   | д) |
|---------|--|---|---|----|--|----|
|         | such reports and make the necessary arrangements to start the investigation no later than one week after receipt of the report concerning the accident or incident.  | 94.8.<br><br><b>0.3.</b><br>30.5.<br><br><b>0.3.</b><br>32.3. | Центар мора бити у стању да одговори на те пријаве и да обезбеди потребна практична решења како би почело истрагу најкасније у року од недељу дана од пријема обавештења о несрећи или незгоди.<br><br>Железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају.<br><br>Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази. |    |  |    |
| 21.4.   | The investigating body may combine its tasks under this Directive with the work of investigating occurrences other than railway accidents and incidents as long as such investigations do not endanger its independence.   |   |   | НП | Дискреционо право  |    |
| 21.5.   | If necessary the investigating body may request the assistance of investigating bodies from other Member States or from the Agency to supply expertise or to carry out technical inspections, analyses or evaluations.   |   |   | НП | Дискреционо право.   |    |
| 21.6.   | Member States may entrust the investigating body with the task of carrying out investigations of railway accidents and incidents other than those referred to in Article 19.   |   |   | НП | Дискреционо право.   |    |
| 21.7.   | The investigating bodies shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of developing common investigation methods, drawing up common principles for follow-up of safety recommendations and adaptation to the development of technical and scientific progress. |   |   | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 21.8.   | The Agency shall support the investigating bodies in this task.  |   |   | НП | Ова одредба односи се на Агенцију.                                   |    |
| 22.1.1. | An accident or incident referred to in Article 19 shall be investigated by the investigation body of the Member State in which it occurred. If it is not possible  | <b>0.3.</b><br>32.1.  | Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге  | ПУ |  |    |

| a)      | a1)  | б)   | б1)   | в) | г)   | д) |
|---------|--|--|---|----|--|----|
|         | to establish in which Member State it occurred or if it occurred on or close to a border installation between two Member States the relevant bodies shall agree which one of them will carry out the investigation or shall agree to carry it out in cooperation. The other body shall in the first case be allowed to participate in the investigation and fully share its results. |  | државе или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање несрећа или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврши једно од њих или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несреће или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.   |    |  |    |
| 22.1.2. | Investigation bodies from another Member State shall be invited to participate in an investigation whenever a railway undertaking established and licensed in that Member State is involved in the accident or incident.   | <b>0.3.</b><br>32.2.   | Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.  | ПУ |  |    |
| 22.1.3. | This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.  |  |   | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 22.2.   | For each accident or incident the body responsible for the investigation shall arrange for the appropriate means, comprising the necessary operational and technical expertise to carry out the investigation. The expertise may be obtained from inside or outside the body, depending on the -character of the accident or incident to be investigated.                            | <b>0.3.</b><br>4.4.<br><b>0.3.</b><br>6.6.<br><b>0.3.</b><br>32.3. | У циљу остваривања својих надлежности из става 1. овог члана, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете.<br><br>Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложености послова.<br><br>Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативну и стручно знање и искуство за помоћ при истрази. | ПУ |  |    |
| 22.3.   | The investigation shall be carried out with as much openness as possible, so that all parties can be heard and can share the results. The relevant infrastructure manager and railway undertakings, the safety authority, victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency  | <b>0.3.</b><br>32.4.<br><b>0.3.</b>                                | Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или незгоди, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају.  | ПУ |  |    |

| a)    | a1)   | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|-------|---|--|---|----|----|----|
|       | services involved and representatives of staff and users shall be regularly informed of the investigation and its progress and, as far as practicable, shall be given an opportunity to submit their opinions and views to the investigation and be allowed to comment on the information in draft reports.   | 32.5.<br><br><b>0.3.</b><br>32.6.  | Управљачи, железнички превозници, Дирекција, настрадала лица и њихова породица, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.<br><br>Лица из става 5. овог члана могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја Центра.   |    |    |    |
| 22.4. | The investigating body shall conclude its examinations at the accident site in the shortest possible time in order to enable the infrastructure manager to restore the infrastructure and open it to rail transport services as soon as possible.   | <b>0.3.</b><br>32.7.   | Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.  | ПУ |    |    |
| 23.1. | An investigation of an accident or incident referred to in Article 19 shall be the subject of reports in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or incident and the relevance of the investigation findings. The reports shall state the objectives of the investigations as referred to in Article 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.   | <b>0.3.</b><br>33.1.   | О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке.   | ПУ |    |    |
| 23.2. | The investigating body shall make public the final report in the shortest possible time and normally not later than 12 months after the date of the occurrence. The report shall, as close as possible, follow the reporting structure laid down in Annex V. The report, including the safety recommendations, shall be communicated to the relevant parties referred to in Article 22(3) and to bodies and parties concerned in other Member States. | <b>0.3.</b><br>33.2.<br><br><b>0.3.</b><br>33.3.<br><br><b>0.3.</b><br>33.4.<br><br><b>0.3.</b><br>33.7. | Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке.<br><br>Извештај не садржи податке о личности. Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде.<br><br>Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији, министарству, као и другим заинтересованим странама.<br><br>Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у | ПУ |    |    |

| a)    | a1)   | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|-------|---|--|---|----|----|----|
|       |   |  | железничком саобраћају.   |    |    |    |
| 23.3. | Each year the investigating body shall publish by 30 September at the latest an annual report accounting for the investigations carried out in the preceding year, the safety recommendations that were issued and actions taken in accordance with recommendations issued previously.  | <b>0.3.</b><br>33.5.                             | Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.  | ПУ |    |    |
| 24.1. | Information to be sent to the Agency<br>Within one week after the decision to open an investigation the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage.  | <b>0.3.</b><br>34.1                              | Центар мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити министарство и Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.  | ПУ |    |    |
| 24.2. | The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 23(2) and of the annual report referred to in Article 23(3).   | <b>0.3.</b><br>34.2<br><br><b>0.3.</b><br>34.3   | Центар доставља министарству извод коначног извештаја о истрагама несрећа или незгода у железничком саобраћају из члана 33. став 1. овог закона и годишњи извештај из члана 33. став 5. овог закона.<br><br>Центар доставља извештаје из става 2. овог члана и Европској железничкој агенцији.  | ПУ |    |    |
| 25.1. | A safety recommendation issued by an investigating body shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident or incident.  | <b>0.3.</b><br>35.2.                             | Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.  | ПУ |    |    |
| 25.2. | Recommendations shall be addressed to the safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to other bodies or authorities in the Member State or to other Member States. Member States and their safety authorities shall take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon. | <b>0.3.</b><br>35.3.<br><br><b>0.3.</b><br>35.4. | Препоруке се упућују Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама.<br><br>Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир и, у зависности од случаја, поступају по њима. | ПУ |    |    |

| a)    | a1)   | б)                   | б1)  | в) | г)   | д) |
|-------|---|----------------------|--|----|--|----|
| 25.3. | The safety authority and other authorities or bodies or, when appropriate, other Member States to which recommendations have been addressed, shall report back at least annually to the investigating body on measures that are taken or planned as a consequence of the recommendation.  | <b>0.3.</b><br>35.5. | Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај Центру о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу препорука. | ПУ |  |    |
| 26.   | The Annexes shall be adapted to scientific and technical progress. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).  |                      |  | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 27.   | Committee procedure<br>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.<br>2. 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. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.<br>3. Where reference is made to this paragraph, Article 3 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.<br>4. The Committee shall adopt its Rules of Procedure.                           |                      |  | НП | Ова одредба се односи на Комисију.                                   |    |
| 28.   | 1. Member States may bring any measures concerning the implementation of this Directive to the attention of the Commission. Appropriate decisions shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).<br>2. At the request of a Member State or on its own initiative the Commission shall, in a specific case, examine the application and enforcement of provisions concerning safety certification and safety authorisation, and within two months of receipt of such a request decide in accordance with the procedure referred to in Article 27(2) whether the related measure may continue to be applied. The |                      |  | НП | Ова одредба се односи на Комисију.                                   |    |

| a)    | a1)  | б)                         | б1)              | в) | г)   | д) |
|-------|--|----------------------------|------------------|----|--|----|
|       | Commission shall communicate its decision to the European Parliament, the Council and the Member States.   |                            |                  |    |  |    |
| 29.   | Amendments to Directive 95/18/EC   |                            |                  | НП | Ова одредба односи се на Европски парламент.                         |    |
| 30.   | Amendments to Directive 2001/14/EC   |                            |                  | НП | Ова одредба односи се на Европски парламент.                         |    |
| 31.   | Report and further Community action<br>The Commission shall submit to the European Parliament and to the Council before 30 April 2007 and every five years thereafter a report on the implementation of this Directive.<br>The report shall be accompanied where necessary by proposals for further Community action.  |                            |                  | НП | Ова одредба односи се на Комисију.                                   |    |
| 32.1. | Penalties<br>The Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive.  | <b>0.1.</b><br>123. - 125. | Казнене одредбе. | ПУ |  |    |
| 32.2. | The Member States shall notify those rules to the Commission by the date specified in Article 33 and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.   |                            |                  | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 33.   | Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 30 April 2006 at the latest. They shall forthwith inform the Commission thereof.<br>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States. |                            |                  | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| 34.   | Entry into force<br>This Directive shall enter into force on the day of its  |                            |                  | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између                    |    |

| a)      | a1)   | б)  | б1)  | в) | г)   | д) |
|---------|---|---|--|----|--|----|
|         | publication in the Official Journal of the European Union.  |   |  |    | држава чланица ЕУ.   |    |
| 35.     | Addressees<br>This Directive is addressed to the Member States.   |   |  | НП | Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. |    |
| AI.1.   | Common safety indicators (CSIs) shall be reported annually by the safety authorities defined in Article 3(g). Indicators relating to activities referred to in Article 2(2), (a) and (b), should be accounted for separately, if they are submitted. If new facts or errors are discovered after the submission of the report, the indicators for one particular year shall be amended or corrected by the safety authority at the first convenient opportunity and at the latest in the next annual report. Common definitions for the CSIs and methods to calculate the economic impact of accidents are laid down in the Appendix. | <p><b>0.1.</b><br/>6.6.</p> <p><b>0.1.</b><br/>6.7.</p> <p><b>0.1.</b><br/>6.8.</p> <p><b>0.1.</b><br/>6.9.</p> <p><b>0.1.</b><br/>6.5.</p> | <p>Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га Министру најкасније до 30. септембра текуће године.</p> <p>Извештај садржи податке о:</p> <p>1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;</p> <p>2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;</p> <p>3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;</p> <p>4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.</p> <p>Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.</p> <p>Уколико се после достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи првом приликом, а најкасније у следећем годишњем извештају.</p> <p>ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, прописује Дирекција.</p> | ПУ |  |    |
| AI.1.1. | 1. Indicators relating to accidents<br>1.1. Total and relative (to train-kilometres) number   | <b>0.6.</b><br>3.1.   | Показатељи који се односе на несреће су:   | ПУ |  |    |

| a)      | a1)  | б)                          | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|--|-----------------------------|---|----|----|----|
|         | <p>of significant accidents and a break-down for the following types of accidents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- collision of train with rail vehicle,</li> <li>- collision of train with obstacle within the clearance gauge,</li> <li>- derailment of train,</li> <li>- level crossing accident, including accident involving pedestrians at level crossing, and a further break-down for the five types of level crossings defined in point 6.2,</li> <li>- accident to persons involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides,</li> <li>- fire in rolling stock,</li> <li>- other.</li> </ul> <p>Each significant accident shall be reported under the type of the primary accident, even if the consequences of the secondary accident are more severe (e.g. a derailment followed by a fire).</p> | <p><b>0.6.</b><br/>3.3.</p> | <p>1) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) значајних несрећа приказан по следећим врстама несрећа:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) судари возова са железничким возилима;</li> <li>(2) судари возова са препрекама унутар слободног профила;</li> <li>(3) исклизнућа возова;</li> <li>(4) несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу;</li> <li>(5) несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства;</li> <li>(6) пожари у железничким возилима;</li> <li>(7) остале несреће;</li> </ol> <p>Свака значајна несрећа се пријављује по врсти несрећекоја се прва догодила, чак иако су последице несреће која се касније догодила озбиљније, нпр. пожар после исклизнућа.</p> |    |    |    |
| AI.1.2. | <p>1.2. Total and relative (to train-kilometres) number of persons seriously injured and killed by type of accident divided into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- passengers (also in relation to total number of passenger-kilometres and passenger train-kilometres),</li> <li>- employee or contractor,</li> <li>- trespasser,</li> <li>- other person at a platform,</li> <li>- other person not at a platform.</li> </ul>   | <p><b>0.6.</b><br/>3.2.</p> | <p>2) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) тешко повређених ипогинулих лица по врстама несрећа, подељених у следеће категорије:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком саобраћају);</li> <li>(2) запослени или особље извођача радова;</li> <li>(3) корисници путних прелаза у нивоу;</li> <li>(4) лица којима није дозвољен приступ железничком подручју;</li> <li>(5) остала лица на перонима;</li> <li>(6) остала лица ван перона.</li> </ol>   | ПУ |    |    |
| AI.2.   | <p>2. Indicators relating to dangerous goods</p> <p>Total and relative (to train-kilometres) number of accidents involving the transport of dangerous goods by rail divided into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods, as defined by the Appendix,</li> <li>- number of such accidents in which dangerous goods</li> </ul>   | <p><b>0.6.</b><br/>4.</p>   | <p>Показатељи који се односе на опасну робу су укупан и релативни број (у односу на број возних километара) несрећа везаних за превоз опасне робе подељених у следеће категорије:5</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опаснуробу;</li> <li>2) број несрећа у којима је дошло до ослобађања</li> </ol>  | ПУ |    |    |



| a)    | a1)   | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|-------|---|--|--|----|----|----|
|       | are released.   |  | опасне робе.   |    |    |    |
| AI.3. | 3. Indicators relating to suicides<br>Total and relative (to train-kilometres) number of suicides.  | <b>0.6.</b><br>5.  | Показатељи који се односе на самоубиства су укупан и релативни број (у односу на возне километре) самоубиства.   | ПУ |    |    |
| AI.4. | 4. Indicators relating to precursors of accidents<br>Total and relative (to train-kilometres) number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor:<br>- broken rails,<br>- track buckle and other track misalignment,<br>- wrong-side signalling failure,<br>- signal passed at danger when passing a danger point,<br>- signal passed at danger without passing a danger point,<br>- broken wheel on rolling stock in service,<br>- broken axle on rolling stock in service.<br>All precursors are to be reported, both those resulting and those not resulting in accidents. (A precursor resulting in a significant accident shall also be reported under indicators relating to precursors; a precursor not resulting in a significant accident shall only be reported under indicators relating to precursors). | <b>0.6.</b><br>6.1.<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><b>0.6.</b><br>6.4.<br><br><b>0.6.</b><br>6.5.<br><br><b>0.6.</b><br>6.6. | Показатељи који се односе на незгоде (догађаје који претходе несрећама) су укупан и релативни број (у односу на број возних километара):<br>1) сломљених шина;<br>2) извијања и других деформација колосека;<br>3) погрешних показивања сигналних знакова;<br>4) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке;<br>5) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке;<br>6) сломљених тачкова на железничким возилима у саобраћају;<br>7) сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају.<br><br>Приказују се све незгоде (догађаји који претходе несрећама), како они који за последицу имају несрећу, тако и они који је немају.<br><br>Незгоде које за последицу имају значајну несрећу приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.<br><br>Незгоде које за последицу немају значајну несрећу приказују се само у оквиру показатеља из овог члана. | ПУ |    |    |
| AI.5. | 5. Indicators to calculate the economic impact of accidents<br>Total in euro and relative (to train-kilometres):<br>- number of deaths and serious injuries multiplied by the Value of Preventing a Casualty (VPC),<br>- cost of damages to environment,<br>- cost of material damages to rolling stock or infrastructure,<br>- cost of delays as a consequence of accidents.<br>Safety authorities shall report the economic impact of significant accidents. The VPC is the value society   | <b>0.6.</b><br>7.  | Показатељи за израчунавање економских последица несрећа су:<br>1) број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава;<br>2) трошкови штете нанесене животној средини;<br>3) трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури;<br>4) трошкови кашњења изазваних несрећама.<br><br>Показатељи из става 1. овог члана изражавају се у  | ПУ |    |    |

| а)      | а1)  | б)                    | б1)  | в) | г) | д) |
|---------|--|-----------------------|--|----|----|----|
|         | attributes to the prevention of a casualty and as such shall not form a reference for compensation between parties involved in accidents.  |                       | динарима и то укупно и релативно (у односу на број возних километара).<br>Дирекција за железнице у свом годишњем извештају приказује економске последице значајних несрећа.  |    |    |    |
| AI.6.1. | <p>6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation</p> <p>6.1. Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation and percentage of train-kilometres using on-board TPSs, where these systems provide:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- warning,</li> <li>- warning and automatic stop,</li> <li>- warning and automatic stop and discrete supervision of speed,</li> <li>- warning and automatic stop and continuous supervision of speed.</li> </ul> | <b>0.6.</b><br>8.1.1. | <p>Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре су:</p> <p>1) проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) аутоматско упозорење машиновођи;</li> <li>(2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња;</li> <li>(3) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу);</li> <li>(4) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);</li> </ul> | ПУ |    |    |
| AI.6.2. | <p>6.2. Number of level crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) passive level crossing</li> <li>(b) active level crossing: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) manual,</li> <li>(ii) automatic with user-side warning,</li> <li>(iii) automatic with user-side protection,</li> <li>(iv) rail-side protected.</li> </ul> </li> </ul>  | <b>0.6.</b><br>8.1.2. | <p>2) број путних прелаза у нивоу (укупно, по пружном километру и по колосечном километру) подељених у следеће категорије:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) неосигурани (пасивни) путни прелази;</li> <li>(2) осигурани (активни) путни прелази: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ручни;</li> <li>- аутоматски са упозорењем за корисника;</li> <li>- аутоматски са заштитом за корисника;</li> <li>- аутоматски са заштитом на страни колосека.</li> </ul> </li> </ul>  | ПУ |    |    |

| а)        | а1)  | б)                   | б1)   | в) | г) | д) |
|-----------|--|----------------------|---|----|----|----|
| А1.Д.1.1. | ‘significant accident’ means any accident involving at least one rail vehicle in motion, resulting in at least one killed or seriously injured person, or in significant damage to stock, track, other installations or environment, or extensive disruptions to traffic, excluding accidents in workshops, warehouses and depots; | <b>0.6.</b><br>2.18. | 18) <i>значајна несрећа</i> је несрећа у којој је учествовало најмање једно железничко возило у покрету, која има за последицу усмрћење или тешке повреде најмање једног лица или наношење знатне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини или знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја; ту не спадају несреће које су се догодиле у радионицама, складиштима или депоима; | ПУ |    |    |
| А1.Д.1.2. | ‘significant damage to stock, track, other installations or environment’ means damage that is equivalent to EUR 150 000 or more;   | <b>0.6.</b><br>2.6.  | б) <i>знатна штета</i> је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;  | ПУ |    |    |
| А1.Д.1.3. | ‘extensive disruptions to traffic’ means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more;   | <b>0.6.</b><br>2.5.  | 5) <i>знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја</i> је прекид саобраћаја на магистралним железничким пругама у трајању од шест или више сати;  | ПУ |    |    |
| А1.Д.1.4. | ‘train’ means one or more railway vehicles hauled by one or more locomotives or railcars, or one railcar travelling alone, running under a given number or specific designation from an initial fixed point to a terminal fixed point, including a light engine, i.e. a locomotive travelling on its own,;                         | <b>0.6.</b><br>2.2.  | 2) <i>воз</i> је једно или више железничких возила које вуче једна или више локомотива или моторних кола или једна моторна кола која возе сама, под одређеним бројем или посебном ознаком, од одређене почетне тачке до одређене завршне тачке, укључујући вучно возило односно локомотиву која вози сама;  | ПУ |    |    |
| А1.Д.1.5. | ‘collision of train with rail vehicle’ means a front to front, front to end or a side collision between a part of a train and a part of another train or rail vehicle, or with shunting rolling stock;   | <b>0.6.</b><br>2.43. | 43) <i>судар воза са железничким возилом</i> је удар дела једног воза у предњи, задњи или бочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;  | ПУ |    |    |
| А1.Д.1.6. | ‘collision of train with obstacle within the clearance gauge’ means a collision between a part of a train and objects fixed or temporarily present on or near the track (except at level crossings if lost by a crossing vehicle or user), including collision with overhead contact lines;  | <b>0.6.</b><br>2.44. | 44) <i>судар воза са препреком унутар слободног профила</i> је удар дела воза у објекте који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или у њеној близини (осим на путним прелазима у нивоу, ако су током преласка испали из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу;  | ПУ |    |    |

| a)         | a1)  | б)                   | б1)  | в) | г) | д) |
|------------|--|----------------------|--|----|----|----|
| AI.Д.1.7.  | ‘derailment of train’ means any case in which at least one wheel of a train leaves the rails;  | <b>0.6.</b><br>2.9.  | 9) <i>исклизнуће воза</i> је сваки случај када најмање један точак воза спадне са шина;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.8.  | ‘level crossing accident’ means any accident at level crossings involving at least one railway vehicle and one or more crossing vehicles, other crossing users such as pedestrians or other objects temporarily present on or near the track if lost by a crossing vehicle or user;  | <b>0.6.</b><br>2.16. | 16) <i>несрећа на путном прелазу у нивоу</i> је несрећа у којој учествује најмање једножелезничко возило и једно или више друмских возила која прелазе путни прелаз у нивоу, остали корисници прелаза, као што су пешаци, или предмети који су привремено присутни на колосеку или се налазе у близини колосека, уколико их је изгубило друмско возило или корисник прелаза;     | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.9.  | ‘accident to persons involving rolling stock in motion’ means accidents to one or more persons who are either hit by a railway vehicle or by an object attached to, or that has become detached from, the vehicle, this includes persons who fall from railway vehicles as well as persons who fall or are hit by loose objects when travelling on board vehicles; | <b>0.6.</b><br>2.17. | 17) <i>несрећа у којој су страдала лица, изазвана железничким возилима у покрету</i> јенесрећа у којој је страдало једно или више лица које је ударило железничко возило или предмет који је прикачен за возило или се од њега откачио; ту спадају и лица која падну са железничких возила, као и лица које падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу; | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.10. | ‘fire in rolling stock’ means a fire or explosion that occurs in a railway vehicle (including its load) when it is running between the departure station and the destination, including when stopped at the departure station, the destination or intermediate stops, as well as during re- marshalling operations;  | <b>0.6.</b><br>2.27. | 27) <i>пожар у железничком возилу</i> је пожар или експлозија до које дође на железничкомвозилу (укључујући и његов товар) док саобраћа између полазне и упутне станице, као и када стоји у полазној станици, упутној станици или у међустаници или током маневрисања;   | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.11. | ‘other (accident)’ means any accident other than a collision of train with rail vehicle, collision of train with obstacle within the clearance gauge, derailment of train, level crossing accident, an accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;  | <b>0.6.</b><br>2.22. | 22) <i>остале несреће</i> су све несреће осим судара воза са железничким возилом, судара воза са препреком унутар слободног профила, исклизнућа воза, несрећа на путном прелазу у нивоу, несрећа у којима су страдала лица изазваних железничким возилима у покрету или пожара на железничком возилу;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.12. | ‘passenger’ means any person, excluding a member of the train crew, who makes a trip by rail, including a passenger trying to embark onto or disembark from a moving train for accident statistics only;   | <b>0.6.</b><br>2.34. | 34) <i>путник</i> је свако лице које путује возом изузев возног особља, укључујући и лицекоје покушава да уђе у воз или да из њега изађе док је воз у покрету;   | ПУ |    |    |

| a)         | a1)  | б)                   | б1)  | в) | г) | д) |
|------------|--|----------------------|--|----|----|----|
| AI.Д.1.13. | ‘employee or contractor’ means any person whose employment is in connection with a railway and is at work at the time of the accident, including the staff of contractors, self-employed contractors, the crew of the train and persons handling rolling stock and infrastructure installations; | <b>0.6.</b><br>2.4.  | 4) <i>запослени и особље извођача радова</i> су сва лица чије је запослење везано за железницу и која су на радном месту у време дешавања несреће, укључујући особље извођача радова, самозапослене извођаче радова, возно особље и лица које рукују железничким возилима и инфраструктурним постројењима; | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.14. | ‘level crossing user’ means any person using a level crossing to cross the railway line by any means of transport or by foot;  | <b>0.6.</b><br>2.11. | 11) <i>корисници путног прелаза у нивоу</i> су сва лица која користе путни прелаз да би прешла преко железничке пруге неким превозним средством или пешице;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.15. | ‘trespasser’ means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user;   | <b>0.6.</b><br>2.12. | 12) <i>лица којима је забрањен приступ на железничко подручје</i> су сва лица најжелезничком подручју којима је присуство забрањено, изузев корисника путних прелаза;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.16. | ‘other person at a platform’ means any person at a railway platform who is not defined as ‘passenger’, ‘employee or contractor’, ‘level crossing user’, ‘other person not at a platform’ or ‘trespasser’;  | <b>0.6.</b><br>2.23. | 23) <i>остала лица на перону</i> су сва лица на железничком перону које нису дефинисани као „путници”, „запослени и особље извођача радова”, „корисници путних прелаза у нивоу”, „остала лица ван перона”, или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје”;                                   | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.17. | ‘other person not at a platform’ means any person not at a railway platform who is not defined as ‘passenger’, ‘employee or contractor’, ‘level crossing user’, ‘other person at a platform’ or ‘trespasser’;  | <b>0.6.</b><br>2.24. | 24) <i>остала лица ван перона</i> су сва лица која нису на перону и нису дефинисани као „путници”, „запослени и особље извођача радова”, „корисници путних прелаза у нивоу”, „остала лица на перону” или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје”;   | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.18. | ‘death (killed person)’ means any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding any suicide;   | <b>0.6.</b><br>2.25. | 25) <i>погинуло лице</i> је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиства;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.1.19. | ‘serious injury (seriously injured person)’ means any person injured who was hospitalised for more than 24 hours as a result of an accident, excluding any attempted suicide.  | <b>0.6.</b><br>2.45. | 45) <i>тежко повређено лице</i> је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;   | ПУ |    |    |

| a)        | a1)  | б)                   | б1)   | в) | г) | д) |
|-----------|--|----------------------|---|----|----|----|
| AI.Д.2.1. | ‘accident involving the transport of dangerous goods’ means any accident or incident that is subject to reporting in accordance with RID/ADR section 1.8.5;  | <b>0.6.</b><br>2.15. | 15) <i>несрећа везана за превоз опасне робе</i> је свака несрећа или незгода о којима седоставља извештај у складу са Правилником о међународном железничком превозу опасне робе (у даљем тексту: RID), који је Додатак Ц 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”, број 1/10), или у складу са Европским споразумом о међународном друмском транспорту опасног терета (ADR) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 14/13 и 2/14); | ПУ |    |    |
| AI.Д.2.2. | ‘dangerous goods’ means those substances and articles the carriage of which is prohibited by RID, or authorised only under the conditions prescribed therein.  | <b>0.6.</b><br>2.19. | 19) <i>опасна роба</i> су супстанце и предмети чији је превоз забрањен у складу са RID или је дозвољен само под одређеним условима прописаним у њему;   | ПУ |    |    |
| AI.Д.3.1. | ‘suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in death, as recorded and classified by the competent national authority;  | <b>0.6.</b><br>2.37. | 37) <i>самоубиство</i> је чин намерног самоповређивања који доводи до смрти;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.3.2. | ‘attempted suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.   | <b>0.6.</b><br>2.28. | 28) <i>покушај самоубиства</i> је чин намерног самоповређивања чија је последица тешкаповреда;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.4.1. | ‘broken rail’ means any rail which is separated in two or more pieces, or any rail from which a piece of metal becomes detached, causing a gap of more than 50 mm in length and more than 10 mm in depth on the running surface; | <b>0.6.</b><br>2.40. | 40) <i>сломљена шина</i> је свака шина која се изломи на два или више дела или шина одкоје се одвоји део метала и тако на возној површини проузрокује пукотину већу од 50 mm по дужини, односно 10 mm по дубини;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.4.2. | ‘track buckle or other track misalignment’ means any fault related to the continuum and the geometry of track, requiring track to be placed out of service or immediate restriction of permitted speed;                          | <b>0.6.</b><br>2.7.  | 7) <i>извијање или друга деформација колосека</i> је сваки недостатак везан за континуитети геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.4.3. | ‘wrong side signalling failure’ means any technical failure of a signalling system (either to infrastructure or to rolling stock), resulting in signalling information   | <b>0.6.</b><br>2.26. | 26) <i>погрешно показивање сигналних знакова</i> су све грешке сигналног система (наинфраструктури или  | ПУ |    |    |

| a)        | a1)  | б)   | б1)  | в) | г) | д) |
|-----------|--|--|--|----|----|----|
|           | less restrictive than that demanded;   |  | на железничким возилима) које доводе до давања мање рестриктивног сигналног знака од захтеваног;   |    |    |    |
| AI.Д.4.4. | ‘Signal Passed at Danger when passing a danger point’ means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement and travels beyond the danger point;   | <b>0.6.</b><br>2.30.   | 30) <i>пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке</i> јесвака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање и прође опасну тачку;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.4.5. | <p>‘Signal Passed at Danger without passing a danger point’ means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement but does not travel beyond the danger point.</p> <p>Unauthorised movement as referred to in points 4.4 and 4.5 above means to pass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a trackside colour light signal or semaphore at danger, or an order to STOP where a Train Protection system (TPS) is not operational,</li> <li>— the end of a safety related movement authority provided in a TPS,</li> <li>— a point communicated by verbal or written authorisation laid down in regulations,</li> <li>— stop boards (buffer stops are not included) or hand signals.</li> </ul> <p>Any case in which a vehicle without any traction unit attached or a train that is unattended runs away past a signal at danger is not included. Any case in which, for any reason, the signal is not turned to danger in time to allow the driver to stop the train before the signal is not included.</p> <p>Safety Authorities may report separately on the four indices of unauthorised movement listed in the indents in this point and shall report at least an aggregate indicator containing data on all four items indices.</p> | <b>0.6.</b><br>2.31.<br><br><b>0.6.</b><br>6.2.<br><br><b>0.6.</b><br>6.3.<br><br><b>0.6.</b><br>6.4.<br><br><b>0.6.</b><br>6.5. | <p>31) <i>пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке</i> јесвака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање али не прође опасну тачку;</p> <p>Недозвољеном вожњом поред сигнала који забрањује даљу вожњу из става 1. тач. 4 и 5) овог члана сматра се пролазак:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) пружног сигнала који забрањује даљу вожњу или непоштовање наредбе заустављање када систем за заштиту воза није у функцији;</li> <li>2) краја одобрења за безбедно кретање предвиђеног системом за заштиту воза;</li> <li>3) тачке одређене путем усменог или писменог наређења издатог у складу са важећим прописима;</li> <li>4) ознаке за заустављање (осим грудобрана) или ручних сигнала;</li> </ol> <p>У недозвољене вожње не спадају случајеви када возило без вучне јединице или непосредни воз одбегне поред сигнала који забрањује вожњу, као ни случајеви у којима, из било ког разлога, сигнал није био на време постављен да показује забрањену вожњу како би омогућио машиновођи да заустави воз пре сигнала.</p> <p>Приказују се све незгоде (догађаји који претходе несрећама), како они који за последицу имају несрећу, тако и они који је немају.</p> <p>Незгоде које за последицу имају значајну несрећу</p> | ПУ |    |    |

| а)         | а1)  | б)                    | б1)   | в) | г) | д) |
|------------|--|-----------------------|---|----|----|----|
|            |  | <b>0.6.</b><br>6.6.   | приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.<br><br>Незгоде које за последицу немају значајну несрећу приказују се само у оквиру показатеља из овог члана.   |    |    |    |
| А1.Д.4.6.  | 'broken wheel on rolling stock in service' means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision);  | <b>0.6.</b><br>2.41.  | 41) <i>сломљени точак на железничком возилу у саобраћају</i> означава лом који утиче на точак и ствара ризик од несреће (исклизуће или судар);  | ПУ |    |    |
| А1.Д.4.7.  | 'broken axle on rolling stock in service' means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision).  | <b>0.6.</b><br>2.42.  | 42) <i>сломљена осовина на железничком возилу у саобраћају</i> означава лом који утиче на осовину и ствара ризик од несреће (исклизуће или судар);  | ПУ |    |    |
| А1.Д.5.1.1 | The Value of Preventing a Casualty (VPC) is composed of:<br><br>(1) Value of safety per se: Willingness to Pay (WTP) values based on stated preference studies carried out in the Member State for which they are applied.   | <b>0.6.</b><br>9.1.1. | Вредност превенције жртава обухвата:<br>1) вредност спремности за плаћање ради спречавања жртава, која се заснива на приоритетима утврђеним у Републици Србији;   | ПУ |    |    |
| А1.Д.5.1.2 | (2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed of:<br><br>— medical and rehabilitation cost,<br><br>— legal court cost, cost for police, private crash investigations, the emergency service and administrative costs of insurance,<br><br>— production losses: value to society of goods and services that could have been produced by the person if the accident had not occurred.<br><br>When calculating the costs of casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury). | <b>0.6.</b><br>9.1.2. | 2) процењене директне и индиректне трошкове у Републици Србији:<br>(1) медицинске трошкове и трошкове рехабилитације;<br>(2) судске трошкове, трошкове увиђаја и трошкове истрага несрећа, трошкове хитне помоћи и трошкове осигурања;<br>(3) производне губитке тј. вредности добара која су могла да буду произведена и вредности услуга које су могле да буду пружене да се несрећа није догодила. | ПУ |    |    |
| А1.Д.5.2.  | Common principles to appraise the value of safety per se and direct/indirect economic costs:<br><br>For the value of safety per se, the assessment of whether available estimates are appropriate or not shall be based on the following considerations:<br><br>— estimates shall relate to a system for valuation of mortality risk reduction in the transport sector and   |                       |   | НУ |    |    |



| a)         | a1)  | б)                           | б1)   | в) | г) | д) |
|------------|--|------------------------------|---|----|----|----|
|            | <p>follow a Willingness to Pay (WTP) approach according to stated preference methods,</p> <p>— the respondent sample used for the values shall be representative of the population concerned. In particular, the sample has to reflect the age/ income distribution along with other relevant socioeconomic/demographic characteristics of the population,</p> <p>— method for eliciting WTP values: survey design shall be such that questions are clear/meaningful to respondents.</p> <p>Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of the real costs borne by society.</p> |                              |   |    |    |    |
| AI.Д.5.3.1 | <p>‘Cost of damage to environment’ means costs that are to be met by Railway Undertakings and Infrastructure Managers, appraised on the basis of their experience, in order to restore the damaged area to its state before the railway accident.</p>  | <p><b>0.6.</b><br/>2.48.</p> | <p>48) <i>трошкови штете нанесене животној средини</i> су трошкови које сnose железнички превозници и управљачи инфраструктуре, а који се процењују на основу њиховог искуства, како би се оштећена област вратила у стање пре несреће на железници.</p>  | ПУ |    |    |
| AI.Д.5.3.2 | <p>‘Cost of material damage to rolling stock or infrastructure’ means the cost of providing new rolling stock or infrastructure, with the same functionalities and technical parameters as that damaged beyond repair, and the cost of restoring repairable rolling stock or infrastructure to its state before the accident, to be estimated by Railway Undertakings and Infrastructure Managers on the basis of their experience, including also costs related to the leasing of rolling stock, as a consequence of non-availability due to damaged vehicles.</p>                                    | <p><b>0.6.</b><br/>2.47.</p> | <p>47) <i>трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури</i> су трошкови набавке нових железничких возила или нове инфраструктуре која се не може поправити, са истом функцијом и техничким параметрима и трошкови враћања железничких возила или инфраструктуре која се може поправити у стање пре несреће; обе врсте трошкова процењују железнички превозници и управљачи инфраструктуре на основу искуства; ови трошкови обухватају и трошкове везане за изнајмљивање железничких возила као последице нерасположивости оштећених возила;</p> | ПУ |    |    |
| AI.Д.5.3.3 | <p>‘Cost of delays as a consequence of accidents’ means the monetary value of delays incurred by users of rail transport (passengers and freight customers) as a consequence of accidents, calculated by the following model:</p>  | <p><b>0.6.</b><br/>10.</p>   | <p>Трошкови кашњења услед несреће представљају новчану вредност кашњења коју сnose корисници железничког превоза (путници и комитенти у превозу робе).</p> <p>Трошкови кашњења услед несреће израчунавају се</p>  | ПУ |    |    |

| a) | a1)   | б) | б1)   | в) | г) | д) |
|----|---|----|---|----|----|----|
|    | <p><b>VT = monetary value of travel time savings</b></p> <p><i>Value of time for a passenger of a train (an hour)</i></p> <p><math>VT_p = [VT \text{ of work passengers}] * [\text{Average percentage of work passengers per year}] + [VT \text{ of non-work passengers}] * [\text{Average percentage of non-work passengers per year}]</math></p> <p>VT<sub>p</sub> is measured in EUR per passenger per hour</p> <p>‘Work passenger’ means a passenger travelling in connection with their professional activities excluding commuting.</p> <p><i>Value of time for a freight train (an hour)</i></p> <p><math>VT_f = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne-Km)/(Train-Km)]</math></p> <p>VT<sub>f</sub> is measured in EUR per freight tonne per hour</p> <p>Average tonnes of goods transported per train in one year = (Tonne-Km)/ (Train-Km)</p> <p><b>CM = Cost of 1 minute of delay of a train</b></p> <p><i>Passenger train</i></p> <p><math>CM_p = K1 * (VT_p / 60) * [(Passenger-Km)/(Train-Km)]</math></p> <p>Average number of passengers per train in one year = (Passenger-Km)/ (Train-Km)</p> <p><i>Freight train</i></p> <p><math>CM_f = K2 * (VT_f / 60)</math></p> <p>Factors K1 and K2 are between the value of time and the value of delay, as estimated by stated preference</p> |    | <p>по следећем моделу:</p> <p>1) Вредност времена за путнике у возу (по сату):</p> <p><math>VT_p = [VT \text{ пословних путника}] * [\text{просечни проценат таквих путника годишње}] + [VT \text{ путника који не путују послом}] * [\text{просечни проценат таквих путника годишње}]</math>,</p> <p>где:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VT<sub>p</sub> је изражено у динарима по путнику по сату;</li> <li>- пословни путник је путник који путује у вези са својом професионалном делатношћу, искључујући путовање до и од места рада;</li> <li>- VT је новчана вредност уштеде времена путовања;</li> <li>- VT за путовање пословног путника износи 700,00 динара по сату;</li> <li>- VT за путовање путника који не путује у вези са својом професионалном делатношћу износи 250,00 динара по сату;</li> </ul> <p>2) Вредност времена за теретни воз (по сату):</p> <p><math>VT_t = [VT \text{ теретних возова}] * [(\text{тонски километар})/(\text{возни километар})]</math>,</p> <p>где:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VT<sub>t</sub> је изражено у динарима по тони робе и по сату;</li> <li>- VT је новчана вредност уштеде времена превоза;</li> <li>- (тонски километар)/(возни километар) је просечни број тона терета превезеног возом у једној години;</li> <li>- VT за превоз 1 тоне робе износи 35,00 динара по сату;</li> </ul> <p>3) C<sub>m</sub> = цена једног минута кашњења воза:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- за воз за превоз путника:</li> </ul> <p><math>C_{mp} = K1 * (VT_p / 60) * [(\text{путнички километар})/(\text{возни километар})]</math></p> <p>(путнички километар)/(возни километар) = просечан број путника по возу годишње;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- за теретни воз:</li> </ul> <p><math>C_{mt} = K2 * (VT_t / 60)</math></p> |    |    |    |

| a)        | a1)  | б)  | б1)  | в) | г) | д) |
|-----------|--|---|--|----|----|----|
|           | <p>studies, to take into account that the time lost as a result of delays is perceived significantly more negatively than normal travel time.</p> <p>Cost of delays of an accident = <math>CM_P * (\text{Minutes of delay of passenger trains}) + CM_F * (\text{Minutes of delay of freight trains})</math></p> <p><i>Scope of the model</i></p> <p>Cost of delays is to be calculated for significant accidents, as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— real delays on the railway lines where accidents occurred as measured at terminal station</li> <li>— real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines.</li> </ul>              |   | <p>Фактори K1 и K2 се налазе између вредности времена путовања и вредности кашњења. Фактор K1 износи 2,5 а фактор K2 износи 2,15;</p> <p>4) Трошкови кашњења насталог услед несреће износе:<br/> <math>Стр * (\text{минути кашњења возова за превоз путника}) + Срт * (\text{минути кашњења теретних возова})</math>.</p> <p>Трошкови кашњења израчунавају се за значајна несреће и то:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) трошкови стварних кашњења на железничким пругама на којима се догодиланесрећа, мерено у упутним станицама;</li> <li>2) трошкови стварних кашњења или, уколико то није могуће, процењених кашњења надругим железничким пругама изазваних несрећама на пругама из тачке 1) овог става.</li> </ol> <p>Вредности VT дате у овом члану сваке године се увећавају односно смањују за степен раста односно смањења бруто националног производа.</p> |    |    |    |
| AI.Д.6.1. | ‘Train Protection System (TPS)’ means a system that helps to enforce obedience to signals and speed restrictions.  | <b>0.6.</b><br>2.38.                              | 38) <i>систем за заштиту воза</i> је систем који омогућава осигурање поштовања сигнала и ограничења брзине;  | ПУ |    |    |
| AI.Д.6.2. | <p>‘On-board systems’ mean systems assisting the driver to observe line-side signalling and in cab signalling and thus providing protection of danger points and enforcement of speed limits. On-board TPSs are described as follows:</p> <p>(a) Warning, providing automatic warning to driver.</p> <p>(b) Warning and automatic stop, providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger.</p> <p>(c) Warning and automatic stop and discrete supervision of speed, providing protection of danger points, where ‘discrete supervision of speed’ means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal.</p> | <b>0.6.</b><br>2.39.<br><br><b>0.6.</b><br>8.1.1. | <p>39) <i>систем за заштиту воза уграђен на возилу</i> је систем који помаже машиновођи да поштује пружну сигнализацију и сигнализацију у управљачници и тиме осигурава заштиту опасних тачака и поштовање ограничења брзине;</p> <p>1) проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) аутоматско упозорење машиновођи;</li> <li>(2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња;</li> <li>(3) аутоматско упозорење, аутоматско</li> </ol>  | ПУ |    |    |

| a)        | a1)   | б)                   | б1)  | в) | г) | д) |
|-----------|---|----------------------|--|----|----|----|
|           | <p>(d) Warning and automatic stop and continuous supervision of speed, providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where 'continuous supervision of speed' means continuous indication and enforcement of the maximal allowed target speed on all sections of the line.</p> <p>Type (d) is regarded as Automatic Train Protection (ATP) system.</p> |                      | <p>заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу);</p> <p>(4) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);</p> |    |    |    |
| AI.Д.6.3. | <p>'level crossing' means any level intersection between a road or passage and a railway, as recognised by the infrastructure manager and open to public or private users. Passages between platforms within stations are excluded, as well as passages over tracks for the sole use of employees.</p>  | <b>0.6.</b><br>2.35. | <p>35) <i>путни прелаз у нивоу</i> је свако укрштање између железничке пруге и пута или пролаза у нивоу, признато од стране управљача инфраструктуре и отворено за јавне или приватне кориснике; у путне прелазе у нивоу не спадају прелази између перона железничке станице, као ни прелази изнад колосека резервисани само за запослене;</p>   | ПУ |    |    |
| AI.Д.6.4. | <p>'road' means, for the purpose of railway accident statistics, any public or private road, street or highway, including adjacent footpaths and bicycle lanes.</p>   | <b>0.6.</b><br>2.33. | <p>33) <i>пут</i> је сваки јавни или приватни пут, улица или аутопут, укључујући и упоредне пешачке и бицикличке стазе;</p>  | ПУ |    |    |
| AI.Д.6.5. | <p>'passage' means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery.</p>  | <b>0.6.</b><br>2.29. | <p>29) <i>пролаз</i> је било који други пут, осим пута из тачке 33) овог члана, који омогућава прелаз људи, животиња, возила или машина;</p>   | ПУ |    |    |
| AI.Д.6.6. | <p>'passive level crossing' means a level crossing without any form of warning system or protection activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing.</p>  | <b>0.6.</b><br>2.13. | <p>13) <i>пасивни путни прелаз у нивоу</i> је прелаз који није опремљен никаким системом за упозорење и/или заштиту који се активира у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза;</p>   | ПУ |    |    |
| AI.Д.6.7. | <p>'active level crossing' means a level crossing where the crossing users are protected from or warned of the approaching train by devices activated when it is</p>  | <b>0.6.</b><br>2.21. | <p>21) <i>активни путни прелаз у нивоу</i> је путни прелаз на којем су корисници прелаза заштићени или се упозоравају на приближавање воза активирањем</p>   | ПУ |    |    |

| a)         | a1)   | б)  | б1)   | в) | г) | д) |
|------------|---|---|---|----|----|----|
|            | <p>unsafe for the user to traverse the crossing.</p> <p>— Protection by the use of physical devices includes:</p> <p>— half or full barriers,</p> <p>— gates.</p> <p>— Warning by the use of fixed equipment at level crossings:</p> <p>— visible devices: lights,</p> <p>— audible devices: bells, horns, klaxons, etc.</p> <p>Active level crossings are classified as:</p> <p>(a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee.</p> <p>(b) Automatic with user-side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train.</p> <p>(c) Automatic with user-side protection: a level crossing where user-side protection is activated by the approaching train. This shall include a level crossing with both user-side protection and warning.</p> <p>(d) Rail-side protected: a level crossing where a signal or other train protection system permits a train to proceed once the level</p> | <p><b>0.6.</b><br/>8.2.</p> <p><b>0.6.</b><br/>8.3.</p> <p><b>0.6.</b><br/>8.4.</p> | <p>уређаја у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза;</p> <p>Заштита помоћу физичких средстава остварује се:</p> <p>1) полубраницима или браницима;</p> <p>2) капијама.</p> <p>Упозорења помоћу фиксне опреме инсталиране на путним прелизима дају се:</p> <p>1) визуелним уређајима: светлосни сигнали;</p> <p>2) звучним уређајима: звона, трубе, сирене, итд.</p> <p>Активни путни прелази у нивоу деле се на:</p> <p>1) ручне – код којих заштиту или упозорење корисника ручно активира железничкирадник;</p> <p>2) аутоматске са упозорењем за корисника - код којих упозорење корисника активирадолазећи воз;</p> <p>3) аутоматске са заштитом корисника код којих заштиту корисника активира долазећивоз и аутоматске код којих заштиту корисника и упозорење корисника активира долазећи воз;</p> <p>4) аутоматске са заштитом на страни колосека – код којих сигнал или други системзаштите воза дозвољава возу да настави само уколико је путни прелаз заштићен за корисника и уколико нема препрека на њему.</p> |    |    |    |
| AI.Д. 7.1. | <p>‘train-km’ means the unit of measure representing the movement of a train over one kilometre. The distance used is the distance actually run, if available, otherwise the standard network distance between the origin and destination shall be used. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.</p>  | <p><b>0.6.</b><br/>2.1.</p>   | <p>1) <i>возни километар</i> је мерна јединица која представља кретање воза на дужини одједног километра; коришћена раздаљина представља ефективно пређену раздаљину уколико је позната, а ако није, користи се стандардна раздаљина на мрежи између полазне и упутне станице воза на мрежи железничких пруга Републике Србије;</p>   | ПУ |    |    |
| AI.Д. 7.2. | <p>‘passenger-km’ means the unit of measure representing the transport of one passenger by rail over a distance of one kilometre. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.</p>   | <p><b>0.6.</b><br/>2.3б.</p>  | <p>3б) <i>путнички километар</i> је мерна јединица која представља превоз једног путникажелезницом на дужини од једног километра; узима се у обзир само раздаљина пређена на територији Републике Србије;</p>   | ПУ |    |    |

| a)         | a1)  | б)                     | б1)  | в) | г) | д) |
|------------|--|------------------------|--|----|----|----|
| AI.Д. 7.3. | 'line km' means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. For multiple-track railway lines, only the distance between origin and destination is to be counted. | <b>0.6.</b><br>2.32.   | 32) <i>пругни километри</i> представљају дужину железничких пруга Републике Србије; код вишеколосечних пруга узима се у обзир само раздаљина између полазне и упутне станице, без обзира на број колосека; | ПУ |    |    |
| AI.Д. 7.4. | 'track km' means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. Each track of a multiple-track railway line is to be counted.                                       | <b>0.6.</b><br>2.10.   | 10) <i>колосечни километри</i> представљају дужину свих колосека железничких пруга Републике Србије, при чему се узима у обзир сваки колосек вишеколосечне железничке пруге;                               | ПУ |    |    |
| АII.1.     | National safety rules that are to be notified to the Commission according to the procedure described in Article 8 include:<br>rules concerning existing national safety targets and safety methods;                                    | <b>0.1.</b><br>13.2.1. | Европској комисији пријављују се важећи национални прописи за безбедност:<br>1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;  | ПУ |    |    |
| АII.2.     | rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings;   | <b>0.1.</b><br>13.2.2. | 2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;  | ПУ |    |    |
| АII.4.     | common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system;  | <b>0.1.</b><br>13.2.4. | 4) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;                          | ПУ |    |    |
| АII.5.     | rules laying down requirements on additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings;  | <b>0.1.</b><br>13.2.5. | 5) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;  | ПУ |    |    |
| АII.6.     | rules concerning requirements on staff executing safety critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification as far as they are not yet covered by a TSI;                           | <b>0.1.</b><br>13.2.6. | 6) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;                | ПУ |    |    |
| АII.7.     | rules concerning the investigation of accidents and incidents.   | <b>0.1.</b><br>13.2.7. | 7) који уређују истрагу несрећа и инцидената.  | ПУ |    |    |

| a)        | a1)   | б)                     | б1)   | в) | г) | д) |
|-----------|---|------------------------|---|----|----|----|
| AIII.1.   | Requirements on the safety management system<br>The safety management system must be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organization of the infrastructure manager or the railway undertaking. It shall show how control by the management on different levels is secured, how staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement of the safety management system is ensured. | <b>0.1.</b><br>14.5.   | Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.                   | ПУ |    |    |
| AIII.2.a. | Basic elements of the safety management system The basic elements of the safety management system are: a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;  | <b>0.1.</b><br>14.6.1. | Основни елементи система за управљање безбедношћу су:<br>1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима;   | ПУ |    |    |
| AIII.2.б. | qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;  | <b>0.1.</b><br>14.6.2. | 2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;   | ПУ |    |    |
| AIII.2.ц. | procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive conditions as laid down:<br><br>-in TSIs,<br>or<br>-in national safety rules referred to in Article 8 and Annex II,<br>or<br>-in other relevant rules,<br>or<br>-in authority decisions,<br>and procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life-cycle of equipment and operations;  | <b>0.1.</b><br>14.6.3. | 3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената:<br>(1) ТСИ,<br>(2) националним прописима за безбедност,<br>(3) другим релевантним прописима,<br>(4) одлукама надлежних органа; | ПУ |    |    |
| AIII.2.д. | procedures and methods for carrying out risk evaluation and implementing risk control measures whenever a change of the operating conditions or new material  | <b>0.1.</b><br>14.6.4. | 4) поступци и методи за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када  | ПУ |    |    |

| a)        | a1)   | б)                      | б1)   | в) | г) | д) |
|-----------|---|-------------------------|---|----|----|----|
|           | imposes new risks on the infrastructure or on operations;   |                         | промена у условима експлоатације или увођење новог производа доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;  |    |    |    |
| AIII.2.e. | provision of programmes for training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and tasks carried out accordingly;  | <b>0.1.</b><br>14.6.5.  | 5) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених као и одговарајуће извршавање послова;  | ПУ |    |    |
| AIII.2.ф. | arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations operating on the same infrastructure;  | <b>0.1.</b><br>14.6.6.  | б) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;  | ПУ |    |    |
| AIII.2.г. | procedures and formats for how safety information is to be documented and designation of procedure for configuration control of vital safety information;   | <b>0.1.</b><br>14.6.7.  | 7) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;                             | ПУ |    |    |
| AIII.2.х. | procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken;   | <b>0.1.</b><br>14.6.8.  | 8) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, инцидената, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера; | ПУ |    |    |
| AIII.2.и. | provision of plans for action and alerts and information in case of emergency, agreed upon with the appropriate public authorities;   | <b>0.1.</b><br>14.6.9.  | 9) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;                             | ПУ |    |    |
| AIII.2.j. | provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.   | <b>0.1.</b><br>14.6.10. | 10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.   | ПУ |    |    |
| AIV.1.    | Declarations for network specific part of safety certificate.<br>The following documents must be submitted to enable the safety authority to deliver the network-specific part of the safety certificate:   | <b>0.1.</b><br>16.5.    | За издавање сертификата о безбедности за превоз - део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:   | ПУ |    |    |
| AIV.1.1.  | documentation from the railway undertaking on the TSIs or parts of TSIs and, where relevant, national safety rules and other rules applicable to its operations, its staff and its rolling stock and how compliance is ensured by the safety management | <b>0.1.</b><br>16.5.1.  | 1) документација железничког превозника о ТСИ или деловима ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују на | ПУ |    |    |



| a)       | a1)   | б)                     | б1)   | в) | г) | д) |
|----------|---|------------------------|---|----|----|----|
|          | system,   |                        | обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;   |    |    |    |
| AIV.1.2. | documentation from the railway undertaking on the different categories of staff employed or contracted for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified,  | <b>0.1.</b><br>16.5.2. | 2) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;      | ПУ |    |    |
| AIV.1.3. | documentation from the railway undertaking on the different types of rolling stock used for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified.   | <b>0.1.</b><br>16.5.3. | 3) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.                             | ПУ |    |    |
| AIV.2.   | To avoid duplication of work and to reduce the amount of information only summary documentation should be submitted concerning elements that comply with TSIs and other requirements of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC.   | <b>0.1.</b><br>16.6.   | Документација у вези елемента који су у складу са ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.   | ПУ |    |    |
| AV.1.    | The summary shall contain a short description of the occurrence, when and where it took place and its consequences. It shall state the direct causes as well as contributing factors and underlying causes established by the investigation. The main recommendations shall be quoted and information shall be given on the addressees. | <b>0.8.</b><br>3.      | Резиме садржи:<br>1) кратак опис несреће или незгоде, када и где се догодила и њене последице;<br>2) директне узроке и факторе који су допринели несрећи или незгоди и основне узроке утврђене истрагом;<br>3) главне препоруке и информације о субјектима којима се извештај доставља. | ПУ |    |    |
| AV.2.1.  | 1. The occurrence:<br>- date, exact time and location of the occurrence,<br>- description of the events and the accident site including the efforts of the rescue and emergency services,<br>- the decision to establish an investigation, the composition of the team of investigators and the conduct of the investigation.           | <b>0.8.</b><br>4.1.    | Непосредне чињенице о несрећи или незгоди обухватају:<br>1) основне податке о несрећи или незгоди:<br>(1) датум, тачно време и место несреће или незгоде,<br>(2) опис несреће или незгоде и места несреће или незгоде, укључујући и напоре спасилачких и хитних служби,                 | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)                  | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|--|---------------------|---|----|----|----|
|         |  |                     | (3) одлуку о покретању истраге, састав тима истражитеља и вођење истраге;   |    |    |    |
| AV.2.2. | 2. The background to the occurrence:<br>- staff and contractors involved and other parties and witnesses,<br>- the trains and their composition including the registration numbers of the items of rolling stock involved,<br>- the description of the infrastructure and signalling system<br>- track types, switches, interlocking, signals, train protection,<br>- means of communication,<br>- works carried out at or in the vicinity of the site,<br>- trigger of the railway emergency plan and its chain of events,<br>- trigger of the emergency plan of the public rescue services, the police and the medical services and its chain of events. | <b>0.8.</b><br>4.2. | 2) позадину несреће или незгоде:<br>(1) укључено железничко особље, извођаче радова, друга лица и сведоке,<br>(2) возове и њихов састав, укључујући регистрационе бројеве железничких возила која су учествовала у несрећи или незгоди,<br>(3) опис инфраструктуре и сигналног система - врста колосека, скретница, сигнално-сигурносних уређаја, сигнала, система за заштиту воза,<br>(4) средства за споразумевање,<br>(5) радове извођене на или у близини места несреће или незгоде,<br>(6) активирање плана за случај опасности на железници и след догађаја,<br>(7) активирање плана за случај опасности јавних служби за спашавање, полиције и медицинских служби и след догађаја; | ПУ |    |    |
| AV.2.3. | 3. Fatalities, injuries and material damage:<br>- passengers and third parties, staff, including contractors,<br>- cargo, luggage and other property,<br>- rolling stock, infrastructure and the environment.  | <b>0.8.</b><br>4.3. | 3) погинуле, повређене и материјалну штету:<br>(1) путници, трећа лица и железничко особље укључујући извођаче радова,<br>(2) роба, пртљаг и остала имовина,<br>(3) железничка возила, инфраструктура и околина;  | ПУ |    |    |
| AV.2.4. | 4. External circumstances:<br>- weather conditions and geographical references.  | <b>0.8.</b><br>4.4. | 4) спољашне околности - временски услови и географске карактеристике.   | ПУ |    |    |
| AV.3.1. | 1. Summary of testimonies (subject to the protection of identity of the persons):<br>- railway staff, including contractors,<br>- other witnesses.   | <b>0.8.</b><br>5.1. | Записник о истрази и испитивању садржи:<br>1) резиме сведочења (подлеже заштити идентитета лица):<br>(1) железничког особља, укључујући извођаче радова,<br>(2) осталих сведока;  | ПУ |    |    |
| AV.3.2. | 2. The safety management system:<br>- the framework organisation and how orders are given and carried out,   | <b>0.8.</b><br>5.2. | 2) систем управљања безбедношћу који обухвата:<br>(1) организациони оквир и начин издавања и  | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)                          | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|--|-----------------------------|---|----|----|----|
|         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- requirements on staff and how they are enforced,</li> <li>- routines for internal checks and audits and their results,</li> <li>- interface between different actors involved with the infrastructure.</li> </ul>   |                             | <p>извршавања наређења,<br/> (2) захтеве које мора да испуни железничко особље и како се примењују,<br/> (3) поступке за интерне провере и контроле и њихови резултати,<br/> (4) интерфејс између различитих укључених учесника и инфраструктуре;</p>   |    |    |    |
| AV.3.3. | <p>3. Rules and regulations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- relevant Community and national rules and regulations,</li> <li>- other rules such as operating rules, local instructions, staff requirements, maintenance prescriptions and applicable standards.</li> </ul>  | <p><b>0.8.</b><br/>5.3.</p> | <p>3) прописе:<br/> (1) релевантне међународне и националне прописе,<br/> (2) остале прописе као што су саобраћајни прописи, локална упутства, захтеви за железничко особље, прописи о одржавању и важећи стандарди;</p>  | ПУ |    |    |
| AV.3.4. | <p>4. Functioning of rolling stock and technical installations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- signalling and control command system, including registration from automatic data recorders,</li> <li>- infrastructure,</li> <li>- communications equipment,</li> <li>- rolling stock, including registration from automatic data recorders.</li> </ul> | <p><b>0.8.</b><br/>5.4.</p> | <p>4) функционисање железничких возила и техничких постројења:<br/> (1) контроле, управљања и сигнализације, укључујући записе из уређаја за аутоматско снимање података,<br/> (2) инфраструктуре,<br/> (3) средстава за споразумевање,<br/> (4) железничких возила, укључујући записе из уређаја за аутоматско снимање података;</p>   | ПУ |    |    |
| AV.3.5. | <p>5. Documentation on the operating system:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- measures taken by staff for traffic control and signalling,</li> <li>- exchange of verbal messages in connection with the occurrence, including documentation from recordings,</li> <li>- measures taken to protect and safeguard the site of the occurrence.</li> </ul>   | <p><b>0.8.</b><br/>5.5.</p> | <p>5) документацију о одвијању и регулисању саобраћаја која обухвата:<br/> (1) радње које је предузело особље које управља регулисањем и контролом саобраћаја и сигнализацијом,<br/> (2) размену говорних порука у вези с несрећом или незгодом, укључујући документацију из снимљених података,<br/> (3) мере које су предузете за заштиту и обезбеђење места несреће или незгоде;</p> | ПУ |    |    |
| AV.3.6. | <p>6. Man-machine-organisation interface:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- working time applied to the staff involved,</li> <li>- medical and personal circumstances with influence on the occurrence, including existence of physical or psychological</li> </ul>   | <p><b>0.8.</b><br/>5.6.</p> | <p>6) интерфејс између људи, машина и организације који обухвата:<br/> (1) радно време умешаног особља,<br/> (2) здравствене и личне околности које имају</p>   | ПУ |    |    |

| a)      | a1)  | б)                  | б1)   | в) | г) | д) |
|---------|--|---------------------|---|----|----|----|
|         | stress,<br>- design of equipment with impact on man-machine interface.   |                     | утицаја на несрећу или незгоду, укључујући у то присуство физичког или психичког стреса, (3) начин пројектовања опреме који има утицаја на интерфејс између корисника и машине;   |    |    |    |
| AV.3.7. | 7. Previous occurrences of a similar character.  | <b>0.8.</b><br>5.7. | 7) претходне несреће или незгоде сличног карактера.   | ПУ |    |    |
| AV.4.1. | 1. Final account of the event chain:<br>- establishing the conclusions on the occurrence, based on the facts established in heading 3.   | <b>0.8.</b><br>6.1. | Анализа и закључци обухватају:<br>1) завршни преглед тока догађаја и доношење закључака о догађају на основу чињеница утврђених у току истраге и испитивања;  | ПУ |    |    |
| AV.4.2. | 2. Discussion:<br>- analysis of the facts established in heading 3 with the aim of drawing conclusions as to the causes of the occurrence and the performance of the rescue services.  | <b>0.8.</b><br>6.2. | 2) дискусију - анализу чињеница утврђених у току истраге и испитивања с циљем извођења закључака у вези са узроцима несреће или незгоде и учинком служби за спасавање;  | ПУ |    |    |
| AV.4.3. | 3. Conclusions:<br>- direct and immediate causes of the occurrence including contributory factors relating to actions taken by persons involved or the condition of rolling stock or technical installations,<br>- underlying causes relating to skills, procedures and maintenance,<br>- root causes relating to the regulatory framework conditions and application of the safety management system. | <b>0.8.</b><br>6.3. | 3) закључке о:<br>(1) директним и непосредним узроцима несреће или незгоде, укључујући у то и факторе који су утицали на несрећу или незгоду, радње које су предузела укључена лица или стање железничких возних средстава или техничких инсталација,<br>(2) основним узроцима који произлазе из вештина, поступака и одржавања,<br>(3) главним узроцима који произлазе из услова утврђених правним оквиром и примене система за управљање безбедношћу; | ПУ |    |    |
| AV.4.4. | 4. Additional observations:<br>- deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions on causes.   | <b>0.8.</b><br>6.4. | 4) додатне примедбе о недостацима и мананама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима.   | ПУ |    |    |
| AV.5.   | Measures that have been taken<br>- Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.   | <b>0.8.</b><br>7.   | Евидентирају се мере које су већ предузете или усвојене као последица несреће или незгоде.  | ПУ |    |    |
| AV.6.   | Recommendations  | <b>0.8.</b><br>8.   | Приказује се списак безбедносних препорука тела за истраге, заснованих на резултатима истраге.  | ПУ |    |    |



|   |  |
|---|--|
| <p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p><b>Директива 2005/47/ЕЗ Европског Парламента од 18. јула 2005. године</b> о Споразуму између Заједнице европских железница (CER) и Европске федерације транспортних радника (ETF) о одређеним питањима услова рада возног особља у прекограничном железничком саобраћају</p> <p>Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector</p> | <p>2. „CELEX” ознака ЕУ прописа</p> <p>32005L0047</p>              |
| <p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:</p>  | <p>4. Датум израде табеле: 13.12.2017.</p>                         |
| <p>Овлашћени предлагач прописа – Влада<br/>Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>   |  |
| <p>5. Назив (нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p>   | <p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p> |
| <p><b>0.1.</b> Предлог закона о безбедности у железничком саобраћају<br/>Draft Law on Safety in Railway Traffic</p> <p><b>0.2.</b> Закон о раду<br/>Law on labor</p>  | <p>2017-504</p>  |
| <p>7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:</p>  |  |

| а)                 | а1)   | б)                        | б1)              | в)                       | г)  | д)   |
|--------------------|---|---------------------------|------------------|--------------------------|---|--|
| Одредба прописа ЕУ | Садржина одредбе  | Одредбе прописа Р. Србије | Садржина одредбе | Усклађеност <sup>2</sup> | Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост | Напомена о усклађености  |
| 1.                 | Циљ ове Директиве је Спровођење Споразума закљученог 27. јануара 2004. између Заједнице европских железница (CER) и Европске федерације транспортних радника (ETF) о одређеним питањима услова рада возног особља у прекограничном железничком саобраћају. Текст Споразума се налази у Анексу ове Директиве | <b>0.1.</b>               |                  | ПУ                       |   | Сврха ове директиве је пренета кроз одредбе Закона о безбедности у железничком саобраћају, у целини. Приказ усклађености извршен је ниже у табели приликом |

<sup>2</sup> Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

| а)   | а1)   | б)                      | б1)             | в) | г)   | д)   |
|------|---|-------------------------|-----------------|----|--|--|
|      |   |                         |                 |    |  | представљања Анекса  |
| 2.1. | Државе чланице могу се придржавати постојећих одредаба или донети повољније одредбе од прописаних овом Директивом   |                         |                 | НП | Дискрециона одредба  |  |
| 2.2. | Спровођење ове Директиве не сме ни у ком случају представљати разлоге за оправдање смањења општег нивоа заштите радника обухваћених овом Директивом. Овим се не доводе у питање права држава чланица и/или руководства и радника, да, у светлу нових околности, донесу другачије законске, регулаторне или уговорне мере од оних које су на снази у моменту доношења ове Директиве, уколико се тиме поштују минимални захтеви утврђени овом Директивом. | <b>0.2.</b>             |                 | ПУ |  | Ово су општа права дефинисана у Закону о раду који је основни Закон који уређује права радника |
| 3.   | Не доводећи у питање одредбе Споразума које се односе на праћење и процену од стране потписница, Комисија ће пре 27. јула 2011., након консултација са менаџментом и радницима на европском нивоу, поднети извештај Европском парламенту и Већу о имплементацији ове Директиве у контексту развоја железничког сектора.   |                         |                 | НП | Обавезе ЕУ институција   |  |
| 4.1. | Државе чланице одредиће санкције за кршење националних одредби донесених у складу са овом Директивом и предузети све потребне мере како би осигурале спровођење. Санкције морају бити ефикасне, пропорционалне и делотворне.  | <b>0.1.</b><br>123-125. | Казнене одредбе | ПУ |  |  |
| 4.2. | Државе чланице обавештавају Комисију о тим одредбама до 27. јула 2008. И обавештавају о свим даљим изменама тих одредаба.   |                         |                 | НП | Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати државе чланице                 |  |
| 5.   | Државе чланице ће, након консултација са социјалним партнерима, донети законе и подзаконске акте потребне за усклађивање са овом Директивом до 27. јула 2008. године или осигурати да социјални партнери до тог датума донесу потребне одредбе у виду Споразума. Текстове тих одредаба ће одмах прослеђивати Комисији.<br>Државе чланице предузеће све потребне мере како   |                         |                 | НП | Одредба је по правној природи таква да је могу имплементирати државе чланице у задатом року. |  |

| а)   | а1)  | б)                 | б1)   | в) | г)                         | д) |
|------|--|--------------------|---|----|----------------------------|----|
|      | би омогућиле да у сваком тренутку гарантују резултат који захтева ова Директива и о томе обавесте Комисију. Када државе чланице доносе ове мере, позивају се на ову Директиву. Начин на који се позивају на Директиву одређују државе чланице. |                    |   |    |                            |    |
| 6.   | Ова Директива ступа на снагу на дан објављивања у Службеном листу Европске Уније.  |                    |   | НП | Прелазне и завршне одредбе |    |
| 7.   | Ова Директива упућена је државама чланицама  |                    |   | НП | Прелазне и завршне одредбе |    |
| А.1. | Подручје примене   | <b>0.1.</b><br>91. | <p>Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део Б за пружање транспортних услуга у другој држави. Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.</p> <p>Услови у вези радног времена возног особља које учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају су:</p> <p>1) дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, једном у седам дана, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици;</p> <p>2) скраћени дневни одмор не може се одредити између два дневна одмора у обртној јединици;</p> <p>3) дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;</p> <p>4) после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици;</p> <p>5) ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току</p> | ПУ |                            |    |



| а)       | а1)  | б)   | б1)  | в) | г)   | д) |
|----------|--|--|--|----|--|----|
|          |  |  | <p>дневног рада од најмање 45 минута. Ако служба машиновође траје између шест и осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана;</p> <p>6) коришћење дела одмора у току службе из тачке 5) овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа;</p> <p>7) уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;</p> <p>8) возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова;</p> <p>9) возно особље има право на непрекинути недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из тачке 2) овог става, у току седмодневног периода;</p> <p>10) време управљања вучним возилом не може прећи девет часова у дневној служби, односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора;</p> <p>11) време управљања вучним возилом не може прећи 80 часова у току периода од две недеље.</p> |    |  |    |
| A.2.1.1. | „интероперабилне прекограничне услуге”: прекограничне услуге за које је Директивом 2001/14/ЕЗ предвиђено да се од железничких превозника тражи најмање два решења о безбедности;   | <b>0.1.</b><br>91.1.   | Интероперабилни прекогранични саобраћај је саобраћај возова више од 15 km иза границе, за који је железничком превознику потребан додатни сертификат о безбедности за превоз део Б за пружање транспортних услуга у другој држави.   |    |  |    |
| A.2.1.2. | „мобилни радник који обавља интероперабилне прекограничне услуге”: сваки радник који је члан особља воза, који је распоређен нтероперабилним прекограничним услугама у трајању више од једног сата на у току дневне смене; | <b>0.1.</b><br>91.1.<br><br><b>0.1.</b><br>2.1.5.<br><br><b>0.1.</b><br>2.1.6. | <p>Саобраћај између граничних станица дефинисаних међудржавним споразумима не сматра се интероперабилним прекограничним саобраћајем без обзира на растојање граничних станица од границе.</p> <p>5) <i>возно особље</i> је особље вучног возила и возопратно особље;</p> <p>б) <i>возопратно особље</i> је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу;</p>   | ДУ | 1) Није прецизирано време, односно трајање обављања услуге |    |

| а)       | а1)  | б)   | б1)   | в) | г) | д)   |
|----------|--|--|---|----|----|--|
| А.2.1.3. | „радно време”: свако временско раздобље током којег радник ради по налогу послодавца и који извршава своје послове и задатке у складу са националним правом и/или праксом; | <b>0.2.</b><br>50.1.   | Радно време је временски период у коме је запослени дужан, односно расположив да обавља послове према налозима послодавца на месту где се послови обављају, у складу са законом   | ПУ |    |  |
| А.2.1.4. | 4. „време одмора”: свако временско раздобље које није радно време;   | <b>0.2.</b><br>64.<br><br><b>0.2.</b><br>65.<br><br><b>0.2.</b><br>66.<br><br><b>0.2.</b><br>67. | <p>Запослени који ради најмање шест часова дневно има право на одмор у току дневног рада у трајању од најмање 30 минута.</p> <p>Запослени који ради дуже од четири, а краће од шест часова дневно има право на одмор у току рада у трајању од најмање 15 минута.</p> <p>Запослени који ради дуже од 10 часова дневно, има право на одмор у току рада у трајању од најмање 45 минута.</p> <p>Одмор у току дневног рада не може да се користи на почетку и на крају радног времена.</p> <p>Време одмора из ст. 1-3. овог члана урачунава се у радно време.</p> <p>Одмор у току дневног рада организује се на начин којим се обезбеђује да се рад не прекида, ако природа посла не дозвољава прекид рада, као и ако се ради са странкама.</p> <p>Одлуку о распореду коришћења одмора у току дневног рада доноси послодавац.</p> <p>Запослени има право на одмор у трајању од најмање 12 часова непрекидно у оквиру 24 часа, ако овим законом није друкчије одређено.</p> <p>Запослени који ради у смислу члана 57. овог закона има право на одмор у оквиру 24 часа у непрекидном трајању од најмање 11 часова.</p> <p>Запослени има право на недељни одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно којем се додаје време одмора из члана 66. овог закона, ако законом није друкчије одређено.</p> <p>Недељни одмор се, по правилу, користи недељом. Послодавац може да одреди други дан за коришћење недељног одмора ако природа посла и организација рада то захтева.</p> | ПУ |    | Не постоји изричита дефиниција али кроз наведене чланове 64-70. Закона о раду је потпуна усклађеност са одредбом Директиве |

| a) | a1) | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|----|-----|--|---|----|----|----|
|    |     | <p><b>0.2.</b><br/>68.</p> <p><b>0.2.</b><br/>69.</p> <p><b>0.2.</b><br/>70.</p> | <p>Изузетно од става 1. овог члана, запослени који због обављања посла у различитим сменама или у прерасподели радног времена не може да користи одмор у трајању утврђеном у ставу 1. овог члана, има право на недељни одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно.</p> <p>Ако је неопходно да запослени ради на дан свог недељног одмора, послодавац је дужан да му обезбеди одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно у току наредне недеље.</p> <p>Запослени има право на годишњи одмор у складу са овим законом.</p> <p>Запослени стиче право на коришћење годишњег одмора у календарској години после месец дана непрекидног рада од дана заснивања радног односа код послодавца.</p> <p>Под непрекидним радом сматра се и време привремене спречености за рад у смислу прописа о здравственом осигурању и одсуства са рада уз накнаду зараде.</p> <p>Запослени не може да се одрекне права на годишњи одмор, нити му се то право може ускратити или заменити новчаном накнадом, осим у случају престанка радног односа у складу са овим законом.</p> <p>У свакој календарској години запослени има право на годишњи одмор у трајању утврђеном општим актом и уговором о раду, а најмање 20 радних дана.</p> <p>Дужина годишњег одмора утврђује се тако што се законски минимум од 20 радних дана увећава по основу доприноса на раду, услова рада, радног искуства, стручне спреме запосленог и других критеријума утврђених општим актом или уговором о раду.</p> <p>При утврђивању дужине годишњег одмора радна недеља рачуна се као пет радних дана.</p> <p>Празници који су нерадни дани у складу са законом, одсуство са рада уз накнаду зараде и привремена спреченост за рад у складу са</p> |    |    |    |

| а)       | а1)  | б)                   | б1)  | в) | г)   | д) |
|----------|--|----------------------|--|----|--|----|
|          |  |                      | прописима о здравственом осигурању не урачунавају се у дане годишњег одмора.   |    |  |    |
| А.2.1.5. | 5. „ноћни рад”: свако временско раздобље не мање од седам сати, како је одређено националним правом, и које у сваком случају мора укључивати време између поноћи и 5 сати пре подне; | <b>0.2.</b><br>62.1. | Рад који се обавља у времену од 22,00 часа до 6,00 часова наредног дана сматра се радом ноћу. Запосленом који ради ноћу најмање три часа сваког радног дана или трећину пуног радног времена у току једне радне недеље послодавац је дужан да обезбеди обављање послова у току дана ако би, по мишљењу надлежног здравственог органа, такав рад довео до погоршања његовог здравственог стања.   | ПУ |  |    |
| А.2.1.6. | 6. „ноћна смена”: свака смена од најмање три сата током ноћног рада;   | <b>0.2.</b><br>63.   | Рад у сменама је организација рада код послодавца према којој се запослени на истим пословима смењују према утврђеном распореду, при чему измена смена може да буде континуирана или са прекидима током одређеног периода дана или недеља. Запослени који ради у сменама је запослени који код послодавца код кога је рад организован у сменама у току месеца посао обавља у различитим сменама најмање трећину свог радног времена. Ако је рад организован у сменама које укључују ноћни рад, послодавац је дужан да обезбеди измену смена, тако да запослени не ради непрекидно више од једне радне недеље ноћу. Запослени може да ради ноћу дуже од једне радне недеље, само уз његову писану сагласност. | ПУ |  |    |
| А.2.1.7. | „одмор изван куће”: дневни одмор који није могуће користити у месту пребивалишта мобилног радника;   | <b>0.1.</b><br>88.   | Дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи, по правилу, двоструки број часова остварених на раду у претходној смени, а најмање 12 часова. Дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање шест часова. Ако се рад возног особља од поласка из домицилне јединице до повратка у исту јединицу може обавити у току једне смене, одмор возног особља у обртној јединици није обавезан. Железнички превозник дужан је да у обртним   | ДУ | Не постоји изричита дефиниција али кроз Закон о раду су дефинисана и права радника, као и кроз наведени члан 88. Закона о безбедности у железничком саобраћају |    |

| а)       | а1)  | б)   | б1)   | в) | г) | д) |
|----------|--|--|---|----|----|----|
|          |  |  | јединицама обезбеди просторије за одмор возног особља.  |    |    |    |
| А.2.1.8. | „машиновођа”: сваки радник одговоран за вучну јединицу;  | <b>0.1.</b><br>2.1.36.<br><br><b>0.1.</b><br>2.1.45. | 36) <i>машиновођа</i> је лице способно и овлашћено да управља вучним возилима, на самосталан, одговоран и безбедан начин;<br><br>45) особље вучног возила је заједнички назив за машиновођу, помоћника машиновође и возача вучног возила за посебне намене;   | ПУ |    |    |
| А.2.1.9. | „време вожње”: трајање прописаног рада када је машиновођа одговоран за вучну јединицу, искључујући прописано време припреме или заустављања те вучне јединице, али укључујући било који предвиђени прекид када је машиновођа и даље одговоран за вучну јединицу. | <b>0.1.</b><br>86.4.                                 | Време управљања вучним возилом је радно време које машиновођа, односно возач моторног пружног возила проведе у управљачници, односно управљачком месту вучног возила током вожње воза, рачунајући и време бављења у полазној железничкој станици, успутним железничким станицама, другим службеним местима и у упутној железничкој станици.   | ПУ |    |    |
| А.3-а.7. | Дневни одмор код куће<br>Дневни одмор ван куће<br>Одмори<br>Време недељног одмора<br>Време вожње   | 01<br>91.3.  | Услови у вези радног времена возног особља које учествује у инетроперабилном прекограничном саобраћају су:<br>1) дневни одмор возног особља у домицилној јединици износи најмање 12 часова у току 24-часовног периода, а изузетно, једном у седам дана, дневни одмор возног особља у домицилној јединици може износити најмање девет часова, при чему се разлика између скраћеног одмора и 12-часовног одмора додаје наредном дневном одмору у домицилној јединици;<br>2) скраћени дневни одмор не може се одредити између два дневна одмора у обртној јединици;<br>3) дневни одмор возног особља у обртној јединици износи најмање осам непрекидних часова у току 24-часовног периода;<br>4) после дневног одмора у обртној јединици мора се омогућити дневни одмор у домицилној јединици;<br>5) ако служба машиновође траје дуже од осам часова, мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 45 минута. Ако служба машиновође траје између шест и осам часова, | ПУ |    |    |

| а)   | а1)  | б)          | б1)  | в) | г) | д)  |
|------|--|-------------|--|----|----|---|
|      |  |             | <p>мора му се обезбедити одмор у току дневног рада од најмање 30 минута у току радног дана;<br/>         б) коришћење дела одмора у току службе из тачке 5) овог става мора се омогућити између трећег и шестог радног часа;<br/>         7) уколико је вучно возило поседнуто и возопратним особљем, железнички превозник утврђује коришћење одмора у току дневне службе у складу са законом којим се уређује рад;<br/>         8) возопратно особље има право на одмор у току дневне службе у трајању од најмање 30 минута уколико му служба траје дуже од шест часова;<br/>         9) возно особље има право на непрекинути недељни одмор у трајању од најмање 24 часа и 12-часовни дневни одмор из тачке 2) овог става, у току седмодневног периода;<br/>         10) време управљања вучним возилом не може прећи девет часова у дневној служби, односно осам часова у ноћној служби између два дневна одмора;<br/>         11) време управљања вучним возилом не може прећи 80 часова у току периода од две недеље.</p> |    |    |   |
| А.8. | <p>За мобилне раднике потребно је водити виденцију о дневним радним сатима и временима одмора како би се омогућило праћење придржавања одредаба овог Споразума. Подаци о стварним радним сатима морају бити доступни. Ову евиденцију мора превозник чувати барем једну годину.</p> | <b>0.2.</b> |  | ПУ |    | <p>На основу Закона о раду, послодавац је у обавези да донесе Колективни уговор и Правилник о раду којим је прописано, између осталог и вођење евиденције о временима рада, смена и одмора, што представља и основу за обрачун зарада, праћење безбедности рада запослених и остваривање права запослених на одмор дневни, недељни и годишњи што важи за све запослене, а не само раднике у</p> |

| а)    | а1)   | б)          | б1) | в) | г)                         | д)   |
|-------|---|-------------|-----|----|----------------------------|--|
|       |   |             |     |    |                            | прекограничном саобраћају  |
| А.9.  | Примена овог Споразума не може ни у којем случају представљати разлог за смањење општих права заштите мобилних радника који обављају интероперабилне прекограничне услуге.          | <b>0.2.</b> |     | ПУ |                            | Ово су општа права дефинисана у Закону о раду који је основни Закон који уређује права радника |
| А.10. | Потписнице овог Споразума прате спровођење и примену овог Споразума у оквиру Одбора за секторски дијалог за железнички сектор, успостављеног у складу с Одлуком Комисије 98/500/ЕЗ. |             |     | НП | Прелазне и завршне одредбе |  |
| А.11. | Две године након потписивања овог Споразума, странке оцењују његове одредбе у светлу почетних искустава у развоју интероперабилног прекограничног саобраћаја.                       |             |     | НП | Прелазне и завршне одредбе |  |
| А.12. | Странке преиспитују горње одредбе две године након истека времена примене утврђеног Одлуком Већа, а којом овај Споразум ступа на снагу.   |             |     | НП | Прелазне и завршне одредбе |  |