

# Z A K O N

## O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELEZNICI

### Član 1.

U Zakonu o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 41/18), u članu 2. tačka 4) menja se i glasi:

„4) gradski i prigradski prevozi su prevozi čija je osnovna svrha zadovoljenje prevoznih potreba gradske sredine ili konurbacije, uključujući pograničnu konurbaciju, kao i prevoznih potreba između gradske sredine ili konurbacije i njihove okoline;”.

Posle tačke 4) dodaje se tačka 4a), koja glasi:

„4a) zona potrebne preglednosti je trodimenzionalni prostor preglednosti u kome se vrši bezbedno zaustavljanje drumskih vozila ispred saobraćajnog znaka koji označava mesto na kome put prelazi preko železničke pruge na putnom prelazu;”.

U tački 5) reči: „je karta ili karte” zamenjuju se rečima: „predstavlja jednu ili više karata”.

U tački 10) posle reči: „Železničkim prevoznikom” dodaju se zapeta i reči: „sa aspekta pristupa železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza, ”.

Tačka 11) briše se.

Tačka 17) menja se i glasi:

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

U tački 27) reč: „konfliktne” zamenjuje se rečju: „sukobljene”.

Tačka 59) menja se i glasi:

„59) rezervacija je ovlašćenje, u papirnom ili elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni personalizovani aranžman prevoza (sedište, postelja, ležaj i dr.);”.

Posle tačke 61) dodaje se tačka 61a), koja glasi:

„61a) teretni terminal je objekat duž pruga sa robnim saobraćajem koji je posebno uređen kako bi se omogućio utovar robe na teretne vozove i/ili istovar robe sa njih, kao i integracija usluga železničkog teretnog transporta sa uslugama drumskog, pomorskog, rečnog i vazdušnog transporta, odnosno formiranje ili promena sastava teretnih vozova i, po potrebi, služi za sprovođenje graničnih postupaka na granicama sa drugim zemljama;”.

Tačka 63) menja se i glasi:

„63) trasa voza je kapacitet infrastrukture neophodan za saobraćaj voza između dva službena mesta, u predviđenom vremenu i pod tačno utvrđenim tehničko-tehnološkim uslovima na javnoj železničkoj infrastrukturi; ”.

### Član 2.

U članu 4. stav 1. tačka 3) reči: „odrona itd.” zamenjuju se rečima: „odrona, buke itd.”.

Tačka 10) menja se i glasi:

„10) zgrade ili delovi zgrada koji su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu cena.”

### **Član 3.**

Član 5. menja se i glasi:

„Član 5.

Železničke pruge na mreži se kategorišu na sledeći način:

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

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

Na pruge turističko-muzejske železnice ne primenjuju se odredbe ovog zakona kojima se uređuje pristup železničkoj infrastrukturi i uslugama, obračun cena pristupa i dodela kapaciteta železničke infrastrukture.

Vlada uređuje način i uslove organizovanja javnog prevoza u turističke svrhe na turističko-muzejskoj železnici.

Direkcija uređuje uslove za izgradnju i rekonstrukciju turističko-muzejske železnice.”

### **Član 4.**

Član 10. menja se i glasi:

„Član 10.

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

### **Član 5.**

U članu 17. stav 1. posle reči: „učini dostupnom zainteresovanim stranama” dodaju se reči: „objavljivanjem na svojoj internet stranici” .

Posle stava 5. dodaju se novi st. 6. i 7, koji glase:

„Na izradu i objavljivanje izmena i dopuna Izjave o mreži u delu koji se odnosi na načela i način određivanja i obračuna i visinu cene pristupa, cene pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture, cene usluga koje u njima pruža i cene dodatnih i pratećih usluga koje pruža upravljač infrastrukture, shodno se primenjuju odredbe st. 1. i 2. ovog člana. Te izmene i dopune Izjave o mreži moraju biti objavljene najmanje šest meseci pre početka primene.

Upravljač infrastrukture dužan je da objavi tekst izmena i dopuna Izjave o mreži na svojoj internet stranici i/ili da u objavljenom prečišćenom tekstu Izjave o

mreži, na početku teksta navede u kom delu su izvršene izmene i kratak sadržaj izmena, a da u samom tekstu Izjave o mreži jasno naznači izmene.”

U dosadašnjem stavu 6, koji postaje stav 7, reč: „četiri” zamenjuje se rečju: „dva”.

Dosadašnji st. 7. i 8. postaju st. 9. i 10.

#### **Član 6.**

U članu 19. stav 4. reči: „dva meseca” zamenjuju se rečima: „mesec dana”.

#### **Član 7.**

U članu 20. stav 7. menja se i glasi:

„Izmenu cena iz stava 5. ovog člana vrši upravljač infrastrukture u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu, po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije. Direkcija daje mišljenje na izmenjenu visinu cena u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja. Vlada daje saglasnost na izmenjenu visinu cene pristupa i cene pristupa delu javne železničke infrastrukture koji povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.”

U stavu 8. reč: „izmene” zamenjuje se rečju: „povećanja”.

#### **Član 8.**

U članu 22. stav 1. tačka 1) reč: „sporazuma” zamenjuje se rečju: „ugovora”.

U tački 8) reči: „ugovornog sporazuma” zamenjuju se rečju: „ugovora”.

#### **Član 9.**

U članu 23. stav 6. menja se i glasi:

„Vlada bliže uređuje način i modalitete izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza, kao i slučajeve u kojima Direkcija može sprovesti pojednostavljenu kontrolu obračuna cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima”.

#### **Član 10.**

U članu 26. stav 2. tačka 3) podtačka (9) alineja prva reč: „opasne” briše se.

#### **Član 11.**

U članu 34. stav 3. reči: „najkasnije 12 meseci” zamenjuju se rečima: „najranije 12 meseci, a najkasnije 10 meseci”.

U stavu 10. broj: „20” zamenjuje se rečju: „pet” .

U stavu 11. reči: „većih udesa” zamenjuju se rečima: „ozbiljnih nesreća”.

#### **Član 12.**

U članu 45. stav 4. reči: „korisnika trase voza” zamenjuju se rečima: „železničkih prevoznika”.

Posle stava 4. dodaje se novi stav 5, koji glasi:

„Železnički prevoznici su dužni da stave na raspolaganje svoja sredstva na zahtev upravljača infrastrukture u smislu stava 4. ovog člana.”

Dosadašnji stav 5. postaje stav 6.

#### **Član 13.**

Posle člana 46. dodaje se naziv glave:

### III A „IZGRADNJA, REKONSTRUKCIJA, OBNOVA I ODRŽAVANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE”.

#### Član 14.

Naziv odeljka iznad člana 47. menja se i glasi:

„1. Izgradnja i rekonstrukcija železničke infrastrukture”.

#### Član 15.

U članu 49. stav 1. reči: „na železničkom području” zamenjuju se rečima: „u pružnom i infrastrukturnom pojasu”.

U st 2. i 3. reči: „na železničkom području” zamenjuju se rečima: „u pružnom pojasu”.

#### Član 16.

U članu 52. stav 3. posle tačke 8) dodaje se tačka 8a), koja glasi:

„8a) obnova i servisiranje sistema tehničke zaštite i sistema za automatsko otkrivanje, dojavu i gašenje požara;”.

#### Član 17.

Nazivi iznad članova i čl. 53. i 54. menjaju se i glase:

„Utvrdjivanje javnog interesa

#### Član 53.

Utvrdjuje se javni interes za eksproprijaciju, administrativni prenos i nepotpunu eksproprijaciju nepokretnosti radi izgradnje, rekonstrukcije i održavanja javne železničke infrastrukture.

Korisnik eksproprijacije je Republika Srbija, a predlog za eksproprijaciju, administrativni prenos i nepotpunu eksproprijaciju nepokretnosti, koji je potreban za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje javne železničke infrastrukture, može podneti lice koje, u skladu sa odredbama ovog zakona, obavlja delatnost upravljanja javnom železničkom infrastrukturom.

Javni interes utvrđen ovim zakonom traje do dobijanja upotrebne dozvole za izgrađenu javnu železničku infrastrukturu, a za rekonstrukciju i održavanje do završetka radova na rekonstrukciji i održavanju javne železničke infrastrukture.

Eksproprijacija, administrativni prenos i nepotpuna eksproprijacija nepokretnosti za potrebe javne železničke infrastrukture

#### Član 54.

Rekonstrukcija ili izgradnja javne železničke infrastrukture, kao i druge infrastrukture (kao što su telekomunikacioni predajnici i kablovi, elektroenergetski vodovi, regulacija vodotokova, putna infrastruktura, vodovodi, gasovodi i sl.) za potrebe izgradnje rekonstrukcije i održavanja javne železničke infrastrukture van granica pružnog pojasa, je u javnom interesu.

Predlog za eksproprijaciju nepokretnosti iz stava 1. ovog člana podnosi lice iz člana 53. stav 2. ovog zakona.

Kada je radi rekonstrukcije ili izgradnje javne železničke infrastrukture sprovedena potpuna eksproprijacija, nepokretnost koja je eksproprijisana postaje vlasništvo Republike Srbije.

Kada je za potrebe izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizacije javne železničke infrastrukture sprovedena nepotpuna eksproprijacija, korisnik

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

Rekonstruisane ili izgrađene objekte infrastrukture preuzima pravno lice koje je na osnovu posebnog zakona kojim se uređuje korišćenje i upravljanje određene infrastrukture ili odluke nadležnog organa donete na osnovu tog zakona ovlašćeno za njihovo korišćenje i upravljanje, u roku od 30 dana od dana izdavanja upotrebne dozvole.

Pravno lice koje je u skladu sa ovim zakonom određeno za korisnika eksproprijacije, ima sva prava i obaveze koje ima korisnik eksproprijacije u skladu sa propisima kojima se uređuje eksproprijacija.

Na postupak eksproprijacije i druga pitanja vezana za eksproprijaciju koja ovim zakonom nisu posebno uređena, primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje eksproprijacija.”

#### **Član 18.**

Naziv odeljka iznad člana 55. menja se i glasi:

„2. Održavanje javne železničke infrastrukture”.

#### **Član 19.**

U članu 56. reči: „do 10 m dužine” brišu se.

#### **Član 20.**

Član 57. menja se i glasi:

„Član 57.

Radovi na vanrednom održavanju su radovi glavne opravke, sanacije i drugi radovi koji se izvode radi otklanjanja posledica vanrednih događaja (nesreća, poplava, zemljotresa i sl.) i otklanjanja kritičnog ili slabog stanja na elementima postojeće železničke infrastrukture sa ciljem ponovnog uspostavljanja bezbednog saobraćaja i postizanja projektovanih parametara, u skladu sa propisom kojim se uređuje način održavanja gornjeg stroja železničkih pruga, odnosno način održavanja donjeg stroja železničkih pruga.”

#### **Član 21.**

Naziv odeljka iznad člana 61. menja se i glasi:

„3. Putni prelazi, rekonstrukcija i održavanje putnih prelaza”.

#### **Član 22.**

Član 64. menja se i glasi:

„Član 64.

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

Na zahtev upravljača putne infrastrukture ili zainteresovanog privrednog društva ili drugog pravnog lica ili preduzetnika putni prelaz može da se otvori i koristi sa ograničenim rokom funkcionisanja, ako se ne narušava bezbednost i funkcionisanje javne železničke infrastrukture, uz prethodno pribavljeno mišljenje upravljača železničke infrastrukture.

Zahtev iz st. 1. i 2. ovog člana treba da sadrži detaljno obrazloženje sa saobraćajno-tehničkom analizom potrebe, načina, mesta i mera za osiguranje bezbednog saobraćaja, za svako otvaranje novog i ukidanje postojećeg putnog prelaza i mišljenje upravljača infrastrukture.

Obrazloženi zahtev iz st. 1. i 2. ovog člana može podneti i upravljač železničke infrastrukture uz prethodno pribavljeno mišljenje upravljača putne infrastrukture.

Upravljač putne infrastrukture dužan je da učini dostupnim sve raspoložive podatke potrebne za izradu obrazloženja iz stava 4. ovog člana.

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

Ministar bliže uređuje način otvaranja i korišćenja putnog prelaza sa ograničenim rokom funkcionisanja, kao i obrazac zahteva za otvaranje i korišćenje putnog prelaza sa ograničenim rokom funkcionisanja.”

### **Član 23.**

Član 68. menja se i glasi:

„Član 68.

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

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

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

2) upravljač putne infrastrukture za vrednost usluge održavanja kolovoza na putnom prelazu, održavanja rastojanja između glavne šine i konstrukcije koloseka i kontrašine i troškove saobraćajnih znakova na putevima koji upozoravaju učesnike u saobraćaju na putni prelaz, kojima upravlja upravljač putne infrastrukture;

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

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

U slučaju spora u vezi sa određivanjem pretežnog korisnika iz stava 3. ovog člana, pretežnog korisnika određuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave, a ako ima više korisnika sa približno jednakim udelom, oni snose jednak deo troškova.

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

#### **Član 24.**

Član 69. menja se i glasi:

„Član 69.

O održavanju putnog prelaza, kao i o osiguranju bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, stara se upravljač železničke infrastrukture, izuzev kolovoza na putnom prelazu, održavanja rastojanja između glavne šine i konstrukcije koloseka i kontrašine i troškova saobraćajnih znakova na putevima koji upozoravaju na putni prelaz učesnike u saobraćaju kojim upravlja upravljač putne infrastrukture, na način da se preko putnog prelaza može vršiti bezbedan i nesmetan drumski saobraćaj.

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

Zonu potrebne preglednosti u širini pružnog pojasa održava upravljač železničke infrastrukture.

Zona potrebne preglednosti mora biti obezbeđena učesnicima drumskog saobraćaja na svakoj tački puta ispred putnog prelaza, a određuje se na osnovu vrednosti računске brzine drumskih vozila i najveće dopuštene brzine železničkog vozila na pruzi.

Ministar bliže propisuje način određivanja zone potrebne preglednosti na putnom prelazu.”

#### **Član 25.**

Naziv odeljka iznad člana 71. menja se i glasi:

„4. Zaštita železničke infrastrukture ”.

#### **Član 26.**

U članu 71. st. 3. i 4. menjaju se i glase:

„Upravljač železničke infrastrukture zaključuje ugovor o uspostavljanju prava službenosti prolaza na neodređeno vreme, a visina naknade se utvrđuje posebnim zakonom.

Ugovor o uspostavljanju prava službenosti prolaza zaključuje se između upravljača javne železničke infrastrukture i upravljača komunalne infrastrukture, kao i drugih pravnih lica koja postavljaju nadzemne i podzemne vodove u slučajevima iz stava 2. ovog člana i u slučajevima propisanim zakonom kojim se uređuju planiranje i izgradnja.”

U stavu 5. reči: „Ugovor o pravu službenosti prolaza” zamenjuju se rečima: „Ugovor o uspostavljanju prava službenosti prolaza”.

U stavu 6. reči: „železničkom području” zamenjuju se rečima: „infrastrukturnom pojasu”.

**Član 27.**

Član 72. menja se i glasi:

„Član 72.

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

1) svako oštećivanje, uništavanje, uklanjanje ili oduzimanje elemenata ili delova elemenata železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tač. 2)–9) ovog zakona, bez obzira na količinu i vrednost oštećenih, uništenih, uklonjenih ili oduzetih elemenata infrastrukture;

2) nanošenje štete železničkim voznim sredstvima;

3) namirivanje vučnih vozila pogonskim gorivom na mestima koja nisu predviđena za te radnje;

4) neovlašćeno otvaranje vrata i otvora na teretnim kolima i tovarnim jedinicama u toku prevoza;

5) uklanjanje sredstava koja obezbeđuju tovarne jedinice koje se prevoze železnicom od samopokretanja;

6) pretovar, pretakanje, utovar, istovar, utakanje i/ili istakanje robe iz kola – kola cisterni na mestima koja nisu predviđena za te radnje, osim u slučajevima nužde kod sanacije posledica nesreća ili nezgoda;

7) bacanje ili stavljanje bilo kakvog predmeta na železničku prugu;

8) bacanje bilo kakvog predmeta na železnička vozna sredstva ili vozila koja se prevoze vozom;

9) prelaženje preko pruge i staničnih koloseka i neovlašćeno hodanje prugom;

10) dodirivanje i prilaz (delovima tela, alatom ili opremom) na rastojanju manjem od 2 m (u svim pravcima – opasna zona) delovima kontaktne mreže koji su pod naponom;

11) izvođenje radova u blizini železničke pruge koji bi mogli oštetiti železničku prugu ili umanjiti stabilnost terena, ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati železnički saobraćaj;

12) neovlašćeno podizanje branika, odnosno polubranika putnog prelaza, stavljanje ili vešanje bilo čega na branik, polubranik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza, ili na bilo koji drugi način ometanje normalnog funkcionisanja branika, polubranika ili drugog uređaja na putnom prelazu, kao i prelaženje preko putnog prelaza kada su branici, odnosno polubranici spušteni ili ako signalno-sigurnosni uređaji pokazuju zabranjen prelaz preko pruge;

13) neovlašćeno uklanjanje zaštitnih konstrukcija, opreme, zaštitnih ograda i protivzvučnih barijera koje su u funkciji zaštite železničkog saobraćaja;

14) oštećivanje, uništavanje ili uklanjanje znakova obaveštenja, upozorenja i zabrane.

U dogovoru sa nadležnim državnim organima, upravljač infrastrukture i železnički prevoznici preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti, u cilju obezbeđivanja i zaštite železničke infrastrukture i železničkih voznih sredstava, obezbeđivanja odvijanja i podizanja nivoa bezbednosti i zaštite železničkog saobraćaja.



Upravljač infrastrukture može vršiti snimanje železničke infrastrukture, iz vazduha i sa tla, u cilju zaštite imovine neophodne za obavljanje svoje delatnosti, a u svrhu sprečavanja radnji kojima se ugrožava železnički saobraćaj, zaštite imovine i nadzora nad objektima, koji su u funkciji bezbednosti železničkog saobraćaja.

Snimanje železničke infrastrukture iz stava 3. ovog člana može se vršiti kao vid tehničke zaštite u skladu sa propisima kojima se uređuje privatno obezbeđenje.

Podatke o ličnosti koje prikupi upotrebom uređaja za snimanje železničke infrastrukture, upravljač infrastrukture može dalje obrađivati samo ukoliko je to neophodno za ostvarivanje svrhe iz stava 3. ovog člana.

Ministar bliže propisuje način obrade i korišćenja podataka do kojih se došlo prilikom snimanja železničke infrastrukture.”

#### **Član 28.**

U članu 73. dodaje se stav 4, koji glasi:

„Ako republički inspektor za železnički saobraćaj ne može iz objektivnih razloga (nerešeni imovinsko-pravni odnosi, nedostupan vlasnik ili držalac i sl.) da naloži vlasniku, odnosno držaocu hitno otklanjanje nepravilnosti, naložiće upravljaču infrastrukture da otkloni navedene nepravilnosti o trošku vlasnika, odnosno držaoca.”

#### **Član 29.**

U članu 75. stav 1. reči: „na železničkom području pruga” zamenjuju se rečima: „u pružnom pojasu”.

#### **Član 30.**

Naziv odeljka iznad člana 76. i član 76. menjaju se i glase:

„5. Gradska železnica

#### **Član 76.**

Gradska železnica, odnosno laki šinski sistemi i metro, uslovi za njihovu izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza gradskom železnicom, odnosno lakim šinskim sistemom i metroom, uređuju se posebnim zakonom.”

#### **Član 31.**

Naziv odeljka iznad člana 77. menja se i glasi:

„6. Industrijska železnica i industrijski kolosek”.

#### **Član 32.**

U članu 77. dodaju se st. 12. i 13, koji glase:

„Za izdavanje saglasnosti iz st. 8. i 9. ovog člana plaća se taksa.

Visina taksi iz stava 12. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.”

#### **Član 33.**

Naziv odeljka iznad člana 78. menja se i glasi:

„7. Koncesija i javno-privatno partnerstvo”.

#### **Član 34.**

U članu 81. stav 9. menja se i glasi:

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

U stavu 10. reč: „udesu” zamenjuje se rečju: „nesreće”.

U stavu 16. posle reči: „licenci” dodaju se zapeta i reči: „koji objavljuje na svojoj internet stranici”.

Posle stava 16. dodaje se novi stav 17, koji glasi:

„Privredno društvo ili drugo pravno lice kojem je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe ne sme pružati uslugu prevoza niti zaključivati ugovore o prevozu železnicom.”

Dosadašnji st. 17. i 18. postaju st. 18. i 19.

### **Član 35.**

U članu 83. stav 1. posle reči: „zakona” dodaju se reči: „i ažurira dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci”.

Posle stava 11. dodaju se novi st. 12. i 13, koji glase:

„Imalac licence je dužan da obavesti Direkciju o promeni podataka sadržanih u rešenju o izdavanju licence (poslovno ime, sedište i dr), koja ne predstavlja promenu u smislu stava 7. ovog člana, kao i da u roku od 30 dana od dana nastale promene podnese odgovarajući zahtev za izmenu rešenja o izdavanju licence.

Direkcija po zahtevu iz stava 12. ovog člana donosi rešenje o izmeni rešenja o izdavanju licence, izdaje novi obrazac licence i sačinjava novi dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci.”.

Dosadašnji st. 12. i 13. postaju st. 14. i 15.

Posle dosadašnjeg stava 14, koji postaje stav 16, dodaje se stav 17, koji glasi:

„O donošenju rešenja o suspendovanju ili oduzimanju licence i rešenja o izdavanju privremene licence Direkcija u najkraćem roku obaveštava upravljača infrastrukture.”

Dosadašnji stav 15. postaje stav 18.

### **Član 36.**

U članu 87. posle stava 1. dodaje se stav 2, koji glasi:

„Železničke stanice i druga službena mesta koja će biti uneta u red vožnje za ulazak i izlazak putnika nakon izgradnje novih i rekonstrukcije postojećih pruga moraju biti uređena peronima i osvetljena.”

### **Član 37.**

U članu 93. stav 2. tačka 4) menja se i glasi:

„4) čistoću voznih sredstava;”.

Tačka 6) menja se i glasi:

„6) postupanje po pritužbama i reklamacijama putnika, refundiranje i nadoknadu za nepoštovanje standarda kvaliteta usluga;”.

U stavu 3. posle reči: „u pogledu kvaliteta usluga” dodaju se zapeta i reči: „najkasnije do 30. juna tekuće godine za prethodnu godinu.”

### **Član 38.**

Posle člana 97. dodaju se naziv iznad člana i član 97a, koji glase:

„Avansna isplata

#### **Član 97a**

Ukoliko prevoz regulisan jednim ugovorom o prevozu izvrše uzastopni prevoznici, železnički prevoznik koji je obavezan ugovorom o prevozu da pruži uslugu prevoza u toku kojeg se dogodi nesreća smatra se odgovornim u slučaju smrti ili povrede putnika. Kada uslugu prevoza nije pružio ugovorni prevoznik, već izvršni prevoznik, ti prevoznici su solidarno odgovorni.

Na odgovornost prevoznika iz stava 1. ovog člana shodno se primenjuju odredbe Jedinistvenih pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu putnika - CIV - Dodatak A, Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni list SFRJ - Međunarodni ugovori”, broj 8/84, „Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori”, broj 3/93, „Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS - Međunarodni ugovori”, br. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 i 9/19).

U slučaju smrti putnika ili ako putnik pretrpi povrede tokom korišćenja prevozne usluge, železnički prevoznik koji je obavezan ugovorom o prevozu da pruži uslugu prevoza, u toku kojeg se dogodi nesreća, dužan je da bez odlaganja, a najkasnije u roku od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu, izvrši avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire trenutne finansijske potrebe srazmerno pretrpljenoj šteti.

Avansni iznos iz stava 3. ovog člana ne može biti manji od 21.000 evra u dinarskoj protivvrednosti po putniku u slučaju smrti.

Avansnom isplatom ne dovode se u pitanje pravila o utvrđivanju odgovornosti železničkog prevoznika. Avansna isplata može biti obuhvaćena kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu zakona ali je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usled nemara ili krivicom putnika ili kada lice koje je primilo avansnu isplatu nije lice koje ima pravo na naknadu.

Ugovorni prevoznik je prevoznik sa kojim je putnik zaključio ugovor o prevozu.

Uzastopni prevoznik je prevoznik koji na osnovu ugovora o prevozu zaključenog između putnika i ugovornog prevoznika, preuzima obavezu daljeg prevoza.

Izvršni prevoznik je prevoznik koji nije zaključio ugovor o prevozu sa putnikom, a kome je ugovorni prevoznik poverio izvršenje prevoza potpuno ili delimično.”

### **Član 39.**

Posle člana 99. dodaju se naziv iznad člana i član 99a, koji glase:

„Pristupačnost

#### **Član 99a**

Železnički prevoznici i upravljači stanica dužni su da, kroz usaglašavanje sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti,

osiguraju da stanica, platforme, kose elektromotorne rampe za invalide, vozna sredstva i druge prostorije budu pristupačne za te osobe.

U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vozu ili osoblja na stanici, železnički prevoznici i upravljači stanica moraju uložiti razumne napore da osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omoguće pristup prevozu železnicom.”

#### **Član 40.**

Posle člana 100. dodaju se nazivi iznad članova i čl. 100a-100v, koji glase:

„Pružanje pomoći na železničkoj stanici

##### **Član 100a**

Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na železničku stanicu na kojoj je prisutno osoblje, upravljač stanice pruža besplatnu pomoć na način koji tim osobama omogućava ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku radi korišćenja usluge za koju je ta osoba kupila kartu, ne dovodeći u pitanje pravila pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona.

Upravljač stanice ne mora da pruži pomoć osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću na način iz stava 1. ovog člana kada te osobe koriste usluge prevoza iz Ugovora o obavezi javnog prevoza, pod uslovom da je nadležni organ uspostavio alternativne mogućnosti ili mehanizme koji garantuju jednak ili viši nivo pristupačnosti usluga prevoza u odnosu na pružanje pomoći na način propisan stavom 1. ovog člana.

Na stanicama na kojima ne postoji osoblje, železnički prevoznici i upravljači stanica moraju da istaknu lako dostupne informacije, u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona, o najbližoj stanici sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.

##### **Član 100b**

Prevoznik je dužan da u vozu i tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza pruži besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Pomoć u vozu iz stava 1. ovog člana obuhvata razumne napore da se osobi sa invaliditetom i osobi sa smanjenom pokretljivošću obezbedi pristup uslugama u vozu koji imaju i drugi putnici, ukoliko stepen invaliditeta ili smanjene pokretljivosti toj osobi onemogućava samostalan i bezbedan pristup tim uslugama.

Uslovi pod kojima se pruža pomoć

##### **Član 100v**

Železnički prevoznici, upravljači stanica, prodavci karata i organizatori putovanja moraju sarađivati radi pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa čl. 100a i 100b ovog zakona, u skladu sa sledećim pravilima:

1) pomoć se pruža pod uslovom da je železnički prevoznik, upravljač stanice, prodavac karata ili organizator putovanja koji je prodao kartu obavešten o potrebi osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću za pomoći iz čl. 100a i 100b ovog zakona najmanje 48 sati pre nego što je potrebno pružiti pomoć. Kada se karta odnosi na više putovanja, dovoljno je jednom dostaviti obaveštenje, pod uslovom da se pruže i odgovarajuće informacije o vremenu kasnijih putovanja;

2) železnički prevoznici, upravljači stanica, prodavci karata i organizatori putovanja preduzimaju neophodne mere za primanje obaveštenja iz tačke 1) ovog člana;

3) ukoliko ne prime obaveštenje u skladu sa tačkom 1) ovog stava, železnički prevoznik i upravljač stanice moraju učiniti razumne napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti putovanje;

4) ne dovodeći u pitanje nadležnosti drugih subjekata izvan prostorija železničke stanice, upravljač stanice i svako drugo ovlašćeno lice mora odrediti mesta, unutar i izvan železničke stanice, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na železničku stanicu i, po potrebi, zatraži pomoć;

5) pomoć se pruža pod uslovom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću pojavi na određenom mestu u vreme koje odredi železnički prevoznik ili upravljač stanice koji pruža pomoć. To vreme ne može biti duže od 60 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave. Ukoliko se ne odredi vreme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ta osoba se mora prijaviti na za to određenom mestu najmanje 30 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave.”

#### **Član 41.**

Naziv iznad člana i član 101. menjaju se i glase:

„Pritužbe

Član 101.

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

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

Železnički prevoznik objavljuje na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih pritužbi.”

#### **Član 42.**

U članu 103. dodaje se stav 2, koji glasi:

„Direkcija razmatra i pritužbe zainteresovanih lica koja nisu putnici, a koje se odnose na prava utvrđena čl. 93-102. ovog zakona.

#### **Član 43.**

Posle člana 103. dodaju se naziv iznad člana i član 103a, koji glase:

„Izuzeci od primene

Član 103a

Odredbe čl. 92 - 95, čl. 97. i 98. i čl. 101 - 103. ovog zakona ne primenjuju se na gradski i prigradski železnički prevoz putnika.”

#### **Član 44.**

U članu 110. tačka posle reči: „putnika” briše se i dodaju se zapeta i reči: „kao i prevoz putnika međunarodnim vozovima na teritoriji Republike Srbije”.

**Član 45.**

U članu 112. posle stava 3. dodaje se novi stav 4, koji glasi:

„Obračun i pružanje nadoknade za obavezu javnog prevoza mora se vršiti na način da železnički prevoznik održi postojeći nivo ili unapredi nivo efikasnog upravljanja, kao pružalac usluga javnog prevoza, koje može biti predmet objektivne procene, kao i da se obezbedi dovoljno visok standard pružanja usluga prevoza putnika.”

Dosadašnji stav 4. postaje stav 5.

**Član 46.**

U članu 117. posle stava 3. dodaju se st. 4-6, koji glase:

„Troškovi izvršenja obaveze javnog prevoza moraju biti u ravnoteži sa poslovnim prihodom i isplatama od strane nadležnih organa, bez mogućnosti prenosa prihoda u drugi sektor aktivnosti železničkog prevoznika kao pružaoca usluga javnog prevoza.

Ako železnički prevoznik, pored obaveze javnog prevoza vrši i druge aktivnosti, dužan je da za te aktivnosti vodi posebnu računovodstvenu evidenciju.

Varijabilni troškovi, odgovarajuća izdvajanja za fiksne troškove i primerena dobit u vezi sa drugim aktivnostima pružaoca usluga javnog prevoza ne mogu se finansirati iz prihoda ostvarenih od aktivnosti koje se obavljaju u okviru obaveze javnog prevoza.”

**Član 47.**

U članu 121. posle stava 11. dodaju se novi st. 12. i 13, koji glase:

„Upravljač infrastrukture, železnički prevoznik i operator uslužnog objekta dužni su da omoguće pristup poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji ovlašćenim licima Direkcije koja obavljaju poslove iz st. 1, 7, 8. i 11. ovog člana, koja imaju službenu legitimaciju.

Obrazac službene legitimacije iz stava 12. ovog člana propisuje Direkcija.”

Dosadašnji st. 12-14. postaju st. 14-16.

U dosadašnjem stavu 15, koji postaje stav 17, reč: „juna” zamenjuje se rečju: „septembra”.

**Član 48.**

U članu 122. posle stava 1. dodaju se st. 2. i 3, koji glase:

„Železnički prevoznici su dužni da omoguće pristup poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji ovlašćenim licima Direkcije koja obavljaju poslove iz stava 1. ovog člana, koja imaju službenu legitimaciju.

Obrazac službene legitimacije iz stava 2. ovog člana propisuje Direkcija.”

**Član 49.**

Član 123. menja se i glasi:

„Član 123.

Direkcija prima i razmatra pritužbe putnika i zainteresovanih lica koje se odnose na prava utvrđena čl. 93-102. ovog zakona i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima.

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

Železnički prevoznici i upravljači stanica dužni su da omoguće pristup železničkoj stanici i voznim sredstvima ovlašćenim licima Direkcije koja imaju službenu legitimaciju, a koja obavljaju poslove po pritužbama putnika koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno čl. 93–102. ovog zakona, ili po službenoj dužnosti.

Obrazac službene legitimacije iz stava 3. ovog člana propisuje Direkcija.”

#### **Član 50.**

U članu 133. stav 1. tačka 7) reči: „na železničkom području” zamenjuju se rečima: „u pružnom pojasu”.

Tačka 8) menja se i glasi:

„8) naredi obustavu radova koji se obavljaju u pružnom ili u zaštitnom pružnom pojasu, kao i prostoru ispod mosta i vijadukta i iznad trase tunela, ako se oni izvode bez građevinske dozvole i o tome u najkraćem mogućem roku obavesti nadležni organ za izdavanje građevinske dozvole;”.

#### **Član 51.**

Član 136. menja se i glasi:

„Član 136.

Inspektor može upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, privrednom društvu, drugom pravnom licu, preduzetniku i fizičkom licu, u skladu sa zakonom kojim se uređuje inspekcijски nadzor, da usmenim rešenjem izrekne meru i da bez odlaganja sačini službenu belešku o naloženoj meri a da u roku od tri dana od dana izricanja usmenog rešenja donese pisano rešenje.”

#### **Član 52.**

U članu 138. stav 1. posle reči: „žalba” dodaje se reč: „ministru”.

#### **Član 53.**

U članu 140. stav 1. posle tačke 10) dodaje se tačka 10a), koja glasi:

„10a) ako ne objavi Izjavu o mreži i/ili izmene i dopune Izjave o mreži u skladu sa članom 17. ovog zakona;”.

Tač. 7), 11)-13) i 16) brišu se.

Posle tačke 27) dodaje se tačka 27a), koja glasi:

„27a) ako ne stavi na raspolaganje svoja sredstva na način propisan članom 45. stav 5. ovog zakona;

Posle tačke 32) dodaje se tačka 32a), koja glasi:

„32a) ako sa upravljačem železničke infrastrukture ne zaključi ugovor iz člana 67. stav 1. ovog zakona;”.

Tačka 35)menja se i glasi:

„35) ako izvrši radnju iz člana 72. stav 1. tač. 2) – 14) ovog zakona;” .

U tački 38) reči: „na železničkom području pruga” zamenjuje se rečima: „u pružnom pojasu”.

Posle tačke 44) dodaje se tačka 44a), koja glasi:

„44a) ako ne obavesti Direkciju o promeni podataka sadržanih u rešenju o izdavanju licence (član 83. stav 12.);” .

Posle tačke 46) dodaju se tač. 46a)-46v), koje glase:

„46a) ako ne obezbedi pristupačnost železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti na način propisan članom 99a ovog zakona;

46b) ako ne pruža pomoć na železničkoj stanici osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću na način propisan čl. 100a i 100b ovog zakona;

46v) ako ne obezbedi uslove za pružanje pomoći osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću na način propisan članom 100v ovog zakona;”.

Posle tačke 49) dodaju se tač. 49a)-49v), koje glase:

„49a) ako ne postupi u skladu sa obavezama iz člana 121. stav 12. ovog zakona;

49b) ako ne postupi u skladu sa obavezama iz člana 122. stav 2. ovog zakona;

49v) ako ne postupi u skladu sa obavezama iz člana 123. stav 3. ovog zakona;”.

U stavu 4. reči: „tač. 35) i 36)“ zamenjuju se rečima: „tač. 35), 36) i 39)“.

#### **Član 54.**

U članu 141. stav 1. posle tačke 4) dodaje se tačka 4a), koja glasi:

„4a) ako ne prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i ne objave svake godine na svojoj internet stranici izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga u skladu sa članom 93. stav 3. ovog zakona;”.

Tačka 13) menja se i glasi:

„13) ako ne uspostavi mehanizam za delovanje iz člana 101. stav 1. ovog zakona;”.

U tački 14) reč: „reklamacije“ zamenjuje se rečju: „pritužbe”.

U tački 15) reč: „reklamacija“ zamenjuje se rečju: „pritužbi”.

#### **Član 55.**

Podzakonski propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od šest meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti do dana stupanja na snagu ovog zakona, ako nisu u suprotnosti sa odredbama ovog zakona.

#### **Član 56.**

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe:

1) Pravilnik o sadržini i formi Izjave o mreži („Službeni glasnik RS”, broj 97/13);

2) Pravilnik o uslovima za izdavanje i sadržini sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom, odnosno industrijskom železnicom („Službeni glasnik RS”, broj 39/06);



3) Pravilnik o uslovima za izdavanje i sadržinu sertifikata o bezbednosti za prevoz u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 39/06);

4) Pravilnik o visini naknade za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom („Službeni glasnik RS”, broj 39/06);

5) Pravilnik o vremenskom planu dodele kapaciteta železničke infrastrukture („Službeni glasnik RS”, broj 140/14);

6) Pravilnik o visini takse za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom („Službeni glasnik RS”, broj 3/14);

7) Pravilnik o licencama za upravljanje železničkom infrastrukturom („Službeni glasnik RS”, broj 9/14).

#### **Član 57.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba čl. 39. i 40. ovog zakona, koje se primenjuju po isteku godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona i odredaba člana 38. ovog zakona, koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji, odnosno od dana početka pune primene Transportne zajednice u skladu sa članom 40. Ugovora o osnivanju Transportne zajednice i članom 1. Protokola VI – Prelazni aranžmani između Evropske unije, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 11/17), ako puna primena Transportne zajednice počne pre pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona je član 97. stav 1. tačka 7) Ustava Republike Srbije, kojim je utvrđeno da Republika Srbija uređuje svojinske i obligacione odnose i zaštitu svih oblika svojine.

### II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Nakon dosadašnje primene Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 41/18), a u cilju praćenja efekata rešenja njihovog sprovođenja Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture pokrenuo je inicijativu za izmenama i dopunama navedenog zakona, radi njegovog unapređenja. U skladu sa navedenom inicijativom, zatražena su mišljenja i predlozi svih relevantnih učesnika na železničkom tržištu u Republici Srbiji.

Dostavljeni predlozi za izmene i dopune Zakona o železnici su se odnosili na definisanje različitih pojmova i preciziranje pojedinih odredbi zakona kada su u pitanju elementi železničke infrastrukture, dužnosti upravljača infrastrukture, postupanje u slučaju izmena i dopuna Izjave o mreži, izmena određenih rokova, postupanje u slučaju izmene cena pristupa železničkoj infrastrukturi i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture, usaglašavanje terminologije, rešavanja poteškoća radi zaštite infrastrukturnog pojasa koji se pojavljuju u praksi, postupanje radi osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, uvođenje snimanja železničke infrastrukture radi sprečavanja radnji kojima se ugrožava železnički saobraćaj, preciziranje vršenja nadzora nad sprovođenjem ovog zakona i dr.

Imajući u vidu predmet ovog zakona, isti je od naročitog značaja za funkcionisanje putničkog i teretnog železničkog saobraćaja u Republici Srbiji i iz tog razloga neophodno je da sve odredbe zakona budu precizno utvrđene kako ne bi bile podložne različitom tumačenju.

Navedenim Predlogom zakona sprovodi se dalji postupak usklađivanja sa pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, Uredbom (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju i Direktivom (EU) br. 2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje.

Predlogom zakona predviđeno je izuzeće odredbi zakona kojima se uređuje pristup železničkoj infrastrukturi i uslugama, obračun cena pristupa o dodela kapaciteta železničke infrastrukture kada su u pitanju turističko-muzejske železnice imajući u vidu da su one izdvojene od ostalih pruga.

Takođe, ovim zakonom se preciziraju nadležnosti Direkcije za železnice.

### III. OBJAŠNENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Članom 1. Predloga zakona predložena je izmena člana 2. stav 1. tačka 4) preciziranjem definicije gradskog i prigradskog prevoza, posle tačke 4) dodata je tačka 4a) kojom se definiše „zona potrebne preglednosti”, tačka 5) preciziranjem definicije pojma „jedinstvena karta”, tačka 10) preciziranjem definicije pojma „železnički prevoznik”, tačka 11) je izbrisana, tačka 17) preciziranjem pojma „industrijski kolosek”, tačka 27) reč „konfliktne” zamenjena je rečju „sukobljene”,

tačka 59) proširenjem i preciziranjem definicije pojma „rezervacija” , posle tačke 61) dodaje se tačka 61a), kojom se definiše pojam „teretni terminal” , tačka 63) je izmenjena preciziranjem pojma „trasa voza” .

Članom 2. Predloga zakona vrše se izmene u članu 4. stav 1. tačka 3) tako što se posle reči „odrona” dodaje zapeta i reč „buke” i zapeta i tačka 10) u kojoj je preciziran pojam „zgrade ili delovi zgrada” .

Članom 3. Predloga zakona predviđena izmena člana 5. u smislu izuzeća za turističko-muzejske železnice i izmenjena je propisana obaveza za donošenje podzakonskog akta.

Članom 4. Predloga zakona precizira se dužnost upravljača infrastrukture predviđena članom 10. stav 1. dok se stavovi 2. i 3. brišu zbog poštovanja načela „zagađivač plaća” kako bi se izbegla situacija da je za sve slučajeve ugrožavanja životne sredine odgovornost na upravljaču infrastrukture.

Članom 5. Predloga zakona izmenjen je član 17. stav 1. dodavanjem obaveze objavljivanja Izjave o mreži na internet stanici. Dodati su novi stavovi 6. i 7. u cilju preciziranja obaveza Upravljača infrastrukture u vezi sa izradom i objavljivanjem Izjave o mreži.

Članom 6. Predloga zakona vrše se izmene u članu 19. stav 4. tako što se skraćuje rok za zaključivanje ugovora pre početka primene novog reda vožnje sa dva meseca na mesec dana.

Članom 7. Predloga zakona predložena je izmena u članu 20. stav 7. tako što se definiše postupak izmene cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi, dok je u stavu 8. reč „izmene” zamenjena rečju „povećanja” radi preciznijeg definisanja.

Članom 8. Predloga zakona predložena je izmena u članu 22. stav 1. kojom su u tačkama 1) i 8) izvršena terminološka usklađivanja.

Članom 9. Predloga zakona predložena je izmena u članu 23. stav 6. tako što je isti dopunjen mogućnošću da Direkcija može sprovesti pojednostavljenu kontrolu obračuna cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima.

Članom 10. Predloga zakona predložena je izmena člana 26. stav 2. tačka 3) podtačka (9) tako što se reč: „opasne” u prvoj alineji briše.

Članom 11. Predloga zakona predlaže se izmena u članu 34. st. 3. i 11. tako što se menjaju rokovi i usklađuje terminologija.

Članom 12. Predloga zakona u članu 45. u stavu 4. reči „korisnika trase voza” zamenjuju se rečima „železničkih prevoznika” radi preciznijeg definisanja. Posle stava 4. dodaje se nov stav 5. kojim se definiše obaveza železničkih prevoznika radi uspostavljanja redovnog stanja nakon poremećaja u saobraćanju vozova.

Članom 13. Predloga zakona posle člana 46. dodaje se glava IIIa pod nazivom: „IZGRADNJA, REKONSTRUKCIJA, OBNOVA I ODRŽAVANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE” .

Članom 14. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 47.

Članom 15. se u članu 49. stav 1. reči „na železničkom području” zamenjuju rečima „u pružnom i infrastrukturnom pojasu” , a u st. 2. i 3. se reči „na železničkom području” zamenjuju rečima „u pružnom pojasu” radi preciznijeg definisanja.

Članom 16. Predloga zakona je u članu 52. stav 3. posle tačke 8) dodata nova tačka 8a) u cilju preciziranja aktivnosti koje čine radove na obnovi železničke infrastrukture.

Članom 17. Predloga zakona menjaju se naziv i sadržina člana 53. radi utvrđivanja javnog interesa i člana 54. radi utvrđivanja eksproprijacije, administrativnog prenosa i nepotpune eksproprijacije nepokretnosti za potrebe javne železničke infrastrukture.

Članom 18. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 55.

Članom 19. Predloga zakona u članu 56. izbrisane su reči „do 10 m dužine” radi preciziranja pojma radova na redovnom održavanju.

Članom 20. Predloga zakona menja se član 57. radi potpunijeg definisanja radova na vanrednom održavanju.

Članom 21. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 61.

Članom 22. Predloga zakona izmenjen je član 64. dodavanjem novih st. 2 i 3. kojim se definiše otvaranje i korišćenje putnih prelaza sa ograničenim rokom funkcionisanja.

Članom 23. Predloga zakona izmenjen je član 68. izmenom u stavu 2. tačka 2) preciziranjem troškova koje snosi upravljač putne infrastrukture, brisanjem stava 3. i izmenom stava 5. koji postaje stav 4. radi preciznijeg definisanja.

Članom 24. Predloga zakona član 69. se menja u smislu preciznije podele nadležnosti upravljača u pogledu održavanja i odgovornosti i obezbeđivanja bezbednosti na putnim prelazima.

Članom 25. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 71.

Članom 26. Predloga zakona se u članu 71. izmenjeni su stavovi 3, 4. i 5. radi jasnijeg definisanja ugovora o uspostavljanju prava službenosti prolaza i u stavu 6. reči „železničkom području” zamenjuju rečima „infrastrukturnom pojasu” .

Članom 27. Predloga zakona u izmenjen je član 72. dodavanjem novih tačaka radi preciziranja radnji kojima se ugrožava železnički saobraćaj u cilju postizanja većeg nivoa bezbednosti, upravljaču železničke infrastrukture je data mogućnost snimanja železničke infrastrukture radi sprečavanja radnji kojima se ugrožava železnički saobraćaj i određeno postupanje sa podacima o ličnosti koji se tom prilikom prikupe.

Članom 28. Predloga zakona predlaže se izmena člana 73. dodavanjem stava 4. kojim se precizira postupanje Republičkog inspektora za saobraćaj ako ne može iz objektivnih razloga naložiti vlasniku, odnosno držaocu hitno otklanjanje nepravilnosti.

Članom 29. Predloga zakona se u članu 75. stav 1 reči „na železničkom području pruga” zamenjuju rečima „u pružnom pojasu” .

Članom 30. Predloga zakona predlaže se izmena člana 76. kojom se predviđa uređivanje posebnim zakonom gradske železnice, odnosno lakih šinskih sistema i metroa.

Članom 31. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 77.

Članom 32. Predloga zakona u članu 77. dodaju se st. 12 i 13. koji se odnose na plaćanje i visinu takse.

Članom 33. Predloga zakona se menja naziv Odeljka iznad člana 78.

Članom 34. Predloga zakona vrši se izmena u članu 81. u stavu 9 tako što se usklađuje terminologija. U stavu 10. reč „udes” izmenjena je rečju „nesreća” zbog usklađivanja terminologije. U stavu 16. posle reči „licenci” dodaje se zapeta i nastavak: „koju objavljuje na svojoj internet stranici” . Posle stava 16. dodaje se novi

stav 17, kojim se isključuju iz usluge prevoza železnicom pravna lica kojima je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe.

Članom 35. Predloga zakona u članu 83. stav 1. posle reči: „zakona”, dodaje se nastavak koji glasi: „i ažurira dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci”. Posle stava 11. dodaju se novi st. 12. i 13. koji se odnose na obaveze imaoaca licence prema Direkciji u slučaju promene podataka sadržanih u Rešenju o izdavanju licence. Posle dosadašnjeg stava 14, koji postaje stav 15, dodaju se novi stav 18 koji se odnosi na obaveze Direkcije prema Upravljaču infrastrukture u slučaju suspendovanja i oduzimanja licence.

Članom 36. Predloga zakona u članu 87. posle stava 1. dodaje se stav 2. kojim se propisuje da železničke stanice i druga službena mesta koja će biti uneta u red vožnje za ulazak i izlazak putnika nakon izgradnje novih i rekonstrukcije postojećih pruga moraju biti uređena peronima i osvetljena.

Članom 37. Predloga zakona u članu 93. stav 2. tačka 4) briše se suvišan deo. Tačkom 6) je preciziran postupak po reklamacijama putnika. U stavu 3. tačka se zamenjuje zarezom i dodaje tekst: „najkasnije do 30. juna tekuće godine za prethodnu godinu” čime je oročena obaveza železničkih prevoznika da objave izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga.

Članom 38. Predloga zakona posle člana 97. dodaje se naziv iznad člana i novi član 97a, koji se odnosi na određivanje avansnog iznosa u slučaju povrede ili smrti putnika.

Članom 39. Predloga zakona posle člana 99. dodaje se naziv iznad člana i novi član 99a, koji se odnosi na pristup prevozu železnicom osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Članom 40. Predloga zakona posle člana 100. dodaju se nazivi iznad članova i čl. 100a, 100b i 100v, koji se odnose na definisanje postupaka i uslova za pružanje pomoći na železničkoj stanici osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Članom 41. Predloga zakona menja se naziv člana i član 101. radi preciznije terminologije odnosno preciznijeg definisanja postupanja prevoznika u slučajevima pritužbi i odštetnih zahteva putnika.

Članom 42. Predloga zakona u članu 103. dodaju se novi stavovi koji utvrđuju postupanje Direkcije prilikom podnošenja pritužbi.

Članom 43. Predloga zakona posle člana 103. dodaje se novi član 103a kako bi se preciziralo koje se odredbe glave V predmetnog zakona ne odnose na gradski i prigradski železnički prevoz putnika.

Članom 44. Predloga zakona u članu 110. vrše se proširivanje obuhvata prevoza od opšteg interesa u železničkom saobraćaju.

Članom 45. Predloga zakona u članu 112. posle stava 3. dodaje se novi stav 4. kojim se definiše način obračuna i pružanja nadoknade za obavezu javnog prevoza.

Članom 46. Predloga zakona u članu 117. posle stava 3. dodaju se st. 4, 5. i 6. kojima se detaljnije regulišu troškovi izvršenja obaveze javnog prevoza.

Članom 47. Predloga zakona u članu 121. posle stava 11. dodaju se st. 12. i 13. koji se odnose na obavezu da se obezbedi pristup poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji ovlašćenim licima Direkcije. U dosadašnjem stavu 15. koji postaje stav 17. reč „juna” zamenjuje se rečju „septembra” čime je produžen rok u

kojem je Direkcija obavezna da pripremi godišnji izveštaj o obavljanju poslova u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga i dostavi ga Vladi.

Članom 48. Predloga zakona u članu 122. posle stava 1. dodaju se st. 2. i 3. koji se odnose na pristup ovlašćenim licima Direkcije poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji.

Članom 49. Predloga zakona u članu 123. stav 1. je izmenjen radi preciznijeg definisanja. Posle stava 2. dodaju se st. 3. i 4. koji se odnose na obavezu da se obezbedi pristup ovlašćenim licima Direkcije železničkoj stanici i voznim sredstvima.

Članom 50. Predloga zakona u članu je u članu 133. izvršena izmena radi preciznijeg definisanja u stavu 1 tač. 7) i 8).

Članom 51. Predloga zakona u članu 136. izvršeno je preciziranje ovlašćenja inspektora prilikom vršenja inspekcijuskog nadzora.

Članom 52. Predloga zakona vrši se pravnotehnička redakcija u članu 138. stav 1. posle reči „žalba” dodaje se reč „ministru” radi preciziranja predmetne odredbe.

Članom 53. Predloga zakona se u članu 140. stav 1, dodaju se tač. 10a), 27a), 32a), 44a) 46a), 46b) i 46v), 49a), 49b) i 49v) kojima se definišu nove vrste prekršaja a brišu se tač. 7), 11)-13) i 16).

Članom 54. Predloga zakona u članu 141. stav 1. posle tačke 4) dodaje se nova tačka 4a) kojom se uvodi novčana kazna za privredno društvo ili drugo pravno lice u slučaju neadekvatnog praćenja učinka u pogledu standarda kvaliteta usluga. U tač. 13), 14) i 15) izvršene su izmene u cilju usaglašavanja sa izmenama izvršenim u članu 101.

Članom 55. Predloga zakona predviđa se rok za donošenje podzakonskih akta za izvršavanje ovog zakona.

Članom 56. Predloga zakona definiše se koji pravilnici danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe.

Članom 57. Predloga zakona određuje se stupanje na snagu ovog zakona.

#### **IV. FINANSIJSKA SREDSTAVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA**

Za primenu ovog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

## V. PREGLED ODREĐABA ZAKONA O ŽELEZNICI KOJE SE MENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

### Član 2.

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

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

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

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

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

4) GRADSKI I PRIGRADSKI PREVOZI SU PREVOZI ČIJA JE OSNOVNA SVRHA ZADOVOLJENJE PREVOZNIH POTREBA GRADSKJE SREDINE ILI KONURBACIJE, UKLJUČUJUĆI POGRANIČNU KONURBACIJU, KAO I PREVOZNIH POTREBA IZMEĐU GRADSKJE SREDINE ILI KONURBACIJE I NJIHOVE OKOLINE.

4a) ZONA POTREBNE PREGLEDNOSTI JE TRODIMENZIONALNI PROSTOR PREGLEDNOSTI U KOME SE VRŠI BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE DRUMSKIH VOZILA ISPRED SAOBRAĆAJNOG ZNAKA KOJI OZNAČAVA MESTO NA KOME PUT PRELAZI PREKO ŽELEZNIČKE PRUGE NA PUTNOM PRELAZU.

5) ~~jedinstvena karta je karta ili karte~~ PREDSTAVLJA JEDNU ILI VIŠE KARATA za korišćenje uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedan ili više železničkih prevoznika;

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

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

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

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

10) **železnički prevoznik** je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom, SA ASPEKTA PRISTUPA ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI, USLUŽNIM OBJEKTIMA I USLUGAMA U VEZI SA

OBAVLJANJEM ŽELEZNIČKOG PREVOZA, smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;

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

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

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

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

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

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

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

17) **INDUSTRIJSKI KOLOSEK JE ŽELEZNIČKI KOLOSEK KOJI SE PRIKLJUČUJE NA MREŽU I SLUŽI ZA DOPREMANJE I OTPREMANJE ROBE, KAO I ZA POČETNE, ZAVRŠNE I DRUGE RADNJE (UTOVAR, ISTOVAR, MANEVRIŠANJE I SL.) U ŽELEZNIČKOM PREVOZU ROBE;**

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

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

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

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

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



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

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

25) **Kompjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu (KSIRŽP)** je kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim putničkim uslugama koje nude železnički prevoznici, kao što su: plan i red vožnje za prevoz putnika, raspoloživost sedišta za prevoz putnika, cene i posebni uslovi, pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću i načini na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte ili jedinstvene karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

49) **prevoz za sopstvene potrebe** je prevoz železnicom koji vrši privredno društvo ili drugo pravno lice za sopstvene potrebe, odnosno za potrebe obavljanja

njegove delatnosti, što obuhvata i delatnosti u vezi sa izgradnjom, ispitivanjem, održavanjem ili obnovom železničke infrastrukture ili u vezi sa pružanjem usluga iz člana 15. ovog zakona;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

59) REZERVACIJA JE OVLAŠĆENJE, U PAPIRNOM ILI ELEKTRONSKOM OBLIKU, KOJIM SE DAJE PRAVO LICU KOJE SE PREVOZI NA PRETHODNO POTVRĐENI PERSONALIZOVANI ARANŽMAN PREVOZA (SEDIŠTE, POSTELJA, LEŽAJ I DR);

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

61) **teretni koridor** predstavlja određene železničke pruge, uključujući železničke trajektne linije na teritoriji između država, koje povezuju dva ili više terminala, duž glavnog prevoznog pravca i, po potrebi, duž alternativnih prevoznih

pravaca i deonica koje ih povezuju, uključujući železničku infrastrukturu i uslužne objekte i usluge koje se pružaju železničkim prevoznicima;

61a) TERETNI TERMINAL JE OBJEKAT DUŽ PRUGA SA ROBNIM SAOBRAĆAJEM KOJI JE POSEBNO UREĐEN KAKO BI SE OMOGUĆIO UTOVAR ROBE NA TERETNE VOZOVE I/ILI ISTOVAR ROBE SA NJIH, KAO I INTEGRACIJA USLUGA ŽELEZNIČKOG TERETNOG TRANSPORTA SA USLUGAMA DRUMSKOG, POMORSKOG, REČNOG I VAZDUŠNOG TRANSPORTA, ODNOSNO FORMIRANJE ILI PROMENA SASTAVA TERETNIH VOZOVA I, PO POTREBI, SLUŽI ZA SPROVOĐENJE GRANIČNIH POSTUPAKA NA GRANICAMA SA DRUGIM ZEMLJAMA;

62) **tranzit** je prelazak preko teritorije republike srbije bez utovara ili istovara robe, odnosno bez ukrcajanja ili iskrcavanja putnika na teritoriji republike srbije;

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

63) „TRASA VOZA JE KAPACITET INFRASTRUKTURE NEOPHODAN ZA SAOBRAĆAJ VOZA IZMEĐU DVA SLUŽBENA MESTA, U PREDVIĐENOM VREMENU I POD TAČNO UTVRĐENIM TEHNIČKO TEHNOLOŠKIM USLOVIMA NA JAVNOJ ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI“

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

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

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

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

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

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

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

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

## Elementi železničke infrastrukture

## Član 4.

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

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

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

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

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

#### Kategorizacija železničkih pruga

##### ~~Član 5.~~

~~Železničke pruge na mreži se kategorišu na sledeći način:~~

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

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

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

##### Član 5.

ŽELEZNIČKE PRUGE NA MREŽI SE KATEGORIŠU NA SLEDEĆI NAČIN:

- 1) MAGISTRALNE PRUGE – OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI I NACIONALNI SAOBRAĆAJ;
- 2) REGIONALNE PRUGE – OD ZNAČAJA ZA REGIONALNI I LOKALNI SAOBRAĆAJ;
- 3) LOKALNE PRUGE – OD ZNAČAJA ZA LOKALNI SAOBRAĆAJ;
- 4) MANIPULATIVNE PRUGE – OD ZNAČAJA ZA PRIVREDNE SUBJEKTE;
- 5) PRUGE TURISTIČKO – MUZEJSKE ŽELEZNICE.

VLADA, NA PREDLOG MINISTARSTVA NADLEŽNOG ZA POSLOVE SAOBRAĆAJA (U DALJEM TEKSTU: MINISTARSTVO) DONOSI AKT O KATEGORIZACIJI ŽELEZNIČKIH PRUGA KOJE PRIPADAJU JAVNOJ ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI.

NA PRUGE TURISTIČKO-MUZEJSKE ŽELEZNICE NE PRIMENJUJU SE ODREDBE OVOG ZAKONA KOJIMA SE UREĐUJE PRISTUP ŽELEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I USLUGAMA, OBRAČUN CENA PRISTUPA I DODELA KAPACITETA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.

VLADA UREĐUJE NAČIN I USLOVE ORGANIZOVANJA JAVNOG PREVOZA U TURISTIČKE SVRHE NA TURISTIČKO-MUZEJSKOJ ŽELEZNICI.

DIREKCIJA UREĐUJE USLOVE ZA IZGRADNJU I REKONSTRUKCIJU TURISTIČKO-MUZEJSKE ŽELEZNICE.

#### Dužnosti upravljača infrastrukture

##### Član 10.

Upravljač infrastrukture je dužan da obezbedi bezbedno i nesmetano organizovanje, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem, nesmetan pristup i korišćenje javne železničke infrastrukture i pristup uslužnim objektima koji su mu

povereni na upravljanje i uslugama koje on pruža u tim objektima svim zainteresovanim podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, pod ravnopravnim, nediskriminatorskim i transparentnim uslovima, kao i trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu železničke infrastrukture. KAO I TRAJNO I NEPREKIDNO ODRŽAVANJE I ZAŠTITU ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, U SKLADU SA PROPISIMA.

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

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

## 2. Izjava o mreži

### Član 17.

Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, izrađuje i objavljuje Izjavu o mreži. Upravljač infrastrukture je dužan da sadržinu radne verzije Izjave o mreži učini dostupnom zainteresovanim stranama OBJAVLJIVANJEM NA SVOJOJ INTERNET STRANICI.

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

Izjava o mreži sadrži sledeće informacije:

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

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

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

(1) postupke u skladu sa kojima podnosioci zahteva mogu da zahtevaju kapacitete od upravljača infrastrukture,

(2) zahteve koji se tiču podnosioca zahteva,

(3) raspored za podnošenje zahteva i postupak dodele i procedure po kojima se zahtevaju informacije o raspoređivanju i procedure za zakazivanje planiranih i nepredviđenih radova na održavanju i ograničenja kapaciteta,

(4) načela kojima se rukovode postupci koordinacije i sistem rešavanja sporova obezbeđen kao deo ovog postupka,

(5) postupke koji se prate i kriterijume koji se koriste kada je infrastruktura zagušena,

(6) detalje o ograničenjima u pogledu korišćenja infrastrukture,

(7) uslove pod kojima se, prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele, uzimaju u obzir prethodni nivoi iskorišćenja kapaciteta.

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

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

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

6) deo sa informacijama o pristupu i obračunu cena usluga u uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima, uključujući i pristup kolosecima. Operatori uslužnih objekata koje ne kontroliše upravljač infrastrukture dostavljaju informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i cenama pružanja usluga, kao i informacije o tehničkim uslovima pristupa radi uključivanja u Izjavu o mreži ili ukazuju na veb sajt na kojem se te informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;

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

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

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

2) načela i način određivanja i obračuna cena;

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



#### 4) načela i kriterijume za dodelu infrastrukturnog kapaciteta.

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

NA IZRADU I OBJAVLJIVANJE IZMENA I DOPUNA IZJAVE O MREŽI U DELU KOJI SE ODNOSI NA NAČELA I NAČIN ODREĐIVANJA I OBRAČUNA CENA I VISINU CENE PRISTUPA, CENE PRISTUPA USLUŽNIM OBJEKTIMA KOJIMA UPRAVLJA UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I CENE USLUGA KOJE U NJIMA PRUŽA I CENE DODATNIH I PRATEĆIH USLUGA KOJE PRUŽA UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, SHODNO SE PRIMENJUJU ODREDBE ST. 1. I 2. OVOG ČLANA. **TE** IZMENE I DOPUNE IZJAVE O MREŽI MORAJU BITI OBJAVLJENE NAJMANJE ŠEST MESECI PRE POČETKA PRIMENE.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE DUŽAN JE DA OBJAVI TEKST IZMENA I DOPUNA IZJAVE O MREŽI NA SVOJOJ INTERNET STRANICI I/ILI DA U OBJAVLJENOM PREČIŠĆENOM TEKSTU IZJAVE O MREŽI, NA POČETKU TEKSTA NAZNAČI U KOM DELU SU IZVRŠENE IZMENE I KRATAK SADRŽAJ IZMENA, A DA U SAMOM TEKSTU IZJAVE O MREŽI JASNO NAZNAČI IZMENE.”.

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

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

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

### Ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture

#### Član 19.

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

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

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

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

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

Ministar bliže uređuje obavezne elemente ugovora o korišćenju železničke infrastrukture.

### 3. Cene pristupa i usluga

Uspostavljanje, određivanje i obračun cena

#### Član 20.

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

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

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

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

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

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

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

**IZMENU CENA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA VRŠI UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE U SLUČAJU PROMENE OKOLNOSTI KOJE UTIČU NA NJIHOVU VISINU, PO PRETHODNO PRIBAVLJENOM MIŠLJENJU DIREKCIJE. DIREKCIJA DAJE MIŠLJENJE NA IZMENJENU VISINU CENA U ROKU OD DVA MESECA OD DANA PRIJEMA ZAHTEVA UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE ZA DAVANJE MIŠLJENJA. VLADA DAJE SAGLASNOST NA IZMENJENU VISINU CENE PRISTUPA I CENE PRISTUPA DELU JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE KOJI POVEZUJE SA USLUŽNIM OBJEKTIMA IZ ČLANA 15. OVOG ZAKONA**

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

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

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

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

Ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom.

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

## Član 22.

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

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

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

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

(1) efikasnost rada vozova, između ostalog u pogledu brzine na pruzi i pouzdanosti, i zadovoljstva korisnika,

(2) kapaciteti mreže,

(3) upravljanje osnovnim sredstvima,

(4) obim aktivnosti,

(5) nivo bezbednosti,

(6) zaštita životne sredine;

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

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

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

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

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

9) korektivne mere koje se preduzimaju ako bilo koja od strana krši svoje ugovorne obaveze ili, pod izuzetnim okolnostima, koje utiču na raspoloživost javnih sredstava. Ovo uključuje uslove i postupke za ponovno pregovaranje i prevremeni raskid.

## Načela obračuna i naplate cena

### Član 23.

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

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

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

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

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

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

**VLADA BLIŽE UREĐUJE NAČIN I MODALITETE IZRAČUNAVANJA TROŠKOVA KOJI SU NASTALI KAO DIREKTAN REZULTAT SAOBRAĆANJA VOZA, KAO I SLUČAJEVE KADA DIREKCIJA MOŽE SPROVESTI POJEDNOSTAVLJENU KONTROLU OBRAČUNA CENE PRISTUPA I CENE PRISTUPA KOLOSECIMA KOJI POVEZUJU SA USLUŽNIM OBJEKTIMA.**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Sistem učinka

### Član 26.

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

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

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

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

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

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

- izrada reda vožnje,
- formiranje voza,
- greške u procedurama eksploatacije,

- nepravilna primena pravila prioriteta,
- osoblje,
- ostali uzroci;

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

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

(3) uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture:

- planirani građevinski radovi,
- nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova,
- ograničenje brzine zbog defekta koloseka,
- ostali uzroci;

(4) uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture:

- kašnjenje koje je prouzrokovao prethodni upravljač infrastrukture,
- kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljač infrastrukture;

(5) komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:

- prekoračenje vremena stajanja,
- zahtev železničkog prevoznika,
- utovarne operacije,
- nepravilnosti pri utovaru,
- komercijalna priprema voza,
- osoblje,
- ostali uzroci;

(6) železnička vozna sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:

- plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta,
- formiranje voza koje vrši železnički prevoznik,
- problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika),
- problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta),
- problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama,
- osoblje,
- ostali uzroci;

(7) uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima:

- koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik,
- koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik;

(8) spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku:

- štrajk,
- administrativne formalnosti,
- spoljni uticaj,
- uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci,
- kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži,
- ostali uzroci;

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

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

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

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

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

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

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

## Raspored za postupak dodele

### Član 34.

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

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

Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljaču infrastrukture ~~najkasnije 12 meseci~~ NAJKASNIJE 12 MESECI, A NAJKASNIJE 10 MESECI pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljač infrastrukture razmatra i zahteve primljene posle tog roka.

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

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

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

Vlada propisuje raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje,



posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena.

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

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

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

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

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

Posebne mere koje se preduzimaju u slučaju poremećaja

#### Član 45.

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

O nastalim poremećajima u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom i planiranom vremenu za uspostavljanje redovnog stanja upravljač infrastrukture, bez odlaganja, obaveštava korisnike tog dela železničke infrastrukture.

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

Upravljač infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza ~~ŽELEZNIČKIH PREVOZNIKA~~ koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne situacije.

**ŽELEZNIČKI PREVOZNICI SU DUŽNI DA STAVE NA RASPOLAGANJE SVOJA SREDSTVA NA ZAHTEV UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE U SMISLU STAVA 4. OVOG ČLANA.**

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

## 5. Pogranični sporazumi

## Član 46.

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

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

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

**IIIa IZGRADNJA, REKONSTRUKCIJA, OBNOVA I ODRŽAVANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE****6. Izgradnja i rekonstrukcija železničke infrastrukture****1. IZGRADNJA I REKONSTRUKCIJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE***Izgradnja železničke infrastrukture*

## Član 47.

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

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

*Nacionalni program javne železničke infrastrukture*

## Član 48.

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

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

Nacionalni program donosi se za period od pet godina.

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

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

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

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

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

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

#### Član 49.

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

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

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

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

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

#### Član 50.

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

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

### *Rekonstrukcija železničke infrastrukture*

#### Član 51.

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

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

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

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

#### Član 52.

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

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

Radovi na obnovi železničke infrastrukture, naročito su:

- 1) obnova donjeg stroja pruge zamenom oslabljenih delova donjeg stroja (trupa), proširenjem planuma, bankina za kanalice železničkih kablova i ostalih elemenata donjeg stroja (trupa) pruge;
- 2) obnova gornjeg stroja pruge zamenom šina, pragova, tucanika i skretnica na pružnim i staničnim kolosecima;
- 3) obnova putničkih perona, platformi za putnike i robu, pristupnih staza, stepeništa i nadstrešnica i sl.;

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

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

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

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

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

8a) OBNOVA I SERVISIRANJE SISTEMA TEHNIČKE ZAŠTITE I SISTEMA ZA AUTOMATSKO OTKRIVANJE, DOJAVU I GAŠENJE POŽARA;

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

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

11) rekonstrukcija putnog prelaza u pružnom pojasu pruge;

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

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

#### Javni interes

##### Član 53

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

#### Eksproprijacija

##### Član 54

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

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

~~Kada je za potrebe izgradnje i rekonstrukcije, odnosno modernizacije javne železničke infrastrukture sprovedena nepotpuna eksproprijacija, korisnik eksproprijacije je upravljač javne železničke infrastrukture. Korisnik nepotpune eksproprijacije za izgradnju neželezničkog objekta u pružnom pojasu je lice koje je na osnovu posebnog zakona ili odluke nadležnog organa, donesene na osnovu posebnog zakona, zaduženo za njegovo upravljanje i održavanje i koje je sklopilo~~

~~ugovor o službenosti prolaza za predmetni neželeznički objekat kroz pružni pojas sa upravljačem javne železničke infrastrukture. Upravljač infrastrukture u ime Republike Srbije, kao vlasnika, zaključuje ugovore kojima se uspostavlja službenost u korist nepokretnosti koje su u svojini Republike Srbije.~~

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

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

~~Pravno lice iz stava 3. ovog člana određuje se i za korisnika eksproprijacije, administrativnog prenosa i nepotpune eksproprijacije nepokretnosti radi izgradnje i izmeštanja pratećih objekata (kao što su telekomunikacioni predajnici i kablovi, elektroenergetski vodovi, regulacija vodotokova, putna infrastruktura, vodovodi, gasovodi i slično) čija je izgradnja ili izmeštanje u vezi sa izgradnjom i rekonstrukcijom javne železničke infrastrukture.~~

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

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

~~Na postupak eksproprijacije i druga pitanja vezana za eksproprijaciju koja ovim zakonom nisu posebno uređena, primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje eksproprijacija.~~

## UTVRĐIVANJE JAVNOG INTERESA

### ČLAN 53.

~~UTVRĐUJE SE JAVNI INTERES ZA EKSPROPRIJACIJU, ADMINISTRATIVNI PRENOS I NEPOTPUNU EKSPROPRIJACIJU NEPOKRETNOSTI RADI IZGRADNJE, REKONSTRUKCIJE I ODRŽAVANJA JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.~~

~~KORISNIK EKSPROPRIJACIJE JE REPUBLIKA SRBIJA, A PREDLOG ZA EKSPROPRIJACIJU, ADMINISTRATIVNI PRENOS I NEPOTPUNU EKSPROPRIJACIJU NEPOKRETNOSTI, KOJI JE POTREBAN ZA IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, MOŽE PODNETI LICE KOJE, U SKLADU SA ODREDBAMA OVOG ZAKONA, OBAVLJA DELATNOST UPRAVLJANJA JAVNOM ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM.~~

~~JAVNI INTERES UTVRĐEN OVIM ZAKONOM TRAJE DO DOBIJANJA UPOTREBNE DOZVOLE ZA IZGRAĐENE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, A ZA REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE DO ZAVRŠETKA RADOVA NA REKONSTRUKCIJI I ODRŽAVANJU JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.~~

EKSPROPRIJACIJA, ADMINISTRATIVNI PRENOS I NEPOTPUNA  
EKSPROPRIJACIJA NEPOKRETNOSTI ZA POTREBE JAVNE ŽELEZNIČKE  
INFRASTRUKTURE

ČLAN 54.

REKONSTRUKCIJA ILI IZGRADNJA JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, KAO I DRUGE INFRASTRUKTURE (KAO ŠTO SU TELEKOMUNIKACIONI PREDAJNICI I KABLOVI, ELEKTROENERGETSKI VODOVI, REGULACIJA VODOTOKOVA, PUTNA INFRASTRUKTURA, VODOVODI, GASOVODI I SLIČNO) ZA POTREBE IZGRADNJE REKONSTRUKCIJE I ODRŽAVANJA JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE VAN GRANICA PRUŽNOG POJASA, JE U JAVNOM INTERESU.

PREDLOG ZA EKSPROPRIJACIJU NEPOKRETNOSTI IZ STAVA 1. OVOG ČLANA PODNOSI LICE IZ ČLANA 53. STAV 2. OVOG ZAKONA.

KADA JE RADI REKONSTRUKCIJE ILI IZGRADNJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE SPROVEDENA POTPUNA EKSPROPRIJACIJA, NEPOKRETNOST KOJA JE EKSPROPRIJACIJA POSTAJE VLASNIŠTVO REPUBLIKE SRBIJE.

KADA JE ZA POTREBE IZGRADNJE I REKONSTRUKCIJE, ODNOSNO MODERNIZACIJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE SPROVEDENA NEPOTPUNA EKSPROPRIJACIJA, KORISNIK EKSPROPRIJACIJE JE UPRAVLJAČ ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE. KORISNIK NEPOTPUNE EKSPROPRIJACIJE ZA IZGRADNJU NEŽELEZNIČKOG OBJEKTA U PRUŽNOM POJASU JE LICE KOJE JE NA OSNOVU POSEBNOG ZAKONA ILI ODLUKE NADLEŽNOG ORGANA, DONESENE NA OSNOVU POSEBNOG ZAKONA, ZADUŽENO ZA NJEGOVO UPRAVLJANJE I ODRŽAVANJE I KOJE JE SKLOPILO UGOVOR O SLUŽBENOSTI PROLAZA ZA PREDMETNI NEŽELEZNIČKI OBJEKAT KROZ PRUŽNI POJAS SA UPRAVLJAČEM JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE. UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE U IME REPUBLIKE SRBIJE, KAO VLASNIKA, ZAKLJUČUJE UGOVORE KOJIMA SE USPOSTAVLJA SLUŽBENOST U KORIST NEPOKRETNOSTI KOJE SU U SVOJINI REPUBLIKE SRBIJE.

REKONSTRUISANE ILI IZGRAĐENE OBJEKTE INFRASTRUKTURE PREUZIMA PRAVNO LICE KOJE JE NA OSNOVU POSEBNOG ZAKONA KOJIM SE UREĐUJE KORIŠĆENJE I UPRAVLJANJE ODREĐENE INFRASTRUKTURE ILI ODLUKE NADLEŽNOG ORGANA DONETE NA OSNOVU TOG ZAKONA OVLAŠĆENO ZA NJIHOVO KORIŠĆENJE I UPRAVLJANJE, U ROKU OD 30 DANA OD DANA IZDAVANJA UPOTREBNE DOZVOLE.

PRAVNO LICE KOJE JE U SKLADU SA OVIM ZAKONOM ODREĐENO ZA KORISNIKA EKSPROPRIJACIJE, IMA SVA PRAVA I OBAVEZE KOJE IMA KORISNIK EKSPROPRIJACIJE U SKLADU SA PROPISIMA KOJIMA SE UREĐUJE EKSPROPRIJACIJA.

NA POSTUPAK EKSPROPRIJACIJE I DRUGA PITANJA VEZANA ZA EKSPROPRIJACIJU KOJA OVIM ZAKONOM NISU POSEBNO UREĐENA, PRIMENJUJU SE ODREDBE ZAKONA KOJIM SE UREĐUJE EKSPROPRIJACIJA.”.

## **7. Održavanje javne železničke infrastrukture**

## **2. ODRŽAVANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

Član 55.

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

Održavanje javne železničke infrastrukture obuhvata redovno održavanje i vanredno održavanje.

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

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

#### Član 56.

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

#### Član 57.

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

**RADOVI NA VANREDNOM ODRŽAVANJU SU RADOVI GLAVNE OPRAVKE, SANACIJE I DRUGI RADOVI KOJI SE IZVODE RADI OTKLANJANJA POSLEDICA VANREDNIH DOGAĐAJA (NESREĆA, POPLAVA, ZEMLJOTRESA I SL.) I OTKLANJANJA KRITIČNOG ILI SLABOG STANJA NA ELEMENTIMA POSTOJEĆE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE SA CILJEM PONOVOG USPOSTAVLJANJA BEZBEDNOG SAOBRAĆAJA I POSTIZANJA PROJEKTOVANIH PARAMETARA, U SKLADU SA PROPISOM KOJIM SE UTVRĐUJE NAČINI ODRŽAVANJA GORNJEG STROJA ŽELEZNIČKIH PRUGA, ODNOSNO NAČIN ODRŽAVANJA DONJEG STROJA ŽELEZNIČKIH PRUGA.**

#### Član 58.



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

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

#### Član 59.

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

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

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

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

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

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

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

#### Član 60.

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

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

## **~~8. Putni prelazi, rekonstrukcija i održavanje putnih prelaza~~**

### **3. PUTNI PRELAZI, REKONSTRUKCIJA I ODRŽAVANJE PUTNIH PRELAZA**

#### Član 61.

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

#### Član 62.

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

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

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

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

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

#### Član 63.

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

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

#### Član 64.

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

NA ZAHTEV UPRAVLJAČA PUTNE INFRASTRUKTURE ILI ZAINTERESOVANOG PRIVREDNOG DRUŠTVA ILI DRUGOG PRAVNOG LICA ILI PREDUZETNIKA PUTNI PRELAZ MOŽE DA SE OTVORI I KORISTI SA OGRANIČENIM ROKOM FUNKCIONISANJA, AKO SE NE NARUŠAVA BEZBEDNOST I FUNKCIONISANJE JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, UZ PRETHODNO PRIBAVLJENO MIŠLJENJE UPRAVLJAČA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.

Zahtev iz ~~stava 4.~~ ST. 1 I 2. ovog člana treba da sadrži detaljno obrazloženje sa saobraćajno-tehničkom analizom potrebe, načina, mesta i mera za osiguranje bezbednog saobraćaja, za svako otvaranje novog i ukidanje postojećeg putnog prelaza i mišljenje upravljača infrastrukture.

Obrazloženi zahtev iz ~~stava 4.~~ ST. 1. I 2. ovog člana može podneti i upravljač železničke infrastrukture uz prethodno pribavljeno mišljenje upravljača putne infrastrukture.

Upravljač putne infrastrukture dužan je da učini dostupnim sve raspoložive podatke potrebne za izradu obrazloženja iz stava 2. 4. ovog člana.

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

MINISTAR BLIŽE UREĐUJE NAČIN OTVARANJA I KORIŠĆENJA PRELAZA SA OGRANIČENIM ROKOM FUNKCIONISANJA, KAO I OBRAZAC ZAHTEVA ZA OTVARANJE I KORIŠĆENJE PUTNOG PRELAZA SA OGRANIČENIM ROKOM FUNKCIONISANJA.

#### Član 65.

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

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

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

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

#### Član 66.

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

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

#### Član 67.

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

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

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

Upravljač putne infrastrukture dužan je da plati upravljaču železničke infrastrukture troškove iz stava 3. ovog člana u roku od 30 dana od dana prijema obaveštenja o visini troškova.

#### Član 68.

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

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

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

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

2) UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE ZA VREDNOST USLUGE ODRŽAVANJA KOLOVOZA NA PUTNOM PRELAZU, ODRŽAVANJA RASTOJANJA IZMEĐU GLAVNE ŠINE I KONSTRUKCIJE KOLOSEKA I KONTRAŠINE I TROŠKOVE SAOBRAĆAJNIH ZNAKOVA NA PUTEVIMA KOJI UPOZORAVAJU UČESNIKE U SAOBRAĆAJU NA PUTNI PRELAZ, KOJIMA UPRAVLJA UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE;

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

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

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

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

U SLUČAJU SPORA U VEZI SA ODREĐIVANJEM PRETEŽNOG KORISNIKA IZ STAVA 3. OVOG ČLANA, PRETEŽNOG KORISNIKA ODREĐUJE NADLEŽNI ORGAN JEDINICE LOKALNE SAMOUPRAVE.

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

#### Član 69.

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

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

~~Zonu preglednosti u širini putnog prelaza održava upravljač železničke infrastrukture.~~

O ODRŽAVANJU PUTNOG PRELAZA, KAO I O OSIGURANJU BEZBEDNOG I NESMETANOG SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU, STARA SE UPRAVLJAČ ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, IZUZEV KOLOVOZA NA PUTNOM PRELAZU, ODRŽAVANJA RASTOJANJA IZMEĐU GLAVNE ŠINE I KONSTRUKCIJE KOLOSEKA I KONTRAŠINE I TROŠKOVE SAOBRAĆAJNIH ZNAKOVA NA PUTEVIMA KOJI UPOZORAVAJU NA PUTNI PRELAZ UČESNIKE U SAOBRAĆAJU KOJIM UPRAVLJA UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE, NA NAČIN DA SE PREKO PUTNOG PRELAZA MOŽE VRŠITI BEZBEDAN I NESMETAN DRUMSKI SAOBRAĆAJ.

OSTALE DELOVE PUTA, SA OBE STRANE PRUŽNOG POJASA, UKLJUČUJUĆI ZONU POTREBNE PREGLEDNOSTI VAN ŠIRINE PUTNOG PRELAZA, ODRŽAVA UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE NA NAČIN KOJI OMOGUĆAVA BEZBEDAN I NESMETAN ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ.

ZONU POTREBNE PREGLEDNOSTI U ŠIRINI PRUŽNOG POJASA ODRŽAVA UPRAVLJAČ ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.

ZONA POTREBNE PREGLEDNOSTI MORA BITI OBEZBEĐENA UČESNICIMA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA NA SVAKOJ TAČKI PUTA ISPRED

PUTNOG PRELAZA, A ODREĐUJE SE NA OSNOVU VREDNOSTI RAČUNSKE BRZINE DRUMSKIH VOZILA I NAJVEĆE DOPUŠTENE BRZINE ŽELEZNIČKOG VOZILA NA PRUZI.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE NAČIN ODREĐIVANJA ZONE POTREBNE PREGLEDNOSTI NA PUTNOM PRELAZU”.

#### Član 70.

Odredbe čl. 61–69. ovog zakona shodno se primenjuju i na putne prelaze na industrijskoj železnici i industrijskim kolosecima za sopstvene potrebe, kao i na kolosecima smeštenih unutar železničkih radionica za popravku, depoa ili garaža za lokomotive, a posebno u pogledu prava i obaveza privrednog društva ili drugog pravnog lica koji upravlja industrijskom železnicom, kao i vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka za sopstvene potrebe.

### **9. Zaštita železničke infrastrukture**

#### **4. ZAŠTITA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

#### Član 71.

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

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

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

**UPRAVLJAČ ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE ZAKLJUČUJE UGOVOR O USPOSTAVLJANJU PRAVA SLUŽBENOSTI PROLAZA NA NEODREĐENO VREME, A VISINA NAKNADE SE UTVRĐUJE POSEBNIM ZAKONOM.**

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

**UGOVOR O USPOSTAVLJANJU PRAVA SLUŽBENOSTI PROLAZA ZAKLJUČUJE SE IZMEĐU UPRAVLJAČA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I UPRAVLJAČA KOMUNALNE INFRASTRUKTURE, KAO I DRUGIH PRAVNIH LICA KOJA POSTAVLJAJU NADZEMNE I PODZEMNE VODOVE U SLUČAJEVIMA PREDVIĐENIM STAVOM 2. ČLANA 71. OVOG ZAKONA I U DRUGIM SLUČAJEVIMA PREDVIĐENIM ZAKONOM KOJI REGULIŠE PLANIRANJE I IZGRADNJU.**

~~Ugovor o pravu službenosti prolaza~~ UGOVOR O USPOSTAVLJANJU PRAVA SLUŽBENOSTI PROLAZA zaključuje se između upravljača infrastrukture i upravljača industrijske železnice i industrijskog koloseka u slučajevima izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture industrijske železnice i industrijskog koloseka.

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

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

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

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

### *Radnje ugrožavanja železničkog saobraćaja*

#### Član 72.

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

~~1) svako oštećivanje, uništavanje, uklanjanje ili oduzimanje elemenata ili delova elemenata železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tač. 2)–9) ovog zakona, bez obzira na količinu i vrednost oštećenih, uništenih uklonjenih ili oduzetih elemenata infrastrukture;~~

~~2) nanošenje štete železničkim voznim sredstvima;~~

~~3) neovlašćeno otvaranje vrata i otvora na teretnim kolima i tovarnim jedinicama u toku prevoza;~~

~~4) uklanjanje sredstava koja obezbeđuju tovarne jedinice koje se prevoze železnicom od samopokretanja;~~

~~5) bacanje ili stavljanje bilo kakvog predmeta na železničku prugu;~~

~~6) bacanje bilo kakvog predmeta na železnička vozna sredstva ili vozila koja se prevoze vozom.~~

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

~~U PRUŽNOM POJASU ZABRANJENO JE VRŠENJE RADNJI KOJIMA SE UGROŽAVA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ, A NAROČITO:~~

1) SVAKO OŠTEĆIVANJE, UNIŠTAVANJE, UKLANJANJE ILI ODUZIMANJE ELEMENATA ILI DELOVA ELEMENATA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE IZ ČLANA 4. STAV 1. TAČ. 2)–9) OVOG ZAKONA, BEZ OBZIRA NA KOLIČINU I VREDNOST OŠTEĆENIH, UNIŠTENIH UKLONJENIH ILI ODUZETIH ELEMENATA INFRASTRUKTURE;

2) NANOŠENJE ŠTETE ŽELEZNIČKIM VOZIM SREDSTVIMA;

3) NAMIRIVANJE VUČNIH VOZILA POGONSKIM GORIVOM NA MESTIMA KOJA NISU PREDVIĐENA ZA OVE RADNJE;

4) NEOVLAŠĆENO OTVARANJE VRATA I OTVORA NA TERETNIM KOLIMA I TOVARNIM JEDINICAMA U TOKU PREVOZA;

5) UKLANJANJE SREDSTAVA KOJA OBEZBEĐUJU TOVARNE JEDINICE KOJE SE PREVOZE ŽELEZNICOM OD SAMOPOKRETANJA;

6) PRETOVAR, PRETAKANJE, UTOVAR, ISTOVAR, UTAKANJE I/ILI ISTAKANJE ROBE IZ KOLA – KOLA CISTERNI NA MESTIMA KOJA NISU PREDVIĐENA ZA OVE RADNJE, OSIM U SLUČAJEVIMA PRINUDE KOD SANACIJE POSLEDICA NESREĆA ILI NEZGODA;

7) BACANJE ILI STAVLJANJE BILO KAKVOG PREDMETA NA ŽELEZNIČKU PRUGU;

8) BACANJE BILO KAKVOG PREDMETA NA ŽELEZNIČKA VOZNA SREDSTVA ILI VOZILA KOJA SE PREVOZE VOZOM;

9) PRELAŽENJE PREKO PRUGE I STANIČNIH KOLOSEKA I NEOVLAŠĆENO HODANJE PRUGOM;

10) DODIRIVANJE I PRILAZ ( DELOVIMA TELA, ALATOM ILI OPREMOM) NA RASTOJANJU MANJEM OD 2 M ( U SVIM PRAVCIMA – OPASNA ZONA) DELOVIMA KONTAKTNE MREŽE KOJI SU POD NAPONOM;

11) IZVOĐENJE RADOVA U BLIZINI ŽELEZNIČKE PRUGE KOJI BI MOGLI OŠTETITI ŽELEZNIČKU PRUGU ILI UMANJITI STABILNOST TERENA, ILI NA BILO KOJI DRUGI NAČIN UGROŽAVATI ILI OMETATI ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ;

12) NEOVLAŠĆENO PODIZANJE BRANIKA, ODNOSNO POLUBRANIKA PUTNOG PRELAZA, STAVLJANJE ILI VEŠANJE BILO ŠTA NA BRANIK, POLUBRANIK ILI DRUGI SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJ PUTNOG PRELAZA, ILI NA BILO KOJI DRUGI NAČIN OMETANJE NORMALNOG FUNKCIONISANJA BRANIKA, POLUBRANIKA ILI DRUGOG UREĐAJA NA PUTNOM PRELAZU, KAO I PRELAŽENJE PREKO PUTNOG PRELAZA KADA SU BRANICI, ODNOSNO POLUBRANICI SPUŠTENI ILI AKO SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI POKAZUJU ZABRAŃEN PRELAZ PREKO PRUGE;

11) NEOVLAŠĆENO UKLANJANJE ZAŠTITNIH KONSTRUKCIJA, OPREME, ZAŠTITNIH OGRADA I PROTIVZVUČNIH BARIJERA KOJE SU U FUNKCIJI ZAŠTITE ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA;

12) OŠTEĆIVANJE, UNIŠTAVANJE ILI UKLANJANJE ZNAKOVA OBAVEŠTENJA, UPOZORENJA I ZABRANE.

U DOGOVORU SA NADLEŽNIM DRŽAVNIM ORGANIMA, UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I ŽELEZNIČKI PREVOZNICI PREDUZIMAJU ADEKVATNE MERE U OKVIRU SVOJIH NADLEŽNOSTI, U CILJU OBEZBEĐIVANJA I ZAŠTITE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I ŽELEZNIČKIH VOZNIH SREDSTAVA, OBEZBEĐIVANJA ODVIJANJA I PODIZANJA NIVOVA BEZBEDNOSTI I ZAŠTITE ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE MOŽE VRŠITI SNIMANJE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, IZ VAZDUHA I SA TLA U CILJU ZAŠTITE IMOVINE NEOPHODNE ZA OBAVLJANJE SVOJE DELATNOSTI A U SVRHU SPREČAVANJA RADNJI KOJIMA SE UGROŽAVA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ, ZAŠTITE IMOVINE I NADZORA NAD OBJEKTIMA, KOJI SU U FUNKCIJI BEZBEDNOSTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA.



SNIMANJE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE IZ STAVA 3. OVOG ČLANA MOŽE SE VRŠITI KAO VID TEHNIČKE ZAŠTITE U SKLADU SA PROPISIMA KOJIMA SE UREĐUJE PRIVATNO OBEZBEĐENJE.

PODATKE O LIČNOSTI KOJE PRIKUPI UPOTREBOM UREĐAJA ZA SNIMANJE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE MOŽE DALJE OBRAĐIVATI SAMO UKOLIKO JE TO NEOPHODNO ZA OSTVARIVANJE SVRHE IZ STAVA 3. OVOG ČLANA.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE NAČIN OBRADE I KORIŠĆENJA PODATAKA DO KOJIH SE DOŠLO PRILIKOM SNIMANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.

#### Član 73.

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

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

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

AKO REPUBLIČKI INSPEKTOR ZA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ NE MOŽE IZ OBJEKTIVNIH RAZLOGA (NEREŠENI IMOVINSKO-PRAVNI ODNOSI, NEDOSTUPAN VLASNIK ILI DRŽALAC I SL.) DA NALOŽI VLASNIKU, ODNOSNO DRŽAOCU HITNO OTKLANJANJE NEPRAVILNOSTI, NALOŽIĆE UPRAVLJAČU INFRASTRUKTURE DA OTKLONI NAVEDENE NEPRAVILNOSTI O TROŠKU VLASNIKA, ODNOSNO DRŽAOCA.

#### Član 74.

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

#### Član 75.

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

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

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

#### ~~10. Gradska železnica~~

### 5. GRADSKA ŽELEZNICA

Član 76.

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

GRADSKA ŽELEZNICA, ODNOSNO LAKI ŠINSKI SISTEMI I METRO, USLOVI ZA NJIHOVU IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE, KAO I USLOVI ZA ORGANIZOVANJE PREVOZA GRADSKOM ŽELEZNICOM, ODNOSNO LAKIM ŠINSKIM SISTEMOM I METROOM, UREĐUJU SE POSEBNIM ZAKONOM.

#### ~~11. Industrijska železnica i industrijski kolosek~~

### 6. INDUSTRIJSKA ŽELEZNICA I INDUSTRIJSKI KOLOSEK

Član 77.

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

Industrijska železnica može biti priključena na železničku infrastrukturu upravljača infrastrukture.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZA IZDAVANJE SAGLASNOSTI IZ ST. 8 I 9. OVOG ČLANA PLAĆA SE TAKSA.

VISINA TAKSI IZ STAVA 12. OVOG ČLANA UTVRĐUJE SE ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJU REPUBLIČKE ADMINISTRATIVNE TAKSE.

## ~~12. Koncesija i javno-privatno partnerstvo~~

## 7. KONCESIJA I JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO

### Član 78.

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

### 2. Licenciranje železničkih prevoznika

### Član 81.

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

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

- 1) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu pravosnažno osuđivani za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne prestupe;
- 2) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu osuđivani za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu, kao i carinskim propisima, ako podnosilac zahteva traži da obavlja prekogranični prevoz robe, koji podleže carinskim procedurama;
- 3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

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

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

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

- 1) raspoloživim sredstvima, uključujući iznos sredstava na bankovnom računu, rezervisana sredstva za prekoračenja i zajmove;
- 2) novčanim sredstvima i osnovnim sredstvima koji su dostupni kao jemstvo;
- 3) obrtnim sredstvima;
- 4) relevantnim troškovima, uključujući troškove nabavke vozila, zemljišta, objekata, instalacija i voznog parka;
- 5) troškovima aktive podnosioca zahteva;
- 6) plaćanju poreza i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje (u daljem tekstu: doprinosa).

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

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

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

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

USLOV KOJI SE ODNOSI NA POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST PODNOSILAC ZAHTEVA PRIVREDNO DRUŠTVO ILI DRUGO PRAVNO LICE KOJE JE REGISTROVANO ZA OBAVLJANJE DELATNOSTI JAVNOG PREVOZA ROBE I/ILI PUTNIKA ISPUNJAVA AKO JE ADEKVATNO OSIGURAN ILI POSEDUJE ODGOVARAJUĆE GARANCIJE PO TRŽIŠNIM USLOVIMA ZA POKRIĆE, U SKLADU SA VAŽEĆIM ZAKONSKIM PROPISIMA I

POTVRĐENIM MEĐUNARODNIM UGOVORIMA, ZA SVOJU ODGOVORNOST U SLUČAJU NESREĆE, POSEBNO KADA SE RADI O PUTNICIMA, PRTLJAGU, ROBI, POŠTANSKIM POŠILJKAMA I TREĆIM LICIMA.

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

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

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

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

Direkcija izdaje licencu:

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

Licencu izdaje Direkcija u formi rešenja i na obrascu licence.

Za svaku izdatu licencu Direkcija sačinjava dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci, KOJI OBJAVLJUJE NA SVOJOM INTERNET STRANICI.

**PRIVREDNO DRUŠTVO ILI DRUGO PRAVNO LICE KOJEM JE IZDATA LICENCA ZA PREVOZ ZA SOPSTVENE POTREBE NE SME PRUŽATI USLUGU PREVOZA NITI ZAKLJUČIVATI UGOVORE O PREVOZU ŽELEZNICOM.**

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

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

#### Član 83.

Direkcija proverava svakih 12 meseci da li železnički prevoznik, ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona I AŽURIRA DOKUMENT KOJI SADRŽI INFORMACIJE O IZDATOJ LICENCI.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**IMALAC LICENCE JE DUŽAN DA OBAVESTI DIREKCIJU O PROMENI PODATAKA SADRŽANIH U REŠENJU O IZDAVANJU LICENCE (POSLOVNO IME, SEDIŠTE I DR), KOJA NE PREDSTAVLJA PROMENU U SMISLU STAVA 7. OVOG ČLANA, KAO I DA U ROKU OD 30 DANA OD DANA NASTANKA PROMENE PODNESE ODGOVARAJUĆI ZAHTEV ZA IZMENU REŠENJA KOJIM MU JE DIREKCIJA IZDALA LICENCU.**

**DIREKCIJA PO ZAHTEVU IZ STAVA 12. OVOG ČLANA DONOSI REŠENJE O IZMENI REŠENJA O IZDAVANJU LICENCE, IZDAJE NOVI OBRAZAC LICENCE I SAČINJAVA NOVI DOKUMENT KOJI SADRŽI INFORMACIJE O IZDATOJ LICENCI.**

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

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

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

**O DONOŠENJU REŠENJA O SUSPENDOVANJU ILI ODUZIMANJU LICENCE I REŠENJA O IZDAVANJU PRIVREMENE LICENCE DIREKCIJA U NAJKRAĆEM ROKU OBAVEŠTAVA UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE.**

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

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

#### Član 87.

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

**ŽELEZNIČKE STANICE I DRUGA SLUŽBENA MESTA KOJA ĆE BITI UNETA U RED VOŽNJE ZA ULAZAK I IZLAZAK PUTNIKA, NAKON IZGRADNJE NOVIH I REKONSTRUKCIJE POSTOJEĆIH PRUGA MORAJU BITI UREĐENA PERONIMA I OSVETLJENA.**

#### Član 93.

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

Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:

- 1) informacije i karte;
- 2) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;
- 3) ukidanje usluga;
- 4) čistoću voznih sredstava (~~kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.~~);
- 5) anketu o zadovoljstvu korisnika;
- 6) ~~postupanje po pritužbama;~~
- 6) **POSTUPANJE PO PRITUŽBAMA I REKLAMACIJAMA PUTNIKA, REFUNDIRANJE I NADOKNADA ZA NEPOŠTOVANJE STANDARDA KVALITETA USLUGA;**
- 7) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

Železnički prevoznici prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i svake godine na svojoj internet stranici objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga, **NAJKASNIJE DO 30. JUNA TEKUĆE GODINE ZA PRETHODNU GODINU.**

## „AVANSNA ISPLATA

## ČLAN 97A

UKOLIKO PREVOZ REGULISAN JEDNIM UGOVOROM O PREVOZU IZVRŠE UZASTOPNI PREVOZNICI, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK KOJI JE OBAVEZAN UGOVOROM O PREVOZU DA PRUŽI USLUGU PREVOZA U TOKU KOJEG SE DOGODI NESREĆA SMATRA SE ODGOVORNIM U SLUČAJU SMRTI ILI POVREDE PUTNIKA. KADA USLUGU PREVOZA NIJE PRUŽIO UGOVORNI PREVOZNIK, VEĆ IZVRŠNI PREVOZNIK, TI PREVOZNICI SU SOLIDARNO ODGOVORNI.

NA ODGOVORNOST PREVOZNIKA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA SHODNO SE PRIMENJUJU ODREDBE JEDINSTVENIH PRAVILA ZA UGOVOR O MEĐUNARODNOM ŽELEZNIČKOM PREVOZU PUTNIKA - CIV - DODATAK A, KONVENCIJE O MEĐUNARODNIM ŽELEZNIČKIM PREVOZIMA (COTIF) OD 9. MAJA 1980. GODINE U VERZIJI NA OSNOVU PROTOKOLA O IZMENAMA OD 3. JUNA 1999. GODINE („SLUŽBENI LIST SFRJ - MEĐUNARODNI UGOVORI”, BROJ 8/84, „SLUŽBENI LIST SRJ - MEĐUNARODNI UGOVORI”, BROJ 3/93, „SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 102/07 I „SLUŽBENI GLASNIK RS - MEĐUNARODNI UGOVORI”, BR. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 I 9/19).

U SLUČAJU SMRTI PUTNIKA ILI AKO PUTNIK PRETRPI POVREDE TOKOM KORIŠĆENJA PREVOZNE USLUGE, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK KOJI JE OBAVEZAN UGOVOROM O PREVOZU DA PRUŽI USLUGU PREVOZA, U TOKU KOJEG SE DOGODI NESREĆA, DUŽAN JE DA BEZ ODLAGANJA, A NAJKASNIJE U ROKU OD 15 DANA OD DANA UTVRĐIVANJA IDENTITETA FIZIČKOG LICA KOJE IMA PRAVO NA NAKNADU, IZVRŠI AVANSNU ISPLATU U IZNOSU KOJI JE NEOPHODAN DA SE NAMIRE TRENUTNE FINANSIJSKE POTREBE SRAZMERNO PRETRPLJENOJ ŠTETI.

AVANSNI IZNOS IZ STAVA 3. OVOG ČLANA NE MOŽE BITI MANJI OD 21.000 EVRA U DINARSKOJ PROTIVVREDNOSTI PO PUTNIKU U SLUČAJU SMRTI.

AVANSNOM ISPLATOM NE DOVODE SE U PITANJE PRAVILA O UTVRĐIVANJU ODGOVORNOSTI ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA. AVANSNA ISPLATA MOŽE BITI OBUHVAĆENA KASNIJIM IZNOSIMA ISPLAĆENIM NA OSNOVU ZAKONA ALI JE NEPOVRATNA, OSIM U SLUČAJEVIMA KADA JE ŠTETA NASTALA USLED NEMARA ILI KRIVICOM PUTNIKA ILI KADA LICE KOJE JE PRIMILO AVANSNU ISPLATU NIJE LICE KOJE IMA PRAVO NA NAKNADU.

UGOVORNI PREVOZNIK JE PREVOZNIK SA KOJIM JE PUTNIK ZAKLJUČIO UGOVOR O PREVOZU.

UZASTOPNI PREVOZNIK JE PREVOZNIK KOJI NA OSNOVU UGOVORA O PREVOZU ZAKLJUČENOG IZMEĐU PUTNIKA I UGOVORNOG PREVOZNIKA, PREUZIMA OBAVEZU DALJEG PREVOZA.

IZVRŠNI PREVOZNIK JE PREVOZNIK KOJI NIJE ZAKLJUČIO UGOVOR O PREVOZU SA PUTNIKOM, A KOME JE UGOVORNI PREVOZNIK POVERIO IZVRŠENJE PREVOZA POTPUNO ILI DELIMIČNO.

## PRISTUPAČNOST

## ČLAN 99A

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI I UPRAVLJAČI STANICA DUŽNI SU DA, KROZ USAGLAŠAVANJE SA TEHNIČKIM SPECIFIKACIJAMA INTEROPERABILNOSTI KOJE SE ODOSE NA PRISTUPAČNOST ŽELEZNIČKOG SISTEMA OSOBAMA SA INVALIDITETOM I OSOBAMA SMANJENE POKRETLJIVOSTI, OSIGURAJU DA STANICA, PLATFORME, KOSE ELEKTROMOTORNE RAMPE ZA INVALIDE,



VOZNA SREDSTVA I DRUGE PROSTORIJE BUDU PRISTUPAČNE ZA TE OSOBE.

U SLUČAJU NEPOSTOJANJA POMOĆNOG OSOBLJA U VOZU ILI OSOBLJA NA STANICI, ŽELEZNIČKI PREVOZNICI I UPRAVLJAČI STANICA MORAJU ULOŽITI RAZUMNE NAPORE DA OSOBAMA SA INVALIDITETOM ILI OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU OMOGUĆE PRISTUP PREVOZU ŽELEZNICOM.

#### PRUŽANJE POMOĆI NA ŽELEZNIČKOJ STANICI

##### ČLAN 100A

PRI ODLASKU, TRANZITU ILI DOLASKU OSOBE SA INVALIDITETOM ILI OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU NA ŽELEZNIČKU STANICU NA KOJOJ JE PRISUTNO OSOBLJE, UPRAVLJAČ STANICE PRUŽA BESPLATNU POMOĆ NA NAČIN KOJI TIM OSOBAMA OMOGUĆAVA UKRCAVANJE PRI ODLASKU, ODNOSNO ISKRCAVANJE PRI DOLASKU RADI KORIŠĆENJA USLUGE ZA KOJU JE TA OSOBA KUPILA KARTU, NE DOVODEĆI U PITANJE PRAVILA PRISTUPA IZ ČLANA 99. STAV 1. OVOG ZAKONA.

UPRAVLJAČ STANICE NE MORA DA PRUŽI POMOĆ OSOBAMA SA INVALIDITETOM ILI OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU NA NAČIN IZ STAVA 1. OVOG ČLANA KADA TE OSOBE KORISTE USLUGE PREVOZA IZ UGOVORA O OBAVEZI JAVNOG PREVOZA, POD USLOVOM DA JE NADLEŽNI ORGAN USPOSTAVIO ALTERNATIVNE MOGUĆNOSTI ILI MEHANIZME KOJI GARANTUJU JEDNAK ILI VIŠI NIVO PRISTUPAČNOSTI USLUGA PREVOZA U ODNOSU NA PRUŽANJE POMOĆI NA NAČIN PROPISAN STAVOM 1. OVOG ČLANA.

NA STANICAMA NA KOJIMA NE POSTOJI OSOBLJE, ŽELEZNIČKI PREVOZNICI I UPRAVLJAČI STANICA MORAJU DA ISTAKNU LAKO DOSTUPNE INFORMACIJE, U SKLADU SA PRAVILIMA PRISTUPA IZ ČLANA 99. STAV 1. OVOG ZAKONA, O NAJBLIŽOJ STANICI SA OSOBLJEM I NEPOSREDNO RASPOLOŽIVOJ POMOĆI ZA OSOBE SA INVALIDITETOM I OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU.

##### ČLAN 100B

PREVOZNIK JE DUŽAN DA U VOZU I TOKOM UKRCAVANJA I ISKRCAVANJA IZ VOZA PRUŽI BESPLATNU POMOĆ OSOBAMA SA INVALIDITETOM I OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU.

POMOĆ U VOZU IZ STAVA 1. OVOG ČLANA OBUHVATA RAZUMNE NAPORE DA SE OSOBI SA INVALIDITETOM I OSOBI SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU OBEZBEDI PRISTUP USLUGAMA U VOZU KOJI IMAJU I DRUGI PUTNICI, UKOLIKO STEPEN INVALIDITETA ILI SMANJENE POKRETLJIVOSTI TOJ OSOBI ONEMOGUĆAVA SAMOSTALAN I BEZBEDAN PRISTUP TIM USLUGAMA.

#### USLOVI POD KOJIMA SE PRUŽA POMOĆ

##### ČLAN 100V

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI, UPRAVLJAČI STANICA, PRODAVCI KARATA I ORGANIZATORI PUTOVANJA MORAJU SARAĐIVATI RADI PRUŽANJA POMOĆI OSOBAMA SA INVALIDITETOM I OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU U SKLADU SA ČL. 100A I 100B OVOG ZAKONA, U SKLADU SA SLEDEĆIM PRAVILIMA:

1) POMOĆ SE PRUŽA POD USLOVOM DA JE ŽELEZNIČKI PREVOZNIK, UPRAVLJAČ STANICE, PRODAVAC KARATA ILI ORGANIZATOR PUTOVANJA

KOJI JE PRODAO KARTU OBAVEŠTEN O POTREBI OSOBE SA INVALIDITETOM I OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU ZA POMOĆI IZ ČL. 100A I 100B OVOG ZAKONA NAJMANJE 48 SATI PRE NEGO ŠTO JE POTREBNO PRUŽITI POMOĆ. KADA SE KARTA ODNOSI NA VIŠE PUTOVANJA, DOVOLJNO JE JEDNOM DOSTAVITI OBAVEŠTENJE, POD USLOVOM DA SE PRUŽE I ODGOVARAJUĆE INFORMACIJE O VREMENU KASNIJIH PUTOVANJA;

2) ŽELEZNIČKI PREVOZNICI, UPRAVLJAČI STANICA, PRODAVCI KARATA I ORGANIZATORI PUTOVANJA PREDUZIMAJU NEOPHODNE MERE ZA PRIMANJE OBAVEŠTENJA IZ TAČKE 1) OVOG ČLANA;

3) UKOLIKO NE PRIME OBAVEŠTENJE U SKLADU SA TAČKOM 1) OVOG STAVA, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK I UPRAVLJAČ STANICE MORAJU UČINITI RAZUMNE NAPORE ZA PRUŽANJE POMOĆI NA NAČIN KOJI ĆE OSOBI SA INVALIDITETOM ILI OSOBI SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU OMOGUĆITI PUTOVANJE;

4) NE DOVODEĆI U PITANJE NADLEŽNOSTI DRUGIH SUBJEKATA IZVAN PROSTORIJA ŽELEZNIČKE STANICE, UPRAVLJAČ STANICE I SVAKO DRUGO OVLAŠĆENO LICE MORA ODREDITI MESTA, UNUTAR I IZVAN ŽELEZNIČKE STANICE, NA KOJIMA OSOBA SA INVALIDITETOM I OSOBA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU MOŽE DA NAJAVI SVOJ DOLAZAK NA ŽELEZNIČKU STANICU I, PO POTREBI, ZATRAŽI POMOĆ;

5) POMOĆ SE PRUŽA POD USLOVOM DA SE OSOBA SA INVALIDITETOM ILI OSOBA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU POJAVI NA ODREĐENOM MESTU U VREME KOJE ODREDI ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ILI UPRAVLJAČ STANICE KOJI PRUŽA POMOĆ. TO VREME NE MOŽE BITI DUŽE OD 60 MINUTA PRE OBJAVLJENOG VREMENA ODLASKA ILI VREMENA KADA SE OD SVIH PUTNIKA TRAŽI DA SE PRIJAVE. UKOLIKO SE NE ODREDI VREME DO KOJEG OSOBA SA INVALIDITETOM ILI OSOBA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU TREBA DA SE PRIJAVI, TA OSOBA SE MORA PRIJAVITI NA ZA TO ODREĐENOM MESTU NAJMANJE 30 MINUTA PRE OBJAVLJENOG VREMENA ODLASKA ILI VREMENA KADA SE OD SVIH PUTNIKA TRAŽI DA SE PRIJAVE

#### Reklamacije

##### Pritužbe

#### Član 101.

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

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

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

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI MORAJU USPOSTAVITI MEHANIZAM ZA DELOVANJE PO OSNOVU PRITUŽBI PUTNIKA PUTNIKA. ŽELEZNIČKI PREVOZNICI SU DUŽNI DA NA SVOJOJ INTERNET STRANICI I NA DRUGI

ODGOVARAJUĆI NAČIN UČINE PUTNICIMA ŠIROKO DOSTUPNE KONTAKT INFORMACIJE I RADNI JEZIK U VEZI SA PODNOŠENJEM PRITUŽBI.

ŽELEZNIČKI PREVOZNIK JE DUŽAN DA U ROKU OD 30 DANA DOSTAVI OBRAZLOŽEN ODGOVOR ILI, U OPRAVDANIM SLUČAJEVIMA, DA INFORMIŠE PUTNIKA DO KOG DATUMA U PERIODU DO TRI MESECA OD DANA PRIJEMA PRITUŽBE PUTNIK MOŽE OČEKIVATI ODGOVOR.

ŽELEZNIČKI PREVOZNIK OBJAVLJUJE NA SVOJOJ INTERNET STRANICI GODIŠNJU INFORMACIJU O BROJU I KATEGORIJI PRIJAVLJENIH PRITUŽBI.

#### Član 103.

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

DIREKCIJA RAZMATRA I PRITUŽBE ZAINTERESOVANIH LICA KOJI NISU PUTNICI, A ODNOSE SE NA PRAVA PUTNIKA UTVRĐENA ČL. 93-102. OVOG ZAKONA.

#### Član 103a

ODREDBE ČL. 92-95, ČL. 97. I 98. I ČL. 101-103. OVOG ZAKONA NE PRIMENJUJU SE NA GRADSKI I PRIGRADSKI PREVOZ PUTNIKA.

#### Član 110.

Prevoz od opšteg interesa u železničkom saobraćaju je gradski, prigradski, regionalni i daljinski prevoz putnika, KAO I PREVOZ PUTNIKA MEĐUNARODNIM VOZOVIMA NA TERITORIJI REPUBLIKE SRBIJE.

#### Član 112.

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

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

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

OBRAČUN I PRUŽANJE NADOKNADE ZA OBAVEZU JAVNOG PREVOZA MORA SE VRŠITI NA NAČIN DA ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ODRŽI POSTOJEĆI NIVO ILI UNAPREDI NIVO EFIKASNOG UPRAVLJANJA, KAO PRUŽALAC USLUGA JAVNOG PREVOZA, KOJE MOŽE BITI PREDMET OBJEKTIVNE PROCENE, KAO I DA SE OBEZBEDI DOVOLJNO VISOK STANDARD PRUŽANJA USLUGA PREVOZA PUTNIKA.

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

#### Član 117.

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

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

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

**TROŠKOVI IZVRŠENJA OBAVEZE JAVNOG PREVOZA MORAJU BITI U RAVNOTEŽI SA POSLOVNIM PRIHODOM I ISPLATAMA OD STRANE NADLEŽNIH ORGANA, BEZ MOGUĆNOSTI PRENOSA PRIHODA U DRUGI SEKTOR AKTIVNOSTI ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA KAO PRUŽAOCA USLUGA JAVNOG PREVOZA.**

**AKO ŽELEZNIČKI PREVOZNIK, PORED OBAVEZE JAVNOG PREVOZA VRŠI I DRUGE AKTIVNOSTI, DUŽAN JE DA ZA TE AKTIVNOSTI VODI POSEBNU RAČUNOVODSTVENU EVIDENCIJU.**

**VARIJABILNI TROŠKOVI, ODGOVARAJUĆA IZDVAJANJA ZA FIKSNE TROŠKOVE I PRIMERENA DOBIT U VEZI SA DRUGIM AKTIVNOSTIMA PRUŽAOCA USLUGA JAVNOG PREVOZA NE MOGU SE FINANSIRATI IZ PRIHODA OSTVARENIH OD AKTIVNOSTI KOJE SE OBAVLJAJU U OKVIRU OBAVEZE JAVNOG PREVOZA.**

#### Član 121.

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

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

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

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

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

Zahtev koji se odnosi na obračun visine i/ili strukturu obračunate cene može podneti železnički prevoznik koji je zaključio ugovor sa upravljačem infrastrukture ili operatorom uslužnog objekta u roku od tri meseca od dana dostavljanja obračuna.

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

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

Direkcija se stara o tome da cene koje utvrdi upravljač infrastrukture budu u skladu sa ovim zakonom i da su nediskriminatorne. Pregovori između podnosioca zahteva i upravljača infrastrukture u pogledu visine cena pristupa se dozvoljavaju samo ako se vode pod nadzorom Direkcije. Direkcija interveniše ako oceni da se pregovori ne odvijaju saglasno odredbama ovog zakona.

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

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

Direkcija razmatra sve pritužbe u smislu ovog člana i, po potrebi, zahteva relevantne informacije i pokreće konsultacije sa svim relevantnim stranama, u roku od 30 dana od prijema pritužbe. Direkcija odlučuje o svim pritužbama, preduzima mere za ispravku stanja i obaveštava relevantne strane o rešenju donetom u roku od najviše šest nedelja od prijema svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje pravo tela za zaštitu konkurencije, Direkcija, po potrebi, odlučuje na sopstvenu inicijativu o odgovarajućim merama za ispravku diskriminacije podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, poremećaja tržišta i svih ostalih neželjenih dešavanja na ovim tržištima, naročito u smislu stava 1. ovog člana. Direkcija je ovlašćena da sprovodi revizije ili pokreće eksternu reviziju nad upravljačem infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, po potrebi, železničkim prevoznicima, kako bi se utvrdila usklađenost sa odredbama za razdvajanje računa utvrđenim članom 3. ovog zakona. U tom smislu, Direkcija ima pravo da zahteva sve relevantne

informacije. Naročito, Direkcija je ovlašćena da zahteva od upravljača infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih privrednih društava ili drugih subjekata koji vrše ili integrišu različite vrste železničkog transporta ili upravljanja infrastrukturom u skladu sa čl. 3. i 13. ovog zakona da dostave odgovarajuće računovodstvene informacije.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, ŽELEZNIČKI PREVOZNIK I OPERATOR USLUŽNOG OBJEKTA DUŽNI SU DA OMOGUĆE PRISTUP POSLOVNIM PROSTORIJAMA I POSLOVNOJ DOKUMENTACIJI OVLAŠĆENIM LICIMA DIREKCIJE KOJA OBAVLJAJU POSLOVE IZ ST. 1, 7, 8. I 11. OVOG ČLANA, KOJA IMAJU SLUŽBENU LEGITIMACIJU.

OBRAZAC SLUŽBENE LEGITIMACIJE IZ STAVA 12. OVOG ČLANA PROPISUJE DIREKCIJA.

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

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

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

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

Nadležnost Direkcije u oblasti licenciranja železničkih prevoznika

#### Član 122.

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

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI SU DUŽNI DA OMOGUĆE PRISTUP POSLOVNIM PROSTORIJAMA I POSLOVNOJ DOKUMENTACIJI OVLAŠĆENIM LICIMA DIREKCIJE KOJA OBAVLJAJU POSLOVE IZ STAVA 1, OVOG ČLANA, KOJA IMAJU SLUŽBENU LEGITIMACIJU.

OBRAZAC SLUŽBENE LEGITIMACIJE IZ STAVA 2. OVOG ČLANA PROPISUJE DIREKCIJA.

#### Član 123.

Direkcija prima i razmatra pritužbe putnika ~~koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno ovim zakonom~~ I ZAINTERESOVANIH LICA, KOJA SE ODOSE NA PRAVA UTVRĐENA ČL. 93-102. OVOG ZAKONA i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima.

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

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI I UPRAVLJAČI STANICA DUŽNI SU DA OMOGUĆE PRISTUP ŽELEZNIČKOJ STANICI I VOZIM SREDSTVIMA OVLAŠĆENIM LICIMA DIREKCIJE KOJA IMAJU SLUŽBENU LEGITIMACIJU, A KOJA OBAVLJAJU POSLOVE PO PRITUŽBAMA PUTNIKA KOJI SMATRAJU DA IM

JE USKRAĆENO PRAVO UTVRĐENO ČL. 93–102. OVOG ZAKONA, ILI PO SLUŽBENOJ DUŽNOSTI.

OBRAZAC SLUŽBENE LEGITIMACIJE IZ STAVA 3. OVOG ČLANA PROPISUJE DIREKCIJA.

#### Član 133.

U vršenju inspekcijskog nadzora Inspektor je ovlašćen da:

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

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

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

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

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

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

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

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

8) NAREDI OBUSTAVU RADOVA KOJI SE OBAVLJAJU U PRUŽNOM ILI U ZAŠTITNOM PRUŽNOM POJASU, KAO I PROSTORU ISPOD MOSTA I VIJADUKTA I IZNAD TRASE TUNELA, AKO SE ONI IZVODE BEZ GRAĐEVINSKE DOZVOLE I O TOME U NAJKRAĆEM MOGUĆEM ROKU OBAVESTI NADLEŽNI ORGAN ZA IZDAVANJE GRAĐEVINSKE DOZVOLE;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama Inspektor izveštava Direkciju i može predložiti oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom, licence za prevoz i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

#### Član 136.

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

INSPEKTOR MOŽE UPRAVLJAČU INFRASTRUKTURE, ŽELEZNIČKOM PREVOZNIKU, PRIVREDNOM DRUŠTVU, DRUGOM PRAVNOM LICU ILI PREDUZETNIKU I FIZIČKOM LICU, U SKLADU SA ODREDBAMA ZAKONA KOJIM SE REGULIŠE INSPEKCIJSKI NADZOR, DA USMENIM REŠENJEM IZREKNE MERU I DA BEZ ODLAGANJA SAČINI SLUŽBENU BELEŠKU O NALOŽENIM



MERAMA A DA U ROKU OD TRI DANA OD IZRICANJA USMENOG REŠENJA DONESE PISANO REŠENJE.

#### Član 138.

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

Žalba odlaže izvršenje rešenja.

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

#### Član 140.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10a) AKO NE OBJAVI IZJAVU O MREŽI I/ILI IZMENE I DOPUNE IZJAVE O MREŽI U SKLADU SA ČLANOM 17. OVOG ZAKONA;

~~11) ako objavi Izjavu o mreži bez prethodno obavljenih konsultacija sa zainteresovanim stranama na način utvrđen u članu 17. stav 1. ovog zakona;~~

~~12) ako ne dostavi informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i za pružanje usluga, kao i informacije o tehničkim uslovima pristupa radi uključivanja u Izjavu o mreži, ili ne ukaže na veb sajt na kojem se te informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno (član 17. stav 3. tačka 6);~~

~~13) ako ne objavi Izjavu o mreži u roku utvrđenom članom 17. stav 6. ovog zakona;~~

14) ako ne objavi Informaciju o uslužnom objektu iz člana 18. stav 1. ovog zakona;

15) ako ne donesu i objave zajedničku Informaciju o uslužnom objektu iz člana 18. stav 2);

~~16) ako ne zaključi ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture u roku iz člana 19. stav 4. ovog zakona;~~

17) ako ne dostavi Direkciji na mišljenje utvrđenu visinu cena i visinu cena pristupa uslužnim objektima i, kada je moguće, visinu cena za pružanje osnovnih, dodatnih i pratećih usluga (član 20. stav 5);

18) ako trguje infrastrukturnim kapacitetom (član 28. stav 3);

19) ako ne učini dostupnom osnovne informacije o svakom zaključenom okvirnom sporazumu na način utvrđen članom 33. stav 11. ovog zakona;

20) ako ne izradi nacrt reda vožnje u skladu sa članom 34. stav 5. ovog zakona;

21) ako upravljač infrastrukture ne objavi red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika na način propisan članom 34. stav 10. ovog zakona;

22) ako posle neuspešne koordinacije bez odlaganja ne proglasi trasu voza koja je predmet koordinacije zagušenom (član 38. stav 1);

23) ako ne rešava po ad hoc zahtevima u najkraćem mogućem roku, a najduže u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva (član 39. stav 2);

24) ako ne završi analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je infrastruktura zagušena (član 41. stav 3);

25) ako u roku ne izradi plan poboljšanja kapaciteta (član 42. stav 1);

26) ako bez odlaganja ne obavesti zainteresovane strane o kapacitetu infrastrukture koji nije na raspolaganju zbog neplaniranih radova na održavanju (član 44. stav 3);

27) ako ne sastavi plan za postupanje u nepredviđenim situacijama, sa spiskom tela koja treba da obavesti u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljnih poremećaja u saobraćanju vozova (član 45. stav 1);

27a) AKO NE STAVI NA RASPOLAGANJE SVOJA SREDSTVA NA NAČIN PROPISAN ČLANOM 45. STAV 5. OVOG ZAKONA;

28) ako ne izradi godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja sa projekcijom za naredne četiri godine (član 48. stav 3);

29) ako ne objavi na svojoj internet strani predlog Programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja, ne konsultuje podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i druge zainteresovane strane u postupku donošenja programa i ne omogući im rok od najmanje 15 dana za dostavljanje sugestija i predloga u vezi programa (član 48. stav 4);

30) ako železničku infrastrukturu ne rekonstruiše sa elementima iz člana 50. stav 1. ovog zakona;

31) ako železničku infrastrukturu ne održava u stanju koje osigurava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj, kao i kvalitetan i uredan prevoz (član 55. stav 1);

32) ako ne vrši održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za javnu železničku infrastrukturu i javni put, odnosno ako se ne stara o kolovoznoj konstrukciji puta ili o koloseku u skladu sa članom 59. stav 1. ovog zakona;

32a) AKO SA UPRAVLJAČEM ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE NE ZAKLJUČI UGOVOR IZ ČLANA 67. STAV 1. OVOG ZAKONA;

33) ako na putnom prelazu ne sprovedu propisane mere za bezbedan i nesmetan saobraćaj i putne prelaze ne održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno i nesmetano odvijanje saobraćaja (član 68. stav 1);

34) ako gradi objekte kao što su rudnici, kamenolomi u kojima se koriste eksplozivna sredstva, industrija hemijskih i eksplozivnih proizvoda, postrojenja i drugi slični objekti suprotno odredbi člana 71. stav 7. ovog zakona;

35) ako izvrši radnju iz člana 72. stav 1. tač. 2)-14) ovog zakona;

36) ako odlaže otpad, smeće ili izliva otpadne vode u infrastrukturnom pojasu (član 73. stav 1);

37) ako sadi visoko drveće koje svojom visinom može ugroziti železničku infrastrukturu, odnosno bezbednost železničkog saobraćaja, postavlja znakove, izvore jake svetlosti ili bilo koje predmete i sprave koje bojom, oblikom ili svetlošću smanjuju vidljivost železničkih signala ili koje mogu dovesti u zabunu radnike u vezi značenja signalnih znakova ili na drugi način ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja (član 73. stav 2);

38) ako ne preduzme propisane mere za zaštitu od požara na ~~železničkom području pruga~~, U PRUŽNOM POJASU odnosno mere zaštite od požara od železničkih vozila (član 75. stav 1);

39) ako u pojasu širine 10 m u šumama ne uklanjaju uredno drveće, rastinje i lišće, a u pojasu širine 5 m na drugom zemljištu ne uklanjaju blagovremeno sazrele poljoprivredne kulture i ne preduzimaju po potrebi druge mere zaštite od požara (član 75. stav 2);

40) ako ne donese, odnosno ne izmeni akt, uz prethodno pribavljenu saglasnost Direkcije, u skladu sa članom 77. st. 8, 9. i 10. ovog zakona;

41) ako obavlja prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi, a nema licencu ili sertifikat o bezbednosti za prevoz izdate od Direkcije, odnosno od nadležnog organa druge države na osnovu potvrđenog međunarodnog ugovora ili ugovor o korišćenju železničke infrastrukture (član 79. stav 1.);

42) ako obavlja saobraćaj bez odobrenja iz člana 79. stav 3. ovog zakona;

43) ako ne obavesti Direkciju o izvršenim statusnim promenama, promeni pravne forme ili reorganizaciji u roku iz člana 83. stav 7. ovog zakona;

44) ako ne dostavi Direkciji zahtev za proveru ispunjenosti uslova (član 83. stav 10);

44a) AKO NE OBAVESTI DIREKCIJU O PROMENI PODATAKA SADRŽANIH U REŠENJU O IZDAVANJULICENCE (ČLAN 83. STAV 12.)

45) ako u vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz nema dokumenata propisanih u članu 88. ovog zakona;

46) ako obavlja prevoz za sopstvene potrebe suprotno članu 89. ovog zakona;

46a) AKO NE OBEZBEDI PRISTUPAČNOST ŽELEZNIČKOG SISTEMA OSOBAMA SA INVALIDITETOM I OSOBAMA SMANJENE POKRETLJIVOSTI NA NAČIN PROPISAN ČLANOM 99A OVOG ZAKONA;

46b) AKO NE PRUŽA POMOĆ NA ŽELEZNIČKOJ STANICI OSOBAMA SA INVALIDITETOM ILI OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU NA NAČIN PROPISAN ČL. 100A I 100B OVOG ZAKONA;

46v) AKO NE OBEZBEDI USLOVE ZA PRUŽANJE POMOĆI OSOBAMA SA INVALIDITETOM ILI OSOBAMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU NA NAČIN PROPISAN ČLANOM 100V OVOG ZAKONA;

47) ako ne označi na određeni način tovarne jedinice koje se transportuju na železničkim voznim sredstvima (član 107. stav 2);

48) ako železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice nisu specijalizovana za kombinovani transport ili nisu na određeni način označena (član 107. stav 3);

49) ako železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport ne ispunjava posebne tehničko-tehnološke uslove ili nije na određeni način označena (član 107. stav 4);

49a) AKO NE POSTUPI U SKLADU SA OBAVEZAMA IZ ČLANA 121. STAV 12. OVOG ZAKONA;

49b) AKO NE POSTUPI U SKLADU SA OBAVEZAMA IZ ČLANA 122. STAV 2. OVOG ZAKONA;

49v) AKO NE POSTUPI U SKLADU SA OBAVEZAMA IZ ČLANA 123. STAV 3. OVOG ZAKONA;

50) ako ne postupi po nalogu Direkcije (član 127. stav 3);

51) ako ne postupi u skladu sa rešenjem Direkcije (član 127. st. 5. i 6);

52) ako ne postupi po nalogu Inspektora (član 135. stav 2).

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara.

Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. ~~tač. 35) i 36)~~ TAČ. 35), 36) I 39) ovog člana.

#### Član 141.

Novčanom kaznom od 300.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:

1) ako primeni izmenjene cene koje su objavljene u Izjavi o mreži pre roka iz člana 20. stav 8. ovog zakona;

2) ako pre otpočinjanja radova, a najmanje 120 dana ranije, ne objavi početak radova na izgradnji, rekonstrukciji i obnovi železničke infrastrukture u dnevnim listovima ili na drugi uobičajeni način (član 49. stav 1);

3) ako Inspektor ne dostavlja posebna akta iz člana 55. stav 4. ovog zakona;

4) ako ne utvrdi standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i ne sprovede sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga (član 93. stav 1);

4a) AKO NE PRATE SVOJ UČINAK U POGLEDU STANDARDA KVALITETA USLUGA I NE OBJAVE SVAKE GODINE NA SVOJOJ INTERNET STRANICI IZVEŠTAJ O UČINKU O POGLEDU KVALITETA USLUGA U SKLADU SA ČLANOM 93. STAV 3. OVOG ZAKONA;

5) ako ne objavi odgovarajućim sredstvima odluku o prekidu davanja usluga (član 94.);

6) ako nudi ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika, a nije na zahtev putnika pružila najmanje informaciju iz člana 95. ovog zakona;

7) ako ne pruži putniku obaveštenje iz člana 96. stav 4. ovog zakona;

8) ako ne omogući putniku da unese bicikl u voz, pod uslovima iz člana 97. ovog zakona;

9) ako ne učini razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica (član 98.);

10) ako osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću naplati rezervaciju ili kartu uz dodatni trošak (član 99. stav 2.);

11) ako odbije prihvatanje rezervacije ili izdavanje karte osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahteva da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije neophodno u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona (član 99. stav 3);

12) ako ne pruži osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i ne informiše osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu (član 100);

13) ako ne uspostavi mehanizam za delovanje po osnovu reklamacija PRITUŽBI PUTNIKA I ODŠTETNIH ZAHTEVA (REKLAMACIJA) PUTNIKA u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom (član 101. stav 1);

14) ako u roku od 30 dana ne dostavi putniku obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, ne informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema reklamacije PRITUŽBE putnik može očekivati odgovor (član 101. stav 2);

15) ako ne objavi na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih reklamacija PRITUŽBI u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom (član 101. stav 3);

16) ako pri prodaji karata ne informiše putnike o njihovim pravima iz čl. 93–101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije (član 102);

17) ako ne omogući Inspektoru neometano vršenje inspeksijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju (član 135. stav 1);

18) ako Inspektoru ne dostavlja izveštaje iz člana 137. ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 20.000 do 100.000 dinara.

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

## SAMOSTALNI ČLANOVI NACRTA

### ČLAN 1.

PODZAKONSKI PROPISI ZA IZVRŠAVANJE OVOG ZAKONA BIĆE DONETI U ROKU OD ŠEST MESECI OD DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA.

DO DONOŠENJA PROPISA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA PRIMENJIVAĆE SE PROPISI DONETI DO DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA, AKO NISU U SUPROTNOSTI SA ODREDBAMA OVOG ZAKONA.

### ČLAN 2.

DANOM STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA PRESTAJU DA VAŽE:

- 1) PRAVILNIK O SADRŽINI I FORMI IZJAVE O MREŽI („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 97/13),
- 2) PRAVILNIK O USLOVIMA ZA IZDAVANJE I SADRŽINI SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM

- INFRASTRUKTUROM, ODNOSNO INDUSTRIJSKOM ŽELEZNICOM („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 39/06),
- 3) PRAVILNIK O USLOVIMA ZA IZDAVANJE I SADRŽINU SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA PREVOZ U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 39/06),
  - 4) PRAVILNIK O VISINI NAKNADE ZA IZDAVANJE SERTIFIKATA O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM, ODNOSNO INDUSTRIJSKOM ŽELEZNICOM („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 39/06),
  - 5) PRAVILNIK O VREMENSKOM PLANU DODELE KAPACITETA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 140/14),
  - 6) PRAVILNIK O VISINI TAKSE ZA IZDAVANJE LICENCE ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 3/14),
  - 7) PRAVILNIK O LICENCAMA ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 9/14).

### ČLAN 3.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba čl. 39. i 40. ovog zakona, koje se primenjuju po isteku godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona i odredaba člana 38. ovog zakona, koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji, odnosno od dana početka pune primene Transportne zajednice u skladu sa članom 40. Ugovora o osnivanju transportne zajednice i članom 1. Protokola VI – Prelazni aranžmani između Evropske unije, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 11/17), ako puna primena Transportne zajednice počne pre pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.

**Analiza efekata Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o  
železnici**

**PRILOG 2:**

**Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i  
pravilno definisanje promene koja se predlaže**

- 1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

U oblasti koja su predmet Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici (u daljem tekstu: Predlog zakona) pre svega su broj prevezenih putnika (tj. broj prodatih karata) na mreži pruga „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. koje je ostvario železnički prevoznik za prevoz putnika „Srbija Voz” a.d. U 2016. bilo je 6,08 miliona putnika, u 2017. godini 5,62 miliona, u 2018. godini 5,08 miliona, u 2019. godini 4,19 miliona, u 2020. godini 2,60 miliona putnika, u 2021. godini 2,77 miliona putnika, i u 2022. godini 5,36 miliona putnika. Pored toga, prati se obim prevezene robe u tonama. Tokom 2016. godine bilo je prevezeno 11,6 miliona tona robe, tokom 2017. 12,2 miliona tona, tokom 2018. godine 11,9 miliona tona, tokom 2019. godine 10,34 miliona tona, tokom 2020. godine 8,91 miliona tona robe, tokom 2021. godine 8,89 miliona tona robe, a tokom 2022. godine 8,85 miliona robe. Obim prevezene robe prati se još i u bruto tonskim i netotonskim kilometrima, dok se putnički saobraćaj prati i kroz ostvarene vozne kilometre. Oba ova pokazatelja prate se kao pokazatelji stanja na tržištu, njegove snage i efikasnosti, ali i kao pokazatelji ekonomske i privredne aktivnosti društva na makro nivou. Pored toga, prati se i ukupan broj prevoznika koji aktivno posluju na mreži (trenutno 2 državna i 14 privatnih), kao i određeni broj drugih pokazatelja koji su direktno ili indirektno povezani sa ovom oblašću. U narednoj tabeli je dat pregled broja prevezenih putnika i robe u posmatranom periodu od 2016. do 2022. godine.

Godina	Broj putnika (milion)	Količina robe (milion tona)
2016	6,08	11,6
2017	5,62	12,2
2018	5,08	11,9
2019	4,19	10,34
2020	2,60	8,91
2021	2,77	8,89
2022	5,36	8,85

Ukupan broj pruga u upotrebi u 2020. godini iznosi 3.333,4 km, a u 2021. i 2022. godini 3.348,1 km.



Što se tiče pokazatelja koji se odnose na bezbednost, u narednim tabelama je dat prikaz broja saobraćajnih nesreća na javnoj železničkoj infrastrukturi po kategoriji prekursora nesreća za 2020, 2021. i 2022. godinu.

<b>Broj saobraćajnih nesreća</b>			
<b>Pokazatelji</b>	<b>2019.</b>	<b>2020.</b>	<b>2021.</b>
Slomljene šine	47	27	47
Izvijanja i druge deformacije koloseka	45	13	33
Pogrešna pokazivanja signalnih znakova	0	0	2
Prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke	2	7	30
Prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke	0	0	2
Slomljeni točkovi na železničkim vozilima u saobraćaju	1	1	2
Slomljene osovine na železničkim vozilima u saobraćaju	0	0	0
<b>UKUPNO</b>	<b>95</b>	<b>48</b>	<b>116</b>

U periodu od 2020. do 2021. godine Direkciji za železnice podneto je ukupno 4 odštetnih zahteva i to 1 u 2020. godini i 3 u 2021. godini, ali nijedan od njih nije podrazumevao isplatu novčanih sredstava putnicima.

- 2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

U ovoj oblasti relevantan dokument javne politike je Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 41/18). Nakon višegodišnje primene Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, br. 41/2018), a u cilju praćenja efekata rešenja njihovog sprovođenja Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture pokrenulo je inicijativu za izmenama i dopunama navedenog zakona, radi njegovog unapređenja. U skladu sa navedenom inicijativom, zatražena su mišljenja i predlozi svih relevantnih učesnika na železničkom tržištu u Republici Srbiji. S tim u vezi, održan je niz sastanaka i konsultacija sa predstavnicima svih relevantnih institucija u cilju pripreme Predloga zakona.

Dostavljeni predlozi za izmene i dopune Zakona o železnici koji su razmatrani na predmetnim sastancima i u toku konsultacija su se odnosili na definisanje različitih pojmova i preciziranje pojedinih odredbi zakona kada su u pitanju elementi železničke infrastrukture, dužnosti upravljača infrastrukture, postupanje u slučaju izmena i dopuna Izjave o mreži, izmena određenih rokova, postupanje u slučaju izmene cena pristupa železničkoj infrastrukturi i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture, usaglašavanje terminologije, rešavanja poteškoća radi zaštite infrastrukturnog pojasa koji se pojavljuju u praksi i dr.

Kada su u pitanju odredbe koje se odnose na dužnosti upravljača infrastrukture one nisu novina u zakonu, već je predmetnim izmenama precizirano sledeće: obaveza upravljača infrastrukture da radnu verziju Izjave o mreži učini dostupnom zainteresovanim stranama objavljivanjem na svojoj internet stranici (dopunom odredbe se vrši preciziranje na koji način se radna verzija Izjave o mreži čini dostupnom), zatim precizirane su odredbe koje se odnose na izradu i objavljivanje izmena i dopuna Izjave o mreži; smanjenje roka za zaključivanje ugovora između železničkih prevoznika i upravljača infrastrukture o uređivanju međusobnih prava i obaveza u vezi sa korišćenjem dodeljenog kapaciteta infrastrukture i ugovorenim uslugama koje pruža upravljač infrastrukture; obaveze upravljača infrastrukture u vezi izmene cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima; i izmena roka za podnošenje zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture koji se mogu podneti upravljaču infrastrukture.

S obzirom da ovaj zakon u velikoj meri utiče na funkcionisanje putničkog i teretnog železničkog saobraćaja u Republici Srbiji i iz tog razloga neophodno je da sve odredbe zakona budu precizno utvrđene kako ne bi bile podložne različitom tumačenju. Materija koja je predmet Predloga zakona neznatno utiče na pokazatelje obima saobraćaja (jedino odredbe koje se odnose na rokove u vezi dodele kapaciteta, izmene Izjave o mreži i eventualno uvođenje odredbi koje se odnose na prava putnika mogu doprineti pravnoj sigurnosti železničkih prevoznika i njihovih korisnika, a time i dovesti do potencijalnog povećanja obima saobraćaja).

Takođe, uočena je potreba za unapređenjem uslova iz oblasti prava putnika, te se navedenim Predlogom zakona sprovodi i dalji postupak usklađivanja sa pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju.

Navedenim Predlogom zakona sprovodi se dalji postupak usklađivanja sa drugim pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno Uredbom (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju i Direktivom (EU) br. 2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje.

Pored toga, Predlogom zakona vrši se usklađivanje sa Zakonom o putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/18 i 95/18 – dr. zakon) i Zakonom o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 38/15 i 49/21), kao i otklanjaju nedostaci teksta Zakona koji su tehničke prirode.

Takođe, ovim Predlogom zakona se preciziraju nadležnosti Direkcije za železnice.

- 3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Nacionalni program za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, odnosno njegov plan donošenja propisa za period 2022-2025.

Ovim dokumentom je predviđen postupak dalje harmonizacije sa propisima Evropske unije, odnosno u konkretnom slučaju, pitanju unapređenja oblasti prava putnika, daljim usklađivanjem sa Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, Uredbom (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju i Direktivom (EU) br. 2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje

- 4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Navedeno pod 2) i 3).

Pored navedenog, ističe se da kada je u pitanju proširivanje nadležnosti Direkcije za železnice u vezi utvrđivanja uslova za izgradnju i rekonstrukciju turističko-muzejske železnice predlog se zasniva na već postojećim nadležnostima i opisu poslova Direkcije za železnice koja je nadležna da propiše sve tehničke uslove i za druge železničke pruge, pa je iz tog razloga izvršena promena.

Kada je u pitanju proširenje nadležnosti Vlade da uređuje slučajeve u kojima Direkcije za železnice može da sprovedi pojednostavljenu kontrolu obračuna cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima, istim se daje osnov za potpuno usklađivanje sa Implementacionom Uredbom Komisije (EU) br. 2015/909 o modalitetima obračuna troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza. Zakonom o železnici bila je propisana odredba kojom Vlada bliže uređuje način i modalitete izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza i sa ovim podzakonskim aktom bilo je predviđeno potpuno usklađivanje sa navedenom Implementacionom uredbom. Tokom donošenja predmetnog podzakonskog akta zbog nepostojanja osnova da se istim razrađuje prava i obaveze Direkcije za železnice član koji se odnosio na slučajeve pojednostavljene procedure nije bio transponovan u

nacionalno zakonodavstvo. Predloženo izmenom u Predlogu zakona se problem rešava. Ista ne čini dodatnu obavezu ni za jedan subjekat već naprotiv daje mogućnost za pojednostavljenje kontrole od strane Direkcije za železnice.

Kada je u pitanju propisivanje da se javni interes utvrđuje ovim zakonom i da traje do završetka radova na železničkoj infrastrukturi, predlog je nastao kao posledica usaglašavanja sa Zakonom o putevima gde je na isti način rešeno ovo pitanje. Na ovaj način smanjena je administrativna procedura koja je prethodno bila utvrđena. Propisivanje odredbi koje se odnose na eksproprijaciju su takođe posledica usaglašavanja sa Zakonom o putevima.

#### 5) Koja promena se predlaže?

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je, u skladu sa iz Nacionalnog programa za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije, odnosno njegovim planom donošenja propisa za period 2022-2025, pokrenulo postupak za donošenje Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici.

Navedenim Predlogom zakona sprovodi se dalji postupak usklađivanja sa pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju i to pre svega u oblasti prava putnika. Ovo usklađivanje se pre svega odnosi na obaveze železničkih prevoznika, upravljača stanica, prodavaca karata i organizatora putovanja u cilju pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću, avansne uplate u slučaju smrti putnika.

Član 20. (97a) Predloga zakona, kojim se vrši usklađivanja sa EU propisom, i koji zbog finansijskog uticaja koji može imati na železničkog prevoznika, predviđeno je da počne da se primenjuje na dan integracije železničkog transportnog tržišta Republike Srbije u železničko transportno tržište Evropske unije. Dok je za čl. 99a, 100a, 100b i 100v predviđena primena godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Pored toga, Predlogom zakona vrši se unapređenje postupka donošenja izmena i dopuna Izjave o mreži od strane upravljača infrastrukture, unapređuje se utvrđivanje javnog interesa i eksproprijacija, preciziraju određene odredbe i otklanjaju nedostaci teksta Zakona koji su tehničke prirode.

#### 6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Promena je neophodna u predloženom obimu, u cilju potpune i precizne primene svih odredbi Zakona o železnici, kako bi se izbeglo pogrešno i proizvoljno tumačenje zakona, kao i radi dalje harmonizacije sa prethodno navedenim EU propisom.

#### 7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Predlog zakona će imati neposredan uticaj na učesnike na tržištu železničkih usluga, odnosno prevoznike u železničkom saobraćaju i korisnike železničkih usluga (putnike i korisnike usluga prevoza robe). S obzirom na odloženu primenu člana 20. Predloga zakona, po stupanju navedene odredbe na snagu, ista će imati uticaj na železničkog prevoznika za prevoz putnika i same putnike čiji će položaj u značajnoj meri biti unapređen s obzirom na sadržaj odredbe.

Takođe pružanjem pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću unapređuje se njihov položaj i dostupnost železničkih stanica i voznih sredstava.

- 8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Dalje unapređenje položaja i prava putnika u železničkom saobraćaju je predviđeno Zakonom o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.

- 9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Ne.

- 10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (*status quo*).

S obzirom na dug period odložene primene navedene odredbe koja se odnose na prava putnika (dan integracije železničkog transportnog tržišta Republike Srbije u železničko transportno tržište Evropske unije ili dan početka pune primene Transportne zajednice), nije relevantno govoriti o numeričkim pokazateljima *status-a quo* za konkretan slučaj s obzirom da primena navedene odredbe zavisi od ekonomske i finansijske snage i efikasnosti postojećeg (ili budućih) železničkog prevoznika za prevoz putnika, ali i stanja železničke infrastrukture.

Što se ostalih odredbi tiče, one su takvog karaktera da ih nije moguće na praktičan način predstaviti kvantitativnim pokazateljima niti evaluirati njihov trend u budućem periodu. Ono što je izvesno jeste da sa porastom efikasnosti železničkog prevoznika i kvaliteta usluge koju pruža (nabavka savremenih voznih sredstava) i unapređenjem železničke infrastrukture koja je osnovni preduslov kvaliteta železničke usluge svakako se (nakon pada pokazatelja koji su nužna posledica pomenutih intervencija na infrastrukturi) može očekivati porast broja putnika i drugih pokazatelja kvaliteta.

- 11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Imajući u vidu da je prevoz putnika na nivou Evropske unije i dalje relativno neprofitabilna delatnost (funkcioniše na osnovu ugovora o obavezi javnog

prevoza i nadoknade po osnovu istog) koju karakteriše nizak stepen razvijenosti konkurencije i mali broj profitabilnih ruta, uz činjenicu da je i dalje niska finansijska i ekonomska moć nacionalnih železničkih prevoznika, može se reći da još uvek nije došlo do pune primene navedenih odredbi.

Ovo naročito ima smisla ako se uzme u obzir čak i da su države članice EU imale pravo na odloženu primenu većine navedenih odredbi do 2022. godine. Dodatno, najavljena izmena zakonodavnog okvira u EU u narednom periodu otvara pitanje neizvesnosti ostanka navedenih odredbi u postojećoj meri i postojećem obliku.

### **PRILOG 3:**

#### **Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva**

- 1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Neophodna promena je potrebna radi dalje integracije domaćeg tržišta železničkih usluga u tržište EU, kroz usaglašavanje regulatornog okvira, što na kraju, između ostalog, treba da rezultuje unapređenjem prava i položaja putnika, naročito u pogledu prava osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću kojima se ovim odredbama dodatno garantuje jednak pristup uslugama železničkog prevoza. Takođe, preciziranjem određenih odredbi postiže se veća pravna izvesnost za sve učesnike na tržištu, što ima pozitivan uticaj na aktivnosti na celom tržištu.

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Predlogom zakona postiže se:

- 1) Usklađivanje sa Uredbom (EZ) br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju u oblasti prava putnika čime se postiže unapređenje njihovog položaja,
- 2) Usklađivanje sa Uredbom (EZ) broj 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju i Direktivom (EU) br. 2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje
- 3) Usklađivanje terminologije
- 4) Otklanjanje nedostataka u formulaciji iz važećeg zakona i drugih nedostataka tehničke prirode.



Krajnji efekat ovih promena jeste unapređenje prava putnika, njihova zaštita i poboljšani položaj, kao i unapređenje ostalih aktivnosti na železničkom tržištu, naročito kroz usaglašavanje dinamike odnosno rokova za podnošenje zahteva za trasu od strane prevoznika kao i roka za objavu izjave o mreži od strane upravljača infrastrukture.

Pored toga preciziranje pravila vezanih za obavezu javnog prevoza su takođe obuhvaćena ovim izmenama.

- 3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritarnim ciljevima Vlade?

Da. Usklađeni su sa trenutno važećim pravnim okvirom u oblasti železnice, kao što su Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju, Zakon o železnici, Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema i dr.

Takođe, opšti i posebni ciljevi će biti usklađeni sa svim dokumentima javnih politika koji su trenutno u fazi izrade (Nacionalni program javne železničke infrastrukture 2023- 2026, Strategija razvoja saobraćaja 2023-2030 i dr.).

Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Primenu odredbi koje se odnose na prava putnika moguće je pratiti kroz povećanje broja prevezenih putnika, rezultate ankete o zadovoljstvu korisnika koju sprovodi železnički prevoznik, kao i broj podnetih pritužbi železničkom prevozniku i Direkciji za železnice.

Primenu odredbi koje se odnose na infrastrukturu je moguće pratiti kroz broj prevezenih putnika, količinu prevezene robe i sl.

Primenu odredbi koje se odnose na bezbednost moguće je pratiti kroz ukupan broj nesreća i nezgoda, broj nesreća i nezgoda na pružnim prelazima itd.

Godina	Početna vrednost 2023.	2024.	Ciljna vrednost 2025.
Broj prevezenih putnika u unutrašnjem železničkom saobraćaju	5.226.000	6.000.000	7.000.000
Broj prevezenih putnika u međunarodnom železničkom saobraćaju	131.000	150.000	200.000
Broj prevezene robe u međunarodnom železničkom saobraćaju (tone)	6.300.800	6.500.000	7.000.000
Broj prevezene robe u unutrašnjem železničkom saobraćaju (tone)	2.499.200	3.000.000	3.500.000
Broj podnetih žalbi/pritužbi prevozniku i Direkciji za	3	1	0

železnice			
Ukupan broj nesreća	250	230	210
Broj nesreća na putnim prelazima	40	35	33

**PRILOG 4:****Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika**

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „*status quo*” opcija?

Nema alternativnih mera osim odgovarajuće izmene i dopune Zakona.

- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Nema drugih opcija za postizanje željene promene.

- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Pored uvedene sankcije (novčane kazne), razmatrane su i druge restriktivne mere ali je utvrđeno da zbog prirode odredbe, odnosno prekršaja, primena podsticajnih mera nije moguća.

- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Nema institucionalno-upravljačko-organizacionih mera koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi.

- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Sprovođenje informativno-edukativnih mera nije potrebno da bi se postigli opšti i posebni ciljevi.

- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

Problem se može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora.

- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da.



8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Opcija je primena regulatorne mere, odnosno izmena i dopuna Zakona.

**Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata**

- 1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Izabrana opcija neće imati značajnije efekte na javne prihode i rashode, osim u slučaju omogućavanja pristupa železničkim stanicama osobama sa invaliditetom, kroz usaglašavanje sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, što može u određenoj meri uticati na povećane izdatke upravljača infrastrukture. Zakonom o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni glasnik RS”, broj 41/18) utvrđena je primena tehničkih specifikacija interoperabilnosti (TSI) za čije objavljivanje je nadležna Direkcija za železnice. Jedna od 11 TSI odnosi se na pristupačnost železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjenje pokretljivosti. Opšti uslovi interoperabilnosti važe za izgradnju novih kao i za obnovu i unapređenje postojećih železničkih pruga, pa će prilikom svake rekonstrukcije, modernizacije i izgradnje pruga predmetne tehničke specifikacije biti primenjene. Postepenom obnovom i unapređenjem konkretnih deonica železničke mreže pruga Republike Srbije, javiće se obaveza za prilagođavanjem i modernizovanjem istih u skladu sa zahtevima interoperabilnosti. Odlukom o Nacionalnom programu javne železničke infrastrukture za period od 2017. do 2021. godine („Službeni glasnik RS”, broj 53/17) planirane su značajne investicije. Primera radi finansijska procena potencijalnih izdataka potrebnih za sprovođenje člana 99a) Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici kada je u pitanju upravljač infrastrukture, na projektu rekonstrukcije i modernizacije na deonici pruge Beograd Centar-Stara Pazova, podrazumeva ugradnju liftova na svim stanicama i stajalištima, i iznosi 49.910.486 dinara (474.215,66 dolara) za 23 lifta, što u odnosu na ukupnu investicionu vrednost iznosi oko 0,13%. U skladu sa navedenim procena potencijalnih izdataka potrebnih za ugradnju liftova utiče na povećanje vrednosti investicije za 0,13% ukoliko se liftovi ugrađuju na svim stanicama i stajalištima. Prilikom određivanja potrebnih finansijskih izdataka treba imati na umu da je minimalni broj liftova za stanice sa peronima bez podhodnika 2, odnosno da je neophodan iznos od približno 4.433.738 dinara (42.000 dolara) po stanici. S obzirom da maksimalan broj stanica koje mogu biti otvorene za prijem i otpremu putnika na mreži pruga Srbije iznosi oko 390, procena je da je oko 14,5 mil. evra iznos koji je potreban za opremanje ovih stanica liftovima u skladu sa zahtevima TSI. Pored ovih troškova, neophodna je i adaptacija pristupnih puteva i drugih prilaza stanicama čiji je broj, mesnu situaciju, a samim tim i troškove veoma teško utvrditi bez prethodne namenske studije za svaki slučaj pojedinačno.

Sadašnji status je da službena mesta koja su opremljena dizalicama za invalidska kolica i u kojima se vrši prijem i otprema putnika u invalidskim kolicima su: Beograd Centar, Novi Sad, Vrbas i Subotica. Prevoz osoba u

invalidskim kolicima organizovan je od strane železničkog prevoznika i u vozovima. „Srbija Voz” u svom voznom parku poseduje elektromotorne (serije 413/417) i dizelmotorne garniture (serije 711) koje su prilagođene ulazu/izlazu osoba u invalidskim kolicima kao i kretanje unutar garniture i korišćenje toaleta. Broj mesta za prevoz osoba sa invalidskim kolicima u DMV serije 711 i EMV serije 413/417 je ograničen. Primera radi za EMV serije 413/417 broj mesta je 2 za osobe sa invalidskim kolicima i 25 mesta za osobe sa smanjenom pokretljivošću.

S druge strane klasične garniture kao i elektromotorne i dizelmotorne garniture čija je starost 40 i više godina (serije 412/416, 712, 812/816 i slično) nije moguće prilagoditi za ulazak i izlaz osoba u invalidskim kolicima.

Takođe, u poslednjoj fazi, potrebno je prilagoditi i postojeća vozna sredstva, gde je to moguće, od strane prevoznika, dok za nabavku novih (u skladu sa odredbama pomenutog TSI), važi pravilo da ona moraju biti u skladu sa zahtevima ovog TSI. S obzirom na to da se, prema procenama prevoznika, radi o znatnim finansijskim sredstvima, na koje može uticati mnogo faktora (u zavisnosti od starosti i tehničkog stanja svakog voznog sredstva), u ovom trenutku nije moguće dati relevantnu finansijsku procenu ovih troškova.

Imajući u vidu odloženu primenu odredbe koja se odnosi na oblast prava putnika, odnosno avansnu isplatu u slučaju smrti, kada bi se navedena odredba primenjivala bez odlaganja, ista bi mogla imati negativan uticaj na finansijsko-ekonomsku održivost železničkog preduzeća „Srbija Voz” a.d. a samim tim i na budžet Republike Srbije s obzirom da je glavni izvor prihoda navedenog preduzeća nadoknada za obavezu javnog prevoza koja se dodeljuje na osnovu ugovora sa Vladom.

Period odložene primene garantuje dovoljan vremenski period za finansijsku konsolidaciju preduzeća, povećanje efikasnosti poslovanja i završetak određenog dela infrastrukturnih projekata koji će obezbediti dovoljan nivo kvaliteta železničkog prevoza.

Od 10. avgusta 2015. godine, kada je formiran „Srbija Voz” a.d. do danas nije bilo smrtnih slučajeva za koje je bio odgovoran prevoznik, a prevoznik ima zaključen ugovor sa osiguravajućim društvom, i u slučaju smrti putnika, osiguravajuće društvo isplaćuje troškove. U pogledu troškova zbog povreda putnika, iste se isplaćuju putniku na nekoliko načina:

- na osnovu isplate odštete od strane osiguravajućeg društva (na osnovu Ugovora sa osiguravajućim društvom podatke o visini isplaćenih odšteta ima isključivo osiguravajuće društvo) za teže telesne povrede i smrtne slučajeve,
- na osnovu vansudskog poravnanja i
- na osnovu sudske odluke.

Primera radi, u toku 2017. godine po osnovu vansudskog poravnanja zbog povređivanja 18 putnika, „Srbija Voz” a.d. je isplatio 1.684.602,00 dinara, dok

je po osnovu donete sudske odluke zbog povređivanja 4 putnika, „Srbija Voz” a.d. isplatio 515.000,00 dinara, što je ukupno za 22 putnika - 2.199.602,00 dinara, odnosno prosečno po putniku 99.981,90 dinara (oko 850 evra). U toku 2018. godine na osnovu predmeta čiji je postupak okončan, evidentirane su samo isplate po osnovu vansudskog poravnjanja zbog povređivanja 17 putnika, zbog čega je „Srbija Voz” a.d. isplatio 802.550,00 dinara. Slučajevi iz 2019. godine su još uvek u toku rešavanja pa trenutno nije moguće dati precizne podatke o broju putnika kojima će eventualno biti isplaćena naknada, kao ni o visini naknade. Primera radi, u slučaju primene člana zakona koji se odnosi na avansnu isplatu, ukoliko se uzme prosečan broj povređenih putnika kao u 2017. godini, odnosno 22, i ukoliko se na osnovu obaveze iz člana 97a isplati minimalni iznos za avansnu isplatu (21.000 evra u dinarskoj protivvrednosti), ukupan iznos koji je železnički prevoznik u obavezi da obezbedi je oko 54.148.556,00 dinara, što je značajan iznos ako se uporedi sa sadašnjim stanjem. Naknadno, u skladu sa odredbama ovog člana, moguć je kasniji povraćaj određenog dela ovog iznosa prevozniku, u slučaju da je nesreća (ili smrt putnika) isključiva odgovornost samog putnika ili je avans pokriven kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu zakona. U svakom slučaju, usklađivanje ovih odredbi sa odredbama Evropske unije je prioritet i bezbednost svakog putnika i njegova prava ne treba dovoditi u pitanje bez obzira da li ga prevozi železnički prevoznik u Republici Srbiji ili nekoj drugoj državi.

- 2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbeđivanje finansijskih sredstava za realizaciju propisanih mera. Na dugoročnom planu, nije jednostavno proceniti neophodnost finansijskih sredstava.

- 3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

- 4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Nije relevantno.

- 5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

Nije relevantno.

- 6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Nije relevantno.

## **PRILOG 6:**

### **Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata**

- 1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Predlog zakona neće stvoriti dodatne troškove za privredu do stupanja na snagu odredbi sa odloženom primenom. Koristi privredi mogu da se ogledaju kroz poboljšano planiranje saobraćaja time što je rok za podnošenje zahteva za trasom i objavljivanje izjave o mreži sada prilagođen potrebama samih prevoznika (korisnicima prevoza - privrede) i mogućnostima upravljača infrastrukture. U vezi sa ukidanjem dužnosti upravljača infrastrukture da „kvalitetno održava železničku infrastrukturu”, napominjemo da ova odredba ne proizvodi nikakve relevantne promene u načinu održavanja infrastrukture, s obzirom da se ista odvija u skladu sa propisima i tehničkim zahtevima kojima se ista reguliše. Pomenuta odredba je obrisana iz zakona radi pravne sigurnosti, odnosno iz razloga da se pojam „kvalitetno održavanje” ne bi mogao proizvoljno tumačiti.

Što se tiče odredbe o neposrednoj dodeli ugovora o obavezi javnog prevoza za vrednost ugovora u iznosu manjem od 1.000.000,00 evra ili u slučaju da se isti odnosi na pružanje usluga obima manjeg od 300.000,00 km nije od relevantnog ekonomskog efekta na republičkom nivou (s obzirom da je vrednost usluge obaveze javnog prevoza na ovom nivou, kao i njihov obim, daleko veći). Potencijalni efekat ove odredbe može se ogledati na jedinice lokalnih samouprava, koje u skladu sa čl. 111. Zakona o železnici mogu zaključiti ugovor o obavezi javnog prevoza, što im omogućava pojednostavljenje administrativnih procedura i tehničke zahtevnosti pripreme tenderske procedure (ova odredba je u potpunosti u skladu za odredbama Uredbe (EU) 1370/2007). Do sada ni jedna lokalna samoprava nije zaključila ovakvu vrstu ugovora sa železničkim prevoznikom i tokom konsultacija sa predstavnicima lokalnih samouprava isti su istakli da postoji potreba za železničkim prevozom, ali da ne raspolažu sa dovoljnim finansijskim sredstva za ove namene. Predloženom odredbom daje se samo mogućnost za zaključivanje i ovakvih ugovora gde neće biti potrebno dodeliti ugovor o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa u navedenom slučaju, što je olakšavajuća okolnost kada budu postojala dva železnička prevoznika za prevoz putnika, odnosno kada se bude sprovodio javni konkurs-tender.

Odredba o obavezi plaćanja administrativnih taksi na saglasnosti koje izdaje Direkcija (član 33. Predloga zakona), s obzirom da na broj potencijalnih saglasnosti kao i visinu ovih taksi (22.880 dinara) neće prouzrokovati značajne finansijske efekte na vlasnika, odnosno korisnika industrijskog koloseka, a posebno imajući u vidu da se ova saglasnost i pre naplaćivala

Efekat uvođenja instituta avansne isplate kojim se utvrđuje odgovornost u slučaju povrede ili smrti putnika (član 39. Predloga zakona) objašnjen je, između ostalog, u okviru odgovora na pitanje 1) Priloga 5.

Finansijski efekat obaveze osiguravanja pristupačnosti stanicama, platformama i voznim sredstvima licima sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, objašnjen je u okviru odgovora na pitanje 1) Priloga 5, dok ekonomski efekat (zapošljavanje novih zaposlenih i sl.) nije relevantan s obzirom na obuhvat, obim i dinamiku aktivnosti opisanih u okviru pomenutog odgovora.

U vezi sa obavezom vođenja posebne računovodstvene evidencije za ostale aktivnosti železničkog prevoznika za prevoz putnika u odnosu na aktivnosti vezane za pružanje obaveze javnog prevoza, važno je napomenuti da je ova obaveza već u primeni od strane „Srbija Voz” a.d. kao i da je ona do nedavno bila propisana Uredbom o pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza putnika u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 91/15), ali da je prilikom donošenja nove uredbe koja uređuje predmetnu materiju, morala biti uklonjena iz iste iz razloga što ne potpada pod pravni osnov ove uredbe, već prirodno spada pod materiju koja se uređuje Zakonom o železnici.

Što se tiče odredaba koje stupaju na snagu sa odloženom primenom, konkretno, član 39. kojim se uvodi obaveza prevoznika za avansnom isplatom u slučaju smrti putnika bez obzira na odgovornost, u iznosu od 21.000 evra, visina tog iznosa jeste značajna za domaće uslove u apsolutnom smislu, ali se radi o odredbi koja je rezultat usaglašavanja sa Uredbom (EU) 1371/2007 o pravima putnika, i kao takav predstavlja usaglašen iznos na nivou EU, samim tim prilagođen ekonomskom statusu svih država članica.

S tim u vezi potrebno je imati u vidu da se nesreće sa smrtnim ishodom putnika, ne događaju često. Primera radi, na osnovu godišnjih Izveštaja o bezbednosti u železničkom saobraćaju Direkcije za železnice, u 2021. godini nije bilo smrtnih slučajeva putnika (bio je jedan slučaj težeg povređivanja). Takođe, u periodu 2017-2020, nije bilo niti jednog slučaja težeg povređivanja ili smrti putnika (2017. bilo je nekoliko slučajeva lakšeg povređivanja, težeg povređivanja i smrtnog ishoda ali ni u jednom od njih nisu učestvovali putnici već treća lica).

Za potrebe analize, potrebno je razmotriti i slučaj potencijalnog događaja – nesreće, katastrofalnih razmera, čiju frekventnost nije moguće pouzdano pretpostaviti, ali se na osnovu analize sličnih događaja u Srbiji i Evropi, može pretpostaviti da se događa sa frekventnošću od jedne do više decenija.

U slučaju ovakve nesreće, iznos avansne isplate bi bio, primera radi, za slučaj od stotinu putnika, 2,1 mil. evra. Potrebno je imati u vidu da prevoznik ovaj iznos potencijalno pokriva iz osiguranja.



Što se tiče odredaba iz član 40. navedenog zakona, a koje se tiču pristupačnosti železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, samo deo koji se tiče usaglašavanja sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost, izaziva značajniji finansijski izdatak (stav. 1. čl. 99a), koji podrazumeva obezbeđivanje potrebnih finansijskih sredstva za uređenje službenih mesta kako bi bila pristupačna osobama sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću (oko 10 % ukupne vrednosti investicije za svaki projekat rekonstrukcije i modernizacije železničke infrastrukture). Potrebno je imati u vidu da se TSI-jevi, u skladu sa članom 10. važećeg Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema primenjuju na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge obuhvaćene proširenom TEN-T (Trans-European Transport Network) mreže za jugoistočnu Evropu, uključujući sve tekuće, ali i planirane projekte rekonstrukcije i modernizacije železničke infrastrukture.

Takođe, u skladu sa član 11. istog zakona, postoji mogućnost odstupanja od TSI-a prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI-ja dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;

Ostale odredbe iz član 40. navedenog zakona, a koje se tiču pristupačnosti železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti su primarno proceduralno-organizacionog karaktera, s obzirom da se tiču uspostavljanju mehanizama pružanja pomoći licima sa smanjenom pokretljivošću prilikom dolaska i odlaska sa stanice odnosno ulaska ili izlaska sa voza, što, tamo gde je to izvodljivo, uzimajući u obzir i relativno mali broj takvih potencijalnih putnika, ne zahteva veća finansijska sredstva.

U vezi sa odredbama koje se odnose na troškove upravljanje uređajima na putnom prelazu u staničnom području ističemo da na javnoj železničkoj infrastrukturi ima ukupno 353 putna prelaza u staničnom području, kao i da je pojedinačni iznos godišnjih troškova redovnog održavanja na ovim putnim prelazima oko 20.984,45 dinara sa PDV-om, što znači da je ukupan iznos godišnjih troškova redovnog održavanja za sve putne prelaze u staničnom području oko 7.195.710,85 dinara sa PDV-om.

2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Videti pod 1).

3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Videti pod 1).

4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Nije relevantno.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Nije relevantno.

- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

Doći će do povećanja obaveza zaposlenog železničkog osoblja u smislu omogućavanja ravnopravnog pristupa uslugama osobama sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću. Ove se u celini unapređuje kvalitet usluge železničkog saobraćaja.



**Ključna pitanja za analizu efekata na društvo**

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Izabrana opcija će, po stupanju na snagu odredbi sa odloženom primenom, potencijalno ostvariti materijalnu korist putnicima u slučaju smrti putnika na drugačiji način nego što je to sada uređeno. Ostale odredbe će uglavnom imati pozitivan nematerijalni efekat pre svega na putnike, tj. korisnike železničkih usluga, bez negativnih materijalnih efekata.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?

Predloženim merama se sprečavaju negativni uticaji na sve zainteresovane grupe populacije.

- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?

Izabrana opcija će imati pozitivan uticaj na sve putnike, naročito na putnike sa invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću s obzirom da se Predlogom zakona garantuje jednak pristup uslugama u vozu ovoj kategoriji putnika kao i obaveza prevoznika, upravljača stanica i dr. u pogledu pomoći ovim licima.

- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?

Nije relevantno.

- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnog identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman svih putnika, naročito onih sa invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću na način opisan u okviru prethodnih odgovora.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Nije relevantno.

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Izabrana opcija utiče podjednako na celu teritoriju Republike Srbije.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

Nije relevantno.

**Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu**

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetske efikasnost i obnovljive izvore energije?

Predlog zakona ne prouzrokuje direktan uticaj na životnu sredinu, osim u meri u kojoj povećanjem kvaliteta železničkog prevoza dolazi do prelaska putnika sa drugih vidova saobraćaja (pre svega prevoz automobilima, autobusima i sl.) što dovodi do pozitivnog uticaja na životnu sredinu imajući u vidu da je železnica ekološki povoljan vid prevoza.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?

Predlog zakona ne prouzrokuje nikakav uticaj na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu

- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?

Predlog zakona neće proizvesti nikakav uticaj na zdravlje ljudi.

- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?

Predlog zakona ne predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

Predlog zakona ne utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast.

**Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata**

- 1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Predlogom zakona ne uvode se organizacione, upravljačke ili institucionalne promene.

- 2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

MGSI i Direkcija za železnice imaju potrebne administrativne kapacitete.

- 3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti?

Za realizaciju izabrane opcije nije bilo potrebno nikakvo restrukturiranje.

- 4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Da. Posebno se ističe da je izmena koja se odnosi na nadležnost Direkcije da uređuje uslove za izgradnju i rekonstrukciju turističko - muzejske železnice da se predlog zasniva na već postojećim nadležnostima i opisu poslova Direkcije za železnice, u skladu sa Zakonom o železnici i Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju koja je nadležna da propisuje tehničke uslove i za druge železničke pruge, pa je iz tog razloga izvršena izmena. S obzirom da je Direkcija posebna organizacija u skladu sa Zakonom o državnoj upravi, ona takva podzakonska akta donosi kao pravilnike.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Da. Uticaj se ogleda u pravnoj sigurnosti u oblasti prava železničkih prevoznika i korisnika njihovih usluga.

- 6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Nije relevantno.

- 7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Dodatno, potrebno je ostvariti finansijsku konsolidaciju i efikasnost nacionalnog železničkog prevoznika za prevoz putnika kako bi bio u stanju da sprovede odredbu sa odloženom primenom iz ovog Predloga zakona. Finansijska konsolidacija i unapređenje efikasnosti nacionalnog železničkog prevoza biće moguća tek nakon završetka trenutnih i planiranih infrastrukturnih projekata, koji u znatnoj meri otežavaju poslovanje svih prevoznika (zatvori pruga, korišćenje alternativnih prevoznih puteva koji su nepovoljniji za korisnike, produženja vremena putovanja i sl). Nakon završetka ovih projekata, koji će rezultovati u porastu kvaliteta železničkih usluga i atraktivnosti železničkog prevoza, što će dovesti do povećanog broja korisnika prevoza (putnika), doći će i do porasta prihoda železničkih preduzeća. Takođe, pored ostalih aktivnosti kao što su unapređenje ugovora i upravljanja ugovorom o obavezi javnog prevoza, uvođenja novih tehnologija kao što je uvođenje novog poslovno-informacionog rešenja (ERP) i elektronska kupovina i naplata karata, trenutno se sprovode aktivnosti sa ciljem unapređenja korporativnog upravljanja od strane prevoznika (projekat EBRD-a), što će takođe dovesti do finansijske konsolidacije preduzeća.

**Ključna pitanja za analizu rizika**

- 1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocce odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Kroz mogućnost davanje mišljenja i rad radne grupe obezbeđena je podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa.

- 2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Predložene izmene Predloga zakona ne zahtevaju obezbeđivanje finansijskih sredstava za njegovo sprovođenje. Predlogom zakona se ne predviđa sprovođenje javnih nabavki.

- 3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Na kratkoročnom planu ne postoji rizik sprovođenja izabrane opcije. Na srednjoročnom i dugoročnom planu postoji neizvesnost finansijske sposobnosti prevoznika da sprovede propisanu obavezu sa odloženom primenom.

**OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA  
EVROPSKE UNIJE**

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa  
Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada  
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici

Draft Law on changes and amendments of the Law on Railways

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,  
Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa je sadržana u Poglavlju III, naslov VIII, član 108.

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,  
Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva je propisan u Poglavlju, naslov VI, član 72.

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka d) – potpuno usklađeno

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

1. Direktiva (EU) br.2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko područje (prerađen tekst), Službeni glasnik broj L 315, 14.12.2012.

Directive (EC) No 2012/34 of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast), OJ L 343/32, 14.12.2012.

CELEX 2012L0034 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEX-ima:

3216L2370  
3217D2075  
Delimično usklađeno

2. Uredba (EZ) br. 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, Službeni list L 315/1, 3.12.2007.

Regulation (EC) no 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315/1, 03.12.2007.

CELEX 32007R1370  
Delimično usklađeno

3. Uredba (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, OJ L 315, 3.12.2007.

Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.

CELEX 32007R1371  
Potpuno usklađeno

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

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

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

Rok za potpuno usklađivanje sa Uredbama (EZ) br. 1370/2007 i 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju i Direktivom (EU) br.2012/34 Evropskog parlamenta i Saveta od 21. novembra 2012, u skladu sa NPAA je planiran je za IV kvartal 2024. godine.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?  
Jesu.

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?  
Nije.



8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

U toku postupka pripreme ovog zakona nije ostvarena saradnja sa Evropskom komisijom, tj. tekst nije poslat EK na sugestije i komentare.

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti.

<p>1. Naziv propisa Evropske unije:</p> <p>DIREKTIVA 2012/34/EUEVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETAod 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje (prerađen tekst), Službeni list broj L 315, 14.12.2012.(izmenjena Direktivom 2016/2370 od 14. decembra 2016. godine i Delegiranom odlukom Komisije (EU) 2017/2075)</p> <p>DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 21 November 2012 establishing a single European railway area(recast), <i>OJ L</i> 343/32, 14.12.2012.(amended by Directive (EU) 2016/2370 of 14 December 2016 and Commission Delegated Decision (EU) 2017/2075)</p>				<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32012L0034</p> <p>32016L2370</p> <p>32017D2075</p>			
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada</p>				<p>4. Datum izrade tabele:</p>			
<p>Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>				<p>Mart 2023.</p>			
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p> <p>01. Zakona o železnici („Službeni glasnik RS“, broj 41/18) Law on Railways („Official Gazette RS“, broj 41/2018)</p> <p>02. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici Draft of the Law on amendments of the Law on Railways</p>				<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p> <p>2022-178</p>			
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>							
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)	
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno -	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti	

				DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)		
1. 1.	This Directive lays down: (a) the rules applicable to the management of railway infrastructure and to rail transport activities of the railway undertakings established or to be established in a Member State as set out in Chapter II; (b) the criteria applicable to the issuing, renewal or amendment of licences by a Member State intended for railway undertakings which are or will be established in the Union as set out in Chapter III; (c) the principles and procedures applicable to the setting and collecting of railway infrastructure charges and the allocation of railway infrastructure capacity as set out in Chapter IV.			DU	Zakon ne sadrži posebnu odredbu odgovarajuće sadržine, međutim iz teksta zakona se vidi da je predmet regulisanja materija koja je predmet ove Direktive.	
1.2.	2. This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.	01. 1.2	Odredbe ovog zakona primenjuju se na unutrašnji i međunarodni železnički saobraćaj, ako potvrđenim međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.	PU		
2.1.	1. Chapter II shall not apply to railway undertakings which only operate urban, suburban or	02.	Na pruge turističko-muzejske železnice ne primenjuju se odredbe ovog zakona kojima	DU	Zakonom nisu predviđena sva izuzeća, imajući	

	<p>regional services on local and regional stand-alone networks for transport services on railway infrastructure or on networks intended only for the operation of urban or suburban rail services. Notwithstanding the first subparagraph, when such a railway undertaking is under the direct or indirect control of an undertaking or another entity performing or integrating rail transport services other than urban, suburban or regional services, Articles 4 and 5 shall apply. Article 6 shall also apply to such a railway undertaking with regard to the relationship between the railway undertaking and the undertaking or entity which controls it directly or indirectly.</p>	5.3 – 5.4	<p>se uređuje pristup železničkoj infrastrukturi i uslugama, obračun cena pristupa o dodela kapaciteta železničke infrastrukture.</p> <p>Vlada uređuje način i uslove organizovanja javnog prevoza u turističke svrhe na toj železnici</p>		u vidu stanje tržišta železničkih usluga u Srbiji.	
2.2.	<p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure;</li> <li>(b) undertakings which only operate urban or suburban rail passenger services;</li> <li>(c) undertakings which only operate regional rail freight services;</li> <li>(d) undertakings which only operate freight services on privately owned railway</li> </ul>			NP	Diskreciona odredba	

	infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.					
2.3.	3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 and 13 and Chapter IV: (a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure; (b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services; (c) regional networks which are used for regional freight services solely by a railway undertaking that is not covered under paragraph 1 until capacity on that network is requested by another applicant; (d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.			NP	Diskreciona odredba	
2.3.1	3a. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8: Local, low-traffic lines of a length not exceeding 100 km that are used for freight traffic between a mainline and points of origin and destination of shipments along those lines, provided that those lines are managed by entities other than			NP	Diskreciona odredba	

	<p>the main infrastructure manager and that either (a) those lines are used by a single freight operator or (b) the essential functions in relation to those lines are performed by a body which is not controlled by any railway undertaking. Where there is only a single freight operator, Member States may also exempt it from the application of Chapter IV until capacity is requested by another applicant. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for passenger services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c, 7d and 8.</p>					
2.3.2	<p>3b. Member States may exclude the following from the application of Article 7, 7a, 7b, 7c and 7d: Regional low-traffic networks managed by an entity other than the main infrastructure manager and used for the operation of regional passenger services provided by a single railway undertaking other than the incumbent railway undertaking of the Member State, until capacity for passenger services on that network is requested, and provided that the undertaking is independent of any railway</p>			NP	Diskreciona odredba	

	undertaking operating freight services. This paragraph can equally be applied where the line is used also, to a limited extent, for freight services. Member States shall inform the Commission of their intention to exclude such lines from the application of Articles 7, 7a, 7b, 7c and 7d.					
2.4.	4. Without prejudice to paragraph 3, Member States may exclude local and regional railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the railway market from the application of Article 8(3) and local railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the railway market from the application of Articles 7, 7a, 7c and Chapter IV. Member States shall notify the Commission of their intention to exclude such railway infrastructures. The Commission shall adopt implementing acts setting out its decision whether such railway infrastructure may be considered to be without strategic importance. In doing so, the Commission shall take into account the length of railway lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted.			NP	Diskreciona odredba	

	Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).					
2.5.	5. Member States may exclude from the application of Article 31(5) vehicles operated or intended to be operated from and to third countries, running on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union.			NP	Diskreciona odredba	
2.6.	6. Member States may decide time periods and deadlines for the schedule for capacity allocation which are different from those referred to in Article 43(2), point 2(b) of Annex VI and points 3, 4 and 5 of Annex VII if the establishment of international train paths in cooperation with infrastructure managers of third countries on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union has a significant impact on the schedule for capacity allocation in general.			NP	Diskreciona odredba	
2.7.	7. Member States may decide to publish the charging framework and charging rules applicable specifically to international freight services from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union with			NP	Diskreciona odredba	



	different instruments and deadlines than those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.					
2.8.	8. Member States may exclude from the application of Chapter IV railway infrastructure, whose track gauge is different from the main rail network within the Union, and which connects cross-border stations of a Member State to the territory of a third country.			NP	Diskreciona odredba	
2.8a	8a. For a period of 10 years after 24 December 2016, Member States may exclude from the application of Chapters II and IV of this Directive, with the exception of Articles 10, 13 and 56, isolated railway lines of less than 500 km, with a different track gauge to that of the main domestic network, that connect with a third country to which Union rail legislation does not apply and that are managed by a different infrastructure manager than the main domestic network. Railway undertakings operating exclusively on such lines may be exempted from the application of Chapter II. Such exemptions may be renewed for periods not exceeding 5 years. No later than 12 months before the expiry date of the exemption, a Member State that intends to renew an exemption shall notify			NP	Nije primenljivo iz razloga što je reč o Diskrecionoj odredbi i ndležnosti Komisije.	

	<p>the Commission of its intention to do so. The Commission shall examine whether the conditions for an exemption set out in the first subparagraph are still met. If that is not the case, the Commission shall adopt implementing acts setting out its decision on the termination of the exemption. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p>					
2.9.	<p>9. This Directive shall not apply to undertakings the business of which is limited to providing solely shuttle services for road vehicles through undersea tunnels or to transport operations in the form of shuttle services for road vehicles through such tunnels except Article 6(1) and (4) and Articles 10, 11, 12 and 28.</p>			NP	<p>Nije primenljivo iz razloga što u RS ne postoje podzemski tuneli, kao ni more.</p>	
2.10.	<p>10. Member States may exclude from the application of Chapter II, with the exception of Article 14, and Chapter IV, any railway service carried out in transit through the Union.</p>			NP	<p>Diskreciona odredba</p>	
2.11.	<p>11. Member States may exclude from the application of Article 32(4) trains not equipped with the European Train Control System (ETCS) and used for regional passenger services which have been placed into service for the</p>			NP	<p>Diskreciona odredba</p>	

	first time before 1985.					
2.12.	12. Where there is an existing public-private partnership concluded before 16 June 2015 and the private party to that partnership is also a railway undertaking responsible for providing passenger railway services on the infrastructure, Member States may continue to exempt such a private party from the application of Articles 7, 7a and 7d and to limit the right to pick up and set down passengers for services operated by railway undertakings on the same infrastructure as the passenger services provided by the private party under the public-private partnership.			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
2.13.	13. Private infrastructure managers that are party to a public-private partnership concluded before 24 December 2016 and that do not receive public funds shall be excluded from the application of Article 7d provided that loans and financial guarantees operated by the infrastructure manager do not benefit directly or indirectly specific railway undertakings.			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem	

					procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
3. 1.1.	'railway undertaking' means any public or private undertaking licensed according to this Directive, the principal business of which is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;	02. 2.1.10	<i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom sa aspekta pristupa železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe;	PU		

3.1.2.	'infrastructure manager' means any body or firm responsible for the operation, maintenance and renewal of railway infrastructure on a network, as well as responsible for participating in its development as determined by the Member State within the framework of its general policy on development and financing of infrastructure;	01. 2.1.69	<i>upravljatelj infrastrukture</i> je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;	PU		
3.1.2a	(2a) 'development of the railway infrastructure' means network planning, financial and investment planning as well as the building and upgrading of the infrastructure;	01. 2.1.55	<i>razvoj železničke infrastrukture</i> obuhvata planiranje mreže, finansijsko i investiciono planiranje, kao i izgradnju i modernizaciju infrastrukture;	PU		
3.1.2b	(2b) 'operation of the railway infrastructure' means train path allocation, traffic management and infrastructure charging;	01. 2.1.8	<i>eksploatacija javne železničke infrastrukture</i> je dodela trase voza, upravljanje saobraćajem i naplata cena pristupa;	PU		

3.1.2c	(2c) 'maintenance of the railway infrastructure' means works intended to maintain the condition and capability of existing infrastructure;	01. 2.1.38	<i>održavanje železničke infrastrukture</i> obuhvata radove koji se izvode u cilju očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;	PU		
3.1.2d	(2d) 'renewal of the railway infrastructure' means major substitution works on the existing infrastructure which do not change its overall performance;	01. 2.1.37	<i>obnova železničke infrastrukture</i> obuhvata radove velikog obima zamene elementa na postojećoj infrastrukturi, kojima se ne menja njeno celokupno funkcionisanje;	PU		
3.1.2e	(2e) 'upgrade of the railway infrastructure' means major modification works to the infrastructure which improve its overall performance;	01. 2.1.68	<i>unapređenje železničke infrastrukture (modernizacija)</i> obuhvata radove velikog obima na infrastrukturi kojima se poboljšava njeno celokupno funkcionisanje;	PU		
3.1.2f	(2f) 'essential functions' of infrastructure management means decisionmaking concerning train path allocation, including both the definition and the assessment of availability and the allocation of individual train paths, and decision-making concerning infrastructure charging, including determination and collection of charges, in accordance with the	01. 7.1	Osnovne funkcije upravljača infrastrukture, koje su odlučujuće za ravnopravni i nediskriminatorski pristup infrastrukturi, su: 1) odlučivanje o dodeli trase voza, uključujući i procenu raspoloživosti kapaciteta infrastrukture i dodelu pojedinačnih trasa vozova, u skladu sa ovim zakonom;	PU		

	charging framework and the capacity allocation framework established by the Member States pursuant to Articles 29 and 39;		2) utvrđivanje visina cena pristupa železničkoj infrastrukturi, uključujući i naplatu tih cena, u skladu sa ovim zakonom.			
3.1.3.	railway infrastructure' means the items listed in Annex I;	01. 2.1.20  02. 4.	<p><i>javna železnička infrastruktura</i> obuhvata celokupnu železničku infrastrukturu koja čini mrežu kojom upravlja upravljač infrastrukture, isključujući pruge i sporedne koloseke (industrijske pruge i koloseke), koji su priključeni na mrežu;</p> <p>Železnička infrastruktura u smislu ovog zakona sastoji se od sledećih elemenata, koji čine prugu i sporedne koloseke na mreži, kao i industrijske koloseke priključene na mrežu:</p> <p>1) pružni pojas;</p> <p>2) kolosek i podloga koloseka, naročito nasip, usek, drenažni kanali i rovovi, zidani rovovi, propusti, obloženi zidovi, zasadi za zaštitu bočnih nagiba itd; platforme za putnike i robu, uključujući i one u putničkim stanicama i teretnim terminalima; ivična staza i pešačke staze; pregradni zidovi, žive ograde, ograde; protivpožarni pojasevi; aparati za zagrevanje skretnica;</p>	PU		

		<p>prelazi; zastori za zaštitu od snega; itd;</p> <p>3) građevinski objekti: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, pokriveni useci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, strukture za zaštitu od lavina, odrona itd;</p> <p>4) putni prelazi, uključujući sredstva obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima;</p> <p>5) gornji stroj, a naročito: šine, užlebljene šine i zaštitne šine; pragovi i podužne veze, kolosečni pričvrсни i spojni pribor, zastor uključujući tucanik i pesak; skretnice, prelazi itd; okretnice i prenosnice (osim onih rezervisanih isključivo za lokomotive);</p> <p>6) prilazi za putnike i robu, uključujući drumski pristup i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze peške;</p> <p>7) bezbednosne, signalne i telekomunikacione instalacije na otvorenim prugama, u stanicama i ranžirnim stanicama, uključujući postrojenja za stvaranje, transformisanje i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; zgrade za takve instalacije ili postrojenja; kolosečne kočnice;</p>			
--	--	--	--	--	--



		<p>8) instalacije za osvetljenja za potrebe saobraćaja i bezbednosti;</p> <p>9) postrojenje za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova: dvofazni dalekovodi 110 kV, podstanice izuzev razvodnog postrojenja 110 kV u toj podstanici, napojni kablovi između podstanica i kontaktnih vodova, kontakna mreža i nosači, treća šina sa nosačima;</p> <p>10) zgrade, ili delovi zgrada koje su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu prevoznih cena.</p> <p>Železnička infrastruktura ne obuhvata industrijske železnice, industrijske koloseke za sopstvene potrebe, kao ni koloseke smeštene unutar železničkih radionica za popravku, depoa ili garaža za lokomotive, od graničnika u zoni radionice, depoa ili garaže.</p> <p>Pravo pristupa železničkoj infrastrukturi imaju svi zainteresovani železnički prevoznici pod jednakim uslovima, na način propisan ovim zakonom.</p> <p>Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu:</p>			
--	--	--	--	--	--

			Ministar) bliže određuje elemente javne železničke infrastrukture.			
3.1.4.	'international freight service' means a transport service where the train crosses at least one border of a Member State; the train may be joined and/or split and the different sections may have different origins and destinations, provided that all wagons cross at least one border;	01. 2.1.31	<i>međunarodni prevoz robe</i> obuhvata transportnu uslugu u okviru koje voz prelazi najmanje jednu državnu granicu. Voz može biti spojen i/ili razdvojen, a različiti delovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uslovom da svi vagoni pređu najmanje jednu državnu granicu	PU		
3.1.5	'international passenger service' means a passenger service where the train crosses at least one border of a Member State and where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations, provided that all carriages cross at least one border;	01. 2.1.30	<i>međunarodni prevoz putnika</i> obuhvata uslugu prevoza putnika vozom koji prelazi najmanje jednu državnu granicu i kod koje je osnovna svrha usluge da prevozi putnike između stanica u različitim državama, pri čemu voz može biti sastavljen od različitih delova koji mogu imati različita polazišta i odredišta, ako sva putnička kola pređu najmanje jednu državnu granicu;	PU		
3.1.6	'urban and suburban services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of an urban centre or conurbation, including a cross-border conurbation, together with transport needs between such a centre or conurbation and	01. 2.1.4	<i>gradski i prigradski prevoz</i> je prevoz čija je osnovna svrha zadovoljenje prevoznih potreba centra grada ili konurbacije, uključujući pograničnu konurbaciju, kao i prevoznih potreba između tog centra ili konurbacije i njihove	PU		

	surrounding areas;		okoline;			
3.1.7	'regional services' means transport services whose principal purpose is to meet the transport needs of a region, including a cross-border region;	01. 2.1.57	<i>regionalni prevoz</i> je prevozna usluga čija je osnovna svrha da ispune potrebe za prevozom u regionu, uključujući prekogranično područje u skladu sa potvrđenim međunarodnim ugovorom;	PU		
3.1.8	'transit' means crossing territory of the Union without loading or unloading goods, and/or without picking up passengers or setting them down in territory of the Union;	01. 2.1.62	<i>tranzit</i> je prelazak preko teritorije Republike Srbije bez utovara ili istovara robe, odnosno bez ukrcavanja ili iskrcavanja putnika na teritoriji Republike Srbije;	PU		
3.1.9	'alternative route' means another route between the same origin and destination where there is substitutability between the two routes for the operation of the freight or passenger service concerned by the railway undertaking;	01. 2.1.1	<i>alternativni prevozni put</i> je drugi prevozni put između istog polazišta i odredišta, ukoliko postoji mogućnost zamene između dva prevozna puta u pružanju usluge prevoza robe ili putnika od strane železničkog prevoznika, što je bliže određeno u Izjavi o mreži;	PU		
3.1.10	'viable alternative' means access to another service facility which is economically acceptable to the railway undertaking, and allows it to operate the freight or passenger service concerned;	01. 2.1.14	<i>izvodljiva alternativa</i> je pristup drugom uslužnom objektu koji je ekonomski prihvatljiv železničkom prevozniku i omogućuje mu pružanje predmetne usluge prevoza robe ili putnika;	PU		
3.1.11	'service facility' means the installation, including ground area, building and equipment, which has been specially arranged, as a whole or in part, to allow the supply of one or more services referred to in points 2 to	01. 2.1.71	<i>uslužni objekat</i> podrazumeva postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, posebno raspoređene, kao celina ili delimično, kako bi omogućili pružanje jedne ili više usluga iz člana 15. st. 2, 4.	PU		

	4 of Annex II;		i 5. ovog zakona, što uključuje i koloseke koji povezuju mrežu sa uslužnim objektima.			
3.1.12	'operator of service facility' means any public or private entity responsible for managing one or more service facilities or supplying one or more services to railway undertakings referred to in points 2 to 4 of Annex II;	01. 2.1.40	<i>operator uslužnog objekta</i> je subjekt odgovoran za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili pružanje jedne ili više usluga železničkim prevoznicima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i upravljanje železničkom infrastrukturom koja čini deo infrastrukture uslužnog objekta;	PU		
3.1.13	'cross-border agreement' means any agreement between two or more Member States or between Member States and third countries intended to facilitate the provision of cross-border rail services;	01. 2.1.50	<i>pogranični sporazum</i> je svaki sporazum između dve ili više država čija je svrha da olakša pružanje prekograničnih železničkih usluga;	PU		
3.1.14	'licence' means an authorisation issued by a licensing authority to an undertaking, by which its capacity to provide rail transport services as a railway undertaking is recognised; that capacity may be limited to the provision of specific types of services;	01. 2.1.28	<i>licenca</i> je isprava kojom organ nadležan za licenciranje potvrđuje sposobnost privrednog društva ili drugog pravnog lica koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika da pruža usluge železničkog prevoza kao železnički prevoznik, koje mogu biti ograničene na pružanje određene vrste usluga ili obavljanje železničkog prevoza za sopstvene potrebe;	PU		
3.1.15	'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;	01. 81.14-15	Direkcija izdaje licencu: - za prevoz robe i/ili	PU		

			<p>putnika;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- za prevoz za sopstvene potrebe.</li> </ul> <p>Licencu izdaje Direkcija u formi rešenja i na obrascu licence.</p>			
3.1.16	'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;	01. 2.1.65	<i>ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom</i> je ugovor između nadležnog organa i upravljača infrastrukture iz člana 21. ovog zakona kojim se uređuju međusobna prava i obaveze između ugovornih strana;	PU		
3.1.17	'reasonable profit' means a rate of return on own capital that takes account of the risk, including that to revenue, or the absence of such risk, incurred by the operator of the service facility and is in line with the average rate for the sector concerned in recent years;	01. 2.1.56	<i>razumna dobit</i> je stopa povraćaja sopstvenog kapitala koja uzima u obzir rizik, uključujući rizik na prihod, ili nedostatak takvog rizika, koji trpi operator uslužnog objekta i u skladu je sa prosečnom stopom za dati sektor tokom proteklih godina;	PU		
3.1.18	'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;	01. 2.1.7	<i>dodela kapaciteta</i> je dodelu kapaciteta železničke infrastrukture u obliku trase voza koju vrši upravljač infrastrukture;	PU		
3.1.19	'applicant' means a railway undertaking or an international grouping of railway undertakings or other persons or legal entities, such as competent authorities	01. 2.1.45	<i>podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture</i> podrazumeva železničkog prevoznika ili međunarodnu grupaciju železničkih	PU		

	under Regulation (EC) No 1370/2007 and shippers, freight forwarders and combined transport operators, with a public-service or commercial interest in procuring infrastructure capacity;		prevoznika ili druga lica i pravne subjekte, kao što su nadležni organi, pošiljaoci, špediteri i operatori u kombinovanom transportu, koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili komercijalni interes za pribavljanje kapaciteta infrastrukture;			
3.1.20	'congested infrastructure' means an element of infrastructure for which demand for infrastructure capacity cannot be fully satisfied during certain periods even after coordination of the different requests for capacity;	01. 2.1.12	<i>zagušena infrastruktura</i> je deo javne železničke infrastrukture za koji se potražnja za kapacitetom infrastrukture ne može u potpunosti zadovoljiti tokom određenih perioda vremena, pa čak i posle usklađivanja različitih zahteva za kapacitetima infrastrukture;	PU		
3.1.21	'capacity-enhancement plan' means a measure or series of measures with a calendar for their implementation which aim to alleviate the capacity constraints which led to the declaration of an element of infrastructure as 'congested infrastructure';	01. 2.1.44	<i>plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture</i> obuhvata meru ili niz mera sa rokovima za njihovo sprovođenje sa ciljem ublažavanja ograničenja kapaciteta infrastrukture koja dovode to toga da se jedan deo infrastrukture proglasi zagušenom infrastrukturuom;	PU		
3.1.22	'coordination' means the process through which the infrastructure manager and applicants will attempt to resolve situations in which there are conflicting applications for infrastructure capacity;	01. 2.1.27	<i>koordinacija</i> je postupak tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioci zahteva za kapacitetom infrastrukture pokušavaju da reše konfliktne zahteve;	PU		
3.1.23	'framework agreement' means a legally binding general	01. 2.1.39	<i>okvirni sporazum</i> je pravno obavezujući opšti sporazum	PU		

	agreement under public or private law, setting out the rights and obligations of an applicant and the infrastructure manager in relation to the infrastructure capacity to be allocated and the charges to be levied over a period longer than one working timetable period;		kojim se utvrđuju prava i obaveze podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i upravljača infrastrukture u pogledu kapaciteta infrastrukture koji će se dodeljivati i cenama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda primene jednog važećeg reda vožnje;			
3.1.24	'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;	01. 2.1.23	<i>kapacitet infrastrukture</i> je mogući broj trasa vozova za raspoređivanje na određenom delu javne železničke infrastrukture u određenom periodu;	PU		
3.1.25	'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;	01. 2.1.33	<i>mreža</i> je mreža pruga, uključujući vezne i sporedne koloseke, sa elementima železničke infrastrukture, kojom upravlja upravljač infrastrukture, namenjena železničkom prevozu robe i/ili putnika, kao i prevozu za sopstvene potrebe, koji mogu vršiti železnički prevoznici prema načelu transparentnog i nediskriminatorskog pristupa mreži;	PU		
3.1.26	'network statement' means the statement which sets out in detail the general rules, deadlines, procedures and criteria for charging and capacity-allocation schemes, including such other information as is required to enable applications for infrastructure capacity;	01. 2.1.15	<i>Izjava o mreži</i> je dokument kojim se detaljno utvrđuju opšta pravila, rokovi, postupci i kriterijumi koji se tiču sistema naplate cena i dodele kapaciteta, uključujući i druge relevantne informacije koje su neophodne da bi se mogao podneti zahtev za kapacitet	PU		

			infrastrukture;			
3.1.27	'train path' means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;	01. 2.1.63	<i>trasa voza</i> je kapacitet infrastrukture neophodan za saobraćaj voza između dva službena mesta, u predviđenom vremenu i pod tačno utvrđenim tehničko tehnološkim uslovima na javnoj železničkoj infrastrukturi;	DU	Definicija je obuhvatnija.	
3.1.28	'working timetable' means the data defining all planned train and rolling-stock movements which will take place on the relevant infrastructure during the period for which it is in force;	01. 2.1.58	<i>red vožnje</i> je akt upravljača javne železničke infrastrukture kojim se utvrđuje plan saobraćaja vozova za prevoz putnika i robe, kao i za sopstvene potrebe na javnoj železničkoj infrastrukturi tokom perioda važenja tog reda vožnje;	PU		
3.1.29	'storage siding' means sidings specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;	01. 2.1.24	<i>kolosek za gariranje</i> je sporedni kolosek posebno namenjen za privremeni smeštaj železničkih vozila između dva uvrštavanja u voz;	PU		
3.1.30	'heavy maintenance' means work that is not carried out routinely as part of day-to-day operations and requires the vehicle to be removed from service	01. 15.4.5	usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim vozovima za velike brzine ili drugim vrstama voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se	PU		



			vozilo isključi iz saobraćaja.			
3.1.31	<p>‘vertically integrated undertaking’ means an undertaking where, within the meaning of Council Regulation (EC) No 139/2004:</p> <p>(a) an infrastructure manager is controlled by an undertaking which at the same time controls one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network;</p> <p>(b) an infrastructure manager is controlled by one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network; or</p> <p>(c) one or several railway undertakings that operate rail services on the infrastructure manager's network are controlled by an infrastructure manager.</p> <p>It also means an undertaking consisting of distinct divisions, including an infrastructure manager and one or several divisions providing transport services that do not have a distinct legal personality.</p> <p>Where an infrastructure manager and a railway undertaking are fully independent of each other, but both are controlled directly by a Member State without an intermediary entity, they are not considered to constitute a vertically integrated undertaking</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	for the purposes of this Directive;					
3.1.32	‘public private partnership’ means a binding arrangement between public bodies and one or more undertakings other than the main infrastructure manager of a Member State, under which the undertakings partially or totally construct and/or fund railway infrastructure, and/or acquire the right to exercise any of the functions listed in point (2) for a predefined period of time. The arrangement may take any appropriate legally binding form foreseen in national legislation;			NU	Materija javno privatnog partnerstva je nije predmet uređivanja ovog zakona.	
3.1.33	‘management board’ means the senior body of an undertaking performing executive and administrative functions, which is responsible and accountable for day-to-day management of the undertaking;			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	

3.1.34	‘supervisory board’ means the most senior body of an undertaking that fulfills supervisory tasks, including the exercise of control over the management board and general strategic decisions regarding the undertaking;			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
3.1.35	‘through ticket’ means a ticket or tickets representing a transport contract for successive railway services operated by one or more railway undertakings;	01. 2.1.5	<i>jedinstvena karta</i> je karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prevozu za korišćenje uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedan ili više železničkih prevoznika;	PU		
3.1.36	‘high speed passenger services’ means passenger rail services operated without intermediate stops between two places separated at least by a distance of more than 200 km on specially-built high-speed lines equipped for speeds generally equal or greater than 250 km/h and running on average at those			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države	

	speeds.				članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
4.	<p>1. Member States shall ensure that, as regards management, administration and internal control over administrative, economic and accounting matters, railway undertakings directly or indirectly owned or controlled by Member States have independent status in accordance with which they will hold, in particular, assets, budgets and accounts which are separate from those of the State.</p> <p>2. While respecting the charging and allocation framework and the specific rules established by the Member States, the infrastructure manager shall be responsible for its own management, administration and internal control.</p>	01. 3.2-3	<p>U pogledu rukovođenja, upravljanja i kontrole nad administrativnim, ekonomskim i računovodstvenim pitanjima, železnički prevoznici u neposrednom ili posrednom državnom vlasništvu ili pod kontrolom države imaju nezavisan status.</p> <p>Upravljač infrastrukture odgovoran je za sopstveno rukovođenje, upravljanje i kontrolu, u skladu sa ovim zakonom.</p>	PU		
5.	1. Member States shall enable railway undertakings to adjust their activities to the market and to manage those activities under the responsibility of their	01. 80.	Železnički prevoznici koji pružaju usluge prevoza robe i putnika posluju prema tržišnim principima i upravljaju aktivnostima koje su pod	DU	Sadržina dela ovog člana Direktive nije predmet regulisanja ovog	

<p>management bodies, in the interests of providing efficient and appropriate services at the lowest possible cost for the quality of service required.</p> <p>2. Railway undertakings shall be managed according to the principles which apply to commercial companies, irrespective of their ownership. This shall also apply to the public service obligations imposed on them by Member States and to public service contracts which they conclude with the competent authorities of the State.</p> <p>2. Railway undertakings shall determine their business plans, including their investment and financing programmes. Such plans shall be designed to achieve the undertakings' financial equilibrium and other technical, commercial and financial management objectives; they shall also indicate the means of attaining those objectives.</p> <p>3. With reference to the general policy guidelines issued by each Member State and taking into account national plans and contracts (which may be multiannual) including investment and financing plans, railway undertakings shall, in particular, be free to:</p> <p>(a) establish their internal organisation, without prejudice to</p>		<p>odgovornošću njihovih upravnih organa, u interesu pružanja efikasnih i odgovarajućih usluga po najnižim troškovima za kvalitet usluge koji se traži. Železničkim prevoznicima iz stava 1. ovog člana se upravlja u skladu sa načelima koja važe za komercijalna preduzeća, bez obzira na njihovu vlasničku strukturu, uključujući i izvršavanje obaveze javnog prevoza koju je ustanovio nadležni organ u skladu sa ovim zakonom. Železnički prevoznici iz stava 1. ovog člana donose planove poslovanja, uključujući programe investiranja i finansiranja. Navedeni planovi se pripremaju tako da se ostvari finansijska ravnoteža preduzeća i tehnički, komercijalni, finansijski i drugi ciljevi upravljanja, uz navođenje načina za ostvarivanje tih ciljeva.</p>		zakona.	
--	--	--	--	---------	--

	<p>the provisions of Articles 7, 29 and 39;</p> <p>(b) control the supply and marketing of services and fix the pricing thereof;</p> <p>(c) take decisions on staff, assets and own procurement;</p> <p>(d) expand their market share, develop new technologies and new services and adopt any innovative management techniques;</p> <p>(e) establish new activities in fields associated with the railway business.</p> <p>This paragraph is without prejudice to Regulation (EC) No 1370/2007.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3, shareholders of publicly owned or controlled railway undertakings shall be able to require their own prior approval for major business management decisions in the same way as shareholders of private joint-stock companies under the rules of the company law of Member States. The provisions of this Article shall be without prejudice to the powers of supervisory bodies under the company law of Member States relating to the appointment of board members.</p>					
6.	1. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are	01. 3.4-8	Bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju odvojeno, sa jedne strane, za delatnost	PU		

<p>kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of transport services by railway undertakings and, on the other, for business relating to the management of railway infrastructure. Public funds paid to one of these two areas of activity shall not be transferred to the other.</p> <p>2. For the purpose of this Article, Member States which apply Article 7a(3) shall require the undertaking to be organised in distinct divisions that do not have a distinct legal personality within a single undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that separate profit and loss accounts and balance sheets are kept and published, on the one hand, for business relating to the provision of rail freight transport services and, on the other, for activities relating to the provision of passenger transport services. Public funds paid for activities relating to the provision of transport services as public-service remits shall be shown separately in accordance with Article 7 of Regulation (EC) No 1370/2007 in the relevant accounts and shall not be transferred to activities relating to the provision of other transport services or any other business.</p>		<p>železničkih prevoznika i, sa druge strane, za delatnost upravljanja železničkom infrastrukturom.</p> <p>Odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja vode se i objavljuju, sa jedne strane, za poslove koji se odnose na pružanje usluga železničkog teretnog prevoza i, sa druge, za delatnosti koje se odnose na pružanje usluga prevoza putnika.</p> <p>Javna sredstva isplaćena za oblast delatnosti iz stava 4. ovog člana ne mogu se prenositi na drugu delatnost.</p> <p>Javna sredstva isplaćena za aktivnosti koje se odnose na obavezu javnog prevoza putnika, iskazuju se odvojeno na relevantnim računima i ne prenose se na delatnosti koje se odnose na pružanje drugih usluga prevoza niti bilo kojih drugih delatnosti. Računi za različita područja delatnosti navedena u st. 4. i 5. ovog člana se vode na takav način da omogućuju praćenje zabrane prenosa javnih sredstava isplaćenih na ime jedne delatnosti na drugu i praćenje korišćenja prihoda od cena pristupa železničkoj infrastrukturi i prihoda iz drugih komercijalnih</p>			
--	--	--	--	--	--

	4. The accounts for the different areas of activity referred to in paragraphs 1 and 3 shall be kept in a way that allows for monitoring of the prohibition on transferring public funds paid to one area of activity to another and the monitoring of the use of income from infrastructure charges and surpluses from other commercial activities.		delatnosti. Računi za različita područja delatnosti navedena u st. 4. i 5. ovog člana se vode na takav način da omogućuju praćenje zabrane prenosa javnih sredstava isplaćenih na ime jedne delatnosti na drugu i praćenje korišćenja prihoda od cena pristupa i usluga, kao i prihoda iz drugih komercijalnih delatnosti.			
7	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager is responsible for operation, maintenance and renewal on a network and is entrusted with the development of the railway infrastructure of that network in accordance with national law.</p> <p>Member States shall ensure that none of the other legal entities within the vertically integrated undertaking has a decisive influence on the decisions taken by the infrastructure manager in relation to the essential functions.</p> <p>Member States shall ensure that the members of the supervisory board and of the management board of the infrastructure manager and the managers directly reporting to them act in a non-discriminatory manner and that their impartiality is not affected by any conflict of interest.</p>	<p>01. 2.1.69</p> <p>01. 6.6-8</p>	<p>upravljatelj infrastrukture je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;</p> <p>Upravljatelj infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva koja s upravljateljem infrastrukture čine povezana društva u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva.</p> <p>Član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva,</p>	DU	<p>Ovaj član Direktive 2012/34/EU je zamenjen Direktivom iz IV paketa. Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima</p>	



<p>2. Member States shall ensure that the infrastructure manager is organised as an entity that is legally distinct from any railway undertaking and, in vertically integrated undertakings, from any other legal entities within the undertaking.</p> <p>3. Member States shall ensure that the same individuals cannot be concurrently appointed or employed:</p> <p>(a) as members of the management board of an infrastructure manager and as members of the management board of a railway undertaking;</p> <p>(b) as persons in charge of taking decisions on the essential functions and as members of the management board of a railway undertaking;</p> <p>(c) where a supervisory board exists, as members of the supervisory board of an infrastructure manager and as members of the supervisory board of a railway undertaking;</p> <p>(d) as members of the supervisory board of an undertaking which is part of a vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager and as members of the management</p>		<p>ako se radi o povezanim društvima u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva, ne može istovremeno biti član organa upravljanja upravljača infrastrukture.</p> <p>Ukoliko su upravljač infrastrukture i subjekt na tržištu železničkih usluga povezana društva, član organa upravljanja upravljača infrastrukture i član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga ne mogu istovremeno biti i članovi organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva.</p>		EU.	
--	--	--	--	-----	--

<p>board of that infrastructure manager.</p> <p>4. In vertically integrated undertakings, the members of the management board of the infrastructure manager and the persons in charge of taking decisions on the essential functions shall not receive any performance-based remuneration from any other legal entities within the vertically integrated undertaking, nor shall they receive any bonuses principally related to the financial performance of particular railway undertakings. They may however be offered incentives related to the overall performance of the railway system.</p> <p>5. Where information systems are common to different entities within a vertically integrated undertaking, access to sensitive information relating to essential functions shall be restricted to authorised staff of the infrastructure manager. Sensitive information shall not be passed onto other entities within a vertically integrated undertaking.</p> <p>6. The provisions of paragraph 1 of this Article shall be without prejudice to the decision-making rights of Member States as regards the development and</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>funding of railway infrastructure and the competences of Member States as regards infrastructure financing and charging, as well as capacity allocation, as defined in Article 4(2), and Articles 8, 29 and 39.</p>					
7a.	<p>1. Member States shall ensure that the infrastructure manager has organisational and decision-making independence within the limits set out in Article 4(2), and Articles 29 and 39, as regards the essential functions.</p> <p>2. For the application of paragraph 1, Member States shall ensure in particular that:</p> <p>(a) a railway undertaking or any other legal entity does not exercise a decisive influence on the infrastructure manager in relation to the essential functions, without prejudice to the role of the Member States as regards the determination of the charging framework and the capacity allocation framework and specific charging rules in accordance with Articles 29 and 39;</p> <p>(b) a railway undertaking or any other legal entity within the vertically integrated undertaking has no decisive influence on appointments and dismissals of persons in charge of taking</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	<p>decisions on the essential functions;</p> <p>(c) the mobility of persons in charge of the essential functions does not create conflicts of interest.</p> <p>3. Member States may decide that infrastructure charging and path allocation shall be performed by a charging body and/or by an allocation body that are independent in their legal form, organisation and decision-making from any railway undertaking. In such a case, Member States may decide not to apply the provisions of Article 7(2) and points (c) and (d) of Article 7(3).</p> <p>Point (a) of Article 7(3) and Article 7(4) shall apply mutatis mutandis to the heads of divisions in charge of management of the infrastructure and provision of railway services.</p> <p>4. The provisions of this Directive referring to the essential functions of an infrastructure manager shall apply to the independent charging and/or allocation body.</p>					
7b.	<p>1. Member States shall ensure that the functions of traffic management and maintenance planning are exercised in a transparent and non-discriminatory manner and</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog</p>	

	<p>that the persons in charge of taking decisions in respect of those functions are not affected by any conflict of interest.</p> <p>2. As regards traffic management, Member States shall ensure that railway undertakings, in cases of disruption concerning them, have full and timely access to relevant information. Where the infrastructure manager grants further access to the traffic management process, it shall do so for the railway undertakings concerned in a transparent and non-discriminatory way.</p> <p>3. As regards the long-term planning of major maintenance and/or renewal of the railway infrastructure, the infrastructure manager shall consult applicants and, to the best possible extent, take into account the concerns expressed.</p> <p>The scheduling of maintenance works shall be carried out by the infrastructure manager in a non-discriminatory way.</p>				<p>paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
7c.	<p>1. Provided that no conflicts of interest arise and that the confidentiality of commercially sensitive information is guaranteed, the infrastructure manager may:</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje</p>	

<p>(a) outsource functions to a different entity, provided the latter is not a railway undertaking, does not control a railway undertaking, or is not controlled by a railway undertaking. Within a vertically integrated undertaking, essential functions shall not be outsourced to any other entity of the vertically integrated undertaking, unless such entity exclusively performs essential functions;</p> <p>(b) outsource the execution of works and related tasks on development, maintenance and renewal of the railway infrastructure to railway undertakings or companies which control the railway undertaking, or are controlled by the railway undertaking. The infrastructure manager shall retain the supervisory power over, and bear ultimate responsibility for, the exercise of the functions described in Article 3(2). Any entity carrying out essential functions shall comply with Articles 7, 7a, 7b and 7d.</p> <p>2. By way of derogation from Article 7(1), infrastructure management functions may be performed by different infrastructure managers, including parties to public-private partnership arrangements</p>				<p>predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
---	--	--	--	---	--

	<p>provided that they all fulfil the requirements of Article 7(2) to (6) and Articles 7a, 7b and 7d and assume full responsibility for the exercise of the functions concerned.</p> <p>3. Where essential functions are not assigned to a power supply operator, it shall be exempted from the rules applicable to infrastructure managers, provided that compliance with the relevant provisions concerning development of the network, in particular Article 8, is ensured.</p> <p>4. Subject to supervision by the regulatory body or any other independent competent body determined by the Member States, an infrastructure manager may conclude cooperation agreements with one or more railway undertakings in a non-discriminatory way and with a view to delivering benefits to customers such as reduced costs or improved performance on the part of the network covered by the agreement.</p> <p>That body shall monitor the execution of such agreements and may, where justified, advise that they should be terminated.</p>					
7.d	1. While respecting national procedures applicable in each Member State, income from			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez	

<p>infrastructure network management activities, including public funds, may be used by the infrastructure manager only to finance its own business, including the servicing of its loans.</p> <p>The infrastructure manager may also use such income to pay dividends to owners of the company, which may include any private shareholders, but excludes undertakings which are part of a vertically integrated undertaking and which exercise control over both a railway undertaking and that infrastructure manager.</p> <p>2. Infrastructure managers shall not grant loans to railway undertakings, either directly or indirectly.</p> <p>3. Railway undertakings shall not grant loans to infrastructure managers, either directly or indirectly.</p> <p>4. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking, shall only be granted, disbursed and serviced at market rates and conditions which reflect the individual risk profile of the entity concerned.</p> <p>5. Loans between legal entities of a vertically integrated undertaking granted before 24</p>				<p>izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
---	--	--	--	--	--



<p>December 2016 shall continue until their maturity, provided that they were contracted at market rates and that they are actually disbursed and serviced.</p> <p>6. Any services offered by other legal entities of a vertically integrated undertaking to the infrastructure manager shall be provided on the basis of contracts and be paid either at market prices or at prices which reflect the cost of production, plus a reasonable margin of profit.</p> <p>7. Debts attributed to the infrastructure manager shall be clearly separated from debts attributed to other legal entities within vertically integrated undertakings. Such debts shall be serviced separately. This does not prevent the final payment of debts being made via an undertaking which is part of a vertically integrated undertaking and which exercises control over both a railway undertaking and an infrastructure manager, or via another entity within the undertaking.</p> <p>8. The accounts of the infrastructure manager and of the other legal entities within a vertically integrated undertaking shall be kept in a way that ensures the fulfilment of this</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>Article and allows for separate accounting and transparent financial circuits within the undertaking.</p> <p>9. Within vertically integrated undertakings, the infrastructure manager shall keep detailed records of any commercial and financial relations with the other legal entities within that undertaking.</p> <p>10. Where essential functions are performed by an independent charging and/or allocation body in accordance with Article 7a(3) and Member States are not applying Article 7(2), the provisions of this Article shall apply mutatis mutandis. References to infrastructure manager, railway undertaking and other legal entities of a vertically integrated undertaking in this Article shall be understood as referring to the respective divisions of the undertaking. Compliance with the requirements set out in this Article shall be demonstrated in the separate accounts of the respective divisions of the undertaking.</p>					
7e.	Member States shall ensure that appropriate coordination mechanisms are put in place to ensure coordination between their			NU	Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV	

<p>main infrastructure managers and all interested railway undertakings as well as applicants referred to in Article 8(3). Where relevant, representatives of users of the rail freight and passenger transport services, and national, local or regional authorities, shall be invited to participate. The regulatory body concerned may participate as an observer. The coordination shall concern inter alia:</p> <p>(a) the needs of applicants related to the maintenance and development of the infrastructure capacity;</p> <p>(b) the content of the user-oriented performance targets contained in the contractual agreements referred to in Article 30 and of the incentives referred to in Article 30(1) and their implementation;</p> <p>(c) the content and implementation of the network statement referred to in Article 27;</p> <p>(d) issues of intermodality and interoperability;</p> <p>(e) any other issue related to the conditions for access, the use of the infrastructure and the quality of the services of the infrastructure manager.</p>				<p>železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	
--	--	--	--	--	--

	<p>The infrastructure manager shall draw up and publish guidelines for coordination, in consultation with interested parties. Coordination shall take place at least annually and the infrastructure manager shall publish on its website an overview of the activities undertaken pursuant to this article.</p> <p>Coordination under this Article shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p>					
7f.	<p>1. With the view to facilitating the provision of efficient and effective rail services within the Union, Member States shall ensure that their main infrastructure managers participate and cooperate in a network, that meets at regular intervals to:</p> <p>(a) develop Union rail infrastructure;</p> <p>(b) support the timely and efficient implementation of the single European railway area;</p> <p>(c) exchange best practices;</p> <p>(d) monitor and benchmark performance;</p> <p>(e) contribute to the market monitoring activities referred to</p>			NU	<p>Predlog zakona je harmonizovan sa Direktivom 2012/34/EU bez izmena iz IV železničkog paketa, koje predviđaju prelazne periode za države članice. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2370 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	<p>in Article 15;</p> <p>(f) tackle cross-border bottlenecks; and</p> <p>(g) discuss the application of Articles 37 and 40.</p> <p>For the purpose of point (d), the network shall identify common principles and practices for the monitoring and benchmarking of performance in a consistent manner. Coordination under this paragraph shall be without prejudice to the right of applicants to appeal to the regulatory body and the powers of the regulatory body as set out in Article 56.</p> <p>2. The Commission shall be a member of the network. It shall support the work of the network and facilitate coordination.</p>					
8.	<p>Financing of the infrastructure manager</p> <p>1. Member States shall develop their national railway infrastructure by taking into account, where necessary, the general needs of the Union, including the need to cooperate with neighbouring third countries. For that purpose, they shall publish by 16 December 2014, after consultation with the interested parties, an indicative rail infrastructure development</p>	01.48.	<p>Vlada donosi Nacionalni program železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Nacionalni program), koji obuhvata:</p> <p>1) postojeće karakteristike i stanje železničke infrastrukture Republike Srbije;</p> <p>2) razvojne komponente u izgradnji novih kapaciteta infrastrukture od posebnog značaja za Republiku Srbiju;</p> <p>3) planove izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture sa</p>	PU		

<p>strategy with a view to meeting future mobility needs in terms of maintenance, renewal and development of the infrastructure based on sustainable financing of the railway system. That strategy shall cover a period of at least five years and be renewable.</p> <p>2. Having due regard to Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States may also provide the infrastructure manager with financing consistent with its functions as referred to in point (2) of Article 3, the size of the infrastructure and financial requirements, in particular in order to cover new investments. Member States may decide to finance those investments through means other than direct State funding. In any case, Member States shall comply with the requirements referred to in paragraph 4 of this Article.</p> <p>3. Within the framework of general policy determined by the Member State concerned and taking into account the strategy referred to in paragraph 1 and the financing provided by the Member States referred to in paragraph 2, the infrastructure manager shall adopt a business plan including investment and financial programmes. The plan shall be designed to ensure</p>		<p>definisanjem strukture, dinamike realizacije i prioriteta, visine i izvora finansijskih sredstava potrebnih za izvršenje aktivnosti iz Nacionalnog programa.</p> <p>Nacionalni program donosi se za period od pet godina. Na osnovu Nacionalnog programa upravljač infrastrukture izrađuje godišnji Program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja sa projekcijom za naredne četiri godine.</p> <p>Upravljač infrastrukture objavljuje na svojoj internet strani predlog programa iz stava 3. ovog člana, konsultuje podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture i druge zainteresovane strane u postupku donošenja programa i omogućava im rok od najmanje 15 dana za dostavljanje sugestija i predloga u vezi programa. Program iz stava 3. ovog člana se projektuje tako da obezbedi optimalno i efikasno korišćenje, obezbeđivanje i razvoj železničke infrastrukture, pritom obezbeđujući finansijsku</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>optimal and efficient use, provision and development of the infrastructure while ensuring financial balance and providing manager shall ensure that known applicants and, upon their request, potential applicants have access to the relevant information and are given the opportunity to express their views on the content of the business plan regarding the conditions for access and use and the nature, provision and development of the infrastructure before its approval by the infrastructure manager.</p> <p>4. Member States shall ensure that, under normal business conditions and over a reasonable period which shall not exceed a period of five years, the profit and loss account of an infrastructure manager shall at least balance income from infrastructure charges, surpluses from other commercial activities, non-refundable incomes from private sources and State funding, on the one hand, including advance payments from the State, where appropriate, and infrastructure expenditure, on the other hand.</p> <p>Without prejudice to the possible long-term aim of user cover of infrastructure costs for all modes of transport on the basis of fair,</p>		<p>ravnotežu i obezbeđivanje sredstava za ostvarivanje tih ciljeva.</p> <p>Upravljač infrastrukture dva puta godišnje podnosi Ministarstvu izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja. Miniostarstvo podnosi Vladi jedanput godišnje izveštaj o realizaciji Nacionalnog programa na osnovu izveštaja iz stava 6 ovog člana.</p> <p>Ministar propisuje sadržinu i formu izveštaja iz stava 7. ovog člana.</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>non-discriminatory competition between the various modes, where rail transport is able to compete with other modes of transport, within the charging framework of Articles 31 and 32, a Member State may require the infrastructure manager to balance his accounts without State funding.</p>					
9.	<p>Transparent debt relief</p> <p>1. Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, Member States shall set up appropriate mechanisms to help reduce the indebtedness of publicly owned or controlled railway undertakings to a level which does not impede sound financial management and which improves their financial situation.</p> <p>2. For the purposes referred to in paragraph 1, Member States may require a separate debt amortisation unit to be set up within the accounting departments of such railway undertakings.</p> <p>The balance sheet of the unit may be charged with all the loans raised by the railway undertaking, both to finance investment and to cover excess operating expenditure resulting</p>			NU	<p>Ova materija nije predmet regulisanja Predloga zakona. Realizovaće se tokom daljeg procesa restrukturiranja železnice.</p>	



	<p>from the business of rail transport or from railway infrastructure management, until such time as these loans are extinguished. Debts arising from subsidiaries' operations shall not be taken into account.</p> <p>3. Paragraphs 1 and 2 shall apply only to debts or interest due on such debts incurred by publicly owned or controlled railway undertakings by the date of market opening for all or part of rail transport services in the Member State concerned and in any case by 15 March 2001 or the date of accession to the Union for the Member States which joined the Union after that date.</p>					
10.	<p>Conditions of access to railway infrastructure</p> <p>1. Railway undertakings shall be granted, under equitable, non-discriminatory and transparent conditions, the right to access to the railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating all types of rail freight services. That right shall include access to infrastructure connecting maritime and inland ports and other service facilities referred to in point 2 of Annex II, and to infrastructure serving or potentially serving more than one</p>	01. 12.	<p>Železnički prevoznici imaju pravo pristupa železničkoj infrastrukturi pod ravnopravnim, nediskriminatorskim i transparentnim uslovima u svrhu obavljanja prevoza robe i putnika, u skladu sa ovim zakonom.</p>	DU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou. S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog</p>	

<p>final customer.</p> <p>2. Railway undertakings shall be granted the right of access to railway infrastructure in all Member States for the purpose of operating an international passenger service. Railway undertakings shall, in the course of an international passenger service, have the right to pick up passengers at any station located along the international route and set them down at another, including stations located in the same Member State. That right shall include access to infrastructure connecting service facilities referred to in point 2 of Annex II.</p> <p>3. Following the request from the relevant competent authorities or interested railway undertakings, the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 shall determine whether the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States.</p> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting</p>				<p>ugovora. Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	
--	--	--	--	---	--

	out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraph 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
11.	<p>Limitation of the right of access and of the right to pick up and set down passengers</p> <p>1. Member States may limit the right of access provided for in Article 10 on services between a place of departure and a destination which are covered by one or more public service contracts which are in accordance with Union law. Such limitation shall not have the effect of restricting the right to pick up passengers at any station located along the route of an international service and to set them down at another, including stations located in the same Member State, except where the exercise of that right would compromise the economic equilibrium of a public service contract.</p> <p>2. Whether the economic equilibrium of a public service contract would be compromised shall be determined by the relevant regulatory body or bodies referred to in Article 55 on the basis of an objective</p>	.		NU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou.</p> <p>S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora.</p> <p>Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	

<p>economic analysis and based on pre-determined criteria, after a request from any of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the competent authority or competent authorities that awarded the public service contract;</li> <li>(b) any other interested competent authority with the right to limit access under this Article;</li> <li>(c) the infrastructure manager;</li> <li>(d) the railway undertaking performing the public service contract.</li> </ul> <p>The competent authorities and the railway undertakings providing the public services shall provide the relevant regulatory body or bodies with the information reasonably required to reach a decision. The regulatory body shall consider the information provided by these parties, and, as appropriate, shall ask for relevant information from, and initiate consultation with, all relevant parties, within one month of receipt of the request. The regulatory body shall consult all the relevant parties as appropriate, and shall inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case,</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>within six weeks of receipt of all relevant information.</p> <p>3. The regulatory body shall give the grounds for its decision and specify the time period within which, and the conditions under which, any of the following may request a reconsideration of the decision:</p> <p>(a) the relevant competent authority or competent authorities;</p> <p>(b) the infrastructure manager;</p> <p>(c) the railway undertaking performing the public service contract;</p> <p>(d) the railway undertaking seeking access.</p> <p>4. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt by 16 December 2016 measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>5. Member States may also limit</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>the right to pick up and set down passengers at stations within the same Member State along the route of an international passenger service where an exclusive right to convey passengers between those stations has been granted under a concession contract awarded before 4 December 2007 on the basis of a fair competitive tendering procedure and in accordance with the relevant principles of Union law. Such a limitation may continue for the original duration of the contract, or 15 years, whichever is shorter.</p> <p>Member States shall ensure that the decisions referred to in paragraphs 1, 2, 3 and 5 are subject to judicial review.</p>					
12.	<p>1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under the conditions laid down in this Article, authorise the authority responsible for rail passenger transport to impose a levy on railway undertakings providing passenger services for the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority and which are operated between two stations in that Member State.</p> <p>In that case, railway undertakings providing domestic or international rail passenger</p>			NU	<p>Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou.</p> <p>S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog</p>	

<p>transport services shall be subject to the same levy on the operation of routes which fall within the jurisdiction of that authority.</p> <p>2. The levy is intended to compensate the authority for public service obligations laid down in public service contracts awarded in accordance with Union law. The revenue raised from such a levy and paid as compensation shall not exceed what is necessary to cover all or part of the cost incurred in the relevant public service obligations taking into account the relevant receipts and a reasonable profit for discharging those obligations.</p> <p>3. The levy shall be imposed in accordance with Union law, and shall respect in particular the principles of fairness, transparency, non-discrimination and proportionality, in particular between the average price of the service to the passenger and the level of the levy. The total levies imposed pursuant to this paragraph shall not endanger the economic viability of the rail passenger transport service on which they are imposed.</p> <p>4. The relevant authorities shall keep the information necessary to ensure that the origin of the levies and their use can be traced.</p>				<p>ugovora. Tržište će se otvarati fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	
---	--	--	--	---	--

	<p>Member States shall provide the Commission with this information.</p> <p>5. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission shall adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
13.	<p>Conditions of access to services</p> <p>1. Infrastructure managers shall supply to all railway undertakings, in a non-discriminatory manner, the minimum access package laid down in point 1 of Annex II.</p> <p>2. Operators of service facilities shall supply in a non-discriminatory manner to all railway undertakings access, including track access, to the facilities referred to in point 2 of Annex II, and to the services supplied in these facilities.</p> <p>3. To guarantee full transparency and non-discrimination of access to the service facilities referred to</p>	01. 13.	<p>Upravljač infrastrukture obezbeđuje svim železničkim prevoznicima, na nediskriminatorski način, minimalni pristupni paket usluga utvrđen članom 14. ovog zakona.</p> <p>Operatori uslužnih objekata na nediskriminatorski način pružaju svim železničkim prevoznicima pristup uslužnim objektima, uključujući i pristup kolosecima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojima se uređuje plovidba i luke na unutrašnjim vodama.</p> <p>Kako bi se garantovala potpuna transparentnost i</p>	PU		



<p>in points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator of such a service facility is under direct or indirect control of a body or firm which is also active and holds a dominant position in national railway transport services markets for which the facility is used, the operators of these service facilities shall be organised in such a way that they are independent of this body or firm in organisational and decision-making terms. Such independence shall not imply the requirement of the establishment of a separate legal entity for service facilities and may be fulfilled with the organisation of distinct divisions within a single legal entity.</p> <p>For all service facilities referred to in point 2 of Annex II, the operator and the body or firm shall have separate accounts, including separate balance sheets and profit and loss accounts.</p> <p>Where operation of the service facility is ensured by an infrastructure manager or the operator of the service facility is under the direct or indirect control of an infrastructure manager compliance with the requirements set out in this</p>		<p>nediskriminatorski pristup uslužnim objektima iz člana 15. stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona i pružanju usluga u ovim objektima, ako je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom kontrolom železničkog prevoznika koji je aktivan i ima dominantan položaj na nacionalnom tržištu usluga železničkog prevoza za koje se koristi objekat, operator uslužnog objekta mora biti nezavisan od tog železničkog prevoznika u pogledu organizacije i odlučivanja, s tim da ova nezavisnost ne podrazumeva uspostavljanje odvojenog pravnog subjekta za uslužni objekat i može se ostvariti organizacijom odvojenih odeljenja u okviru jednog pravnog subjekta.</p> <p>Za sve uslužne objekte iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta i privredni subjekat u čijem je sastavu vode odvojene račune, uključujući odvojene bilanse stanja i bilanse uspeha.</p> <p>Ukoliko funkcionisanje uslužnog objekta iz člana 15. stav 2. tač. 1, 2, 3, 4, 7. i 9. ovog zakona obezbeđuje upravljač infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod neposrednom ili posrednom</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>paragraph shall be deemed to be demonstrated by the fulfilment of the requirements set out in Article 7.</p> <p>4. Requests by railway undertakings for access to, and supply of services in the service facility referred to in point 2 of Annex II shall be answered within a reasonable time limit set by the regulatory body referred to in Article 55. Such requests may only be refused if there are viable alternatives allowing them to operate the freight or passenger service concerned on the same or alternative routes under economically acceptable conditions. This shall not oblige the operator of the service facility to make investments in resources or facilities in order to accommodate all requests by railway undertakings.</p> <p>Where requests by railway undertakings concern access to, and supply of services in a service facility managed by an operator of the service facility referred to in paragraph 3, the operator of the service facility shall justify in writing any decision of refusal and indicate viable alternatives in other facilities.</p> <p>5. Where an operator of the service facility referred to in</p>		<p>kontrolom upravljača infrastrukture, smatra se da je garantovana potpuna transparentnost i nediskriminatorski pristup tom uslužnom objektu ukoliko je ostvarena nezavisnost osnovnih funkcija upravljača infrastrukture iz člana 7. ovog zakona.</p> <p>Na zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu iz člana 15. stav 2. ovog zakona operator uslužnog objekta odgovara u razumnom roku koji utvrđuje Direkcija za železnice.</p> <p>Zahteve za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 46) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji.</p> <p>Zahtevi iz stava 6. ovog člana mogu se odbiti isključivo ukoliko postoje izvodljive alternative koje železničkim prevoznicima omogućuju da obavljaju prevoz robe ili putnika na istim ili alternativnim prevoznim putevima pod ekonomski prihvatljivim uslovima.</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>point 2 of Annex II encounters conflicts between different requests, it shall attempt to meet all requests in so far as possible. If no viable alternative is available, and it is not possible to accommodate all requests for capacity for the relevant facility on the basis of demonstrated needs, the applicant may complain to the regulatory body referred to in Article 55 which shall examine the case and take action, where appropriate, to ensure that an appropriate part of the capacity is granted to that applicant.</p> <p>6. Where a service facility referred to in point 2 of Annex II has not been in use for at least two consecutive years and interest by railway undertakings for access to this facility has been expressed to the operator of that service facility on the basis of demonstrated needs, its owner shall publicise the operation of the facility as being for lease or rent as a rail service facility, as a whole or in part, unless the operator of that service facility demonstrates that an ongoing process of reconversion prevents its use by any railway undertaking.</p> <p>7. Where the operator of the service facility provides any of</p>		<p>Operator uslužnog objekta nije obavezan da ulaže u resurse ili objekte kako bi ispunio sve zahteve železničkih prevoznika.</p> <p>Ako se zahtevi železničkih prevoznika odnose na pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu kojim upravlja operator uslužnog objekta iz stava 3. ovog člana, operator uslužnog objekta je dužan da opravda u pisanom obliku odluku o odbijanju i navede izvodljive alternative u drugim objektima.</p> <p>Operator uslužnog objekta iz člana 15. stav 2. ovog zakona će, u slučaju sukobljenih zahteva železničkih prevoznika, nastojati da ispuni sve zahteve u meri u kojoj je to moguće.</p> <p>Ako nije dostupna izvodljiva alternativa, i nije moguće ispuniti sve zahteve za kapacitetom za relevantan uslužni objekat, podnosilac zahteva može podneti zahtev za pokretanje postupka (u daljem tekstu: Zahtev) Direkciji za železnice, u roku od 30 dana od dana saznanja za odbijanje njegovog zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.</p> <p>Ako se uslužni objekat iz člana 15. stav 2. ovog zakona ne</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>the services referred to in point 3 of Annex II as additional services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>8. Railway undertakings may request, as ancillary services, further services referred to in point 4 of Annex II from the infrastructure manager or from other operators of the service facility. The operator of the service facility is not obliged to supply these services. Where the operator of the service facility decides to offer to others any of these services, it shall supply them upon request to railway undertakings in a non-discriminatory manner.</p> <p>9. Based on the experience of regulatory bodies and operators of service facilities and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for access to the services to be supplied in the service facilities referred to in points 2 to 4 of Annex II. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>		<p>koristi najmanje dve uzastopne godine, a operatoru tog objekta su železnički prevoznici izrazili interes za pristup, vlasnik tog uslužnog objekta je obavezan da objavi da je eksploatacija objekta dostupna za lizing ili zakup kao železnički uslužni objekat, u celosti ili delimično, osim ako operator tog uslužnog objekta dokaže da je u toku postupak vraćanja u prethodno stanje zbog čega nije moguća njegova upotreba od strane bilo kog železničkog prevoznika.</p> <p>Ako operator uslužnog objekta pruža bilo koju od usluga iz člana 15. stav 3. ovog zakona kao dodatnu uslugu, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na nediskriminatorski način.</p> <p>Železnički prevoznici mogu da zahtevaju, kao pomoćne usluge, usluge navedene u članu 15. stav 4. ovog zakona od upravljača infrastrukture ili drugih operatora uslužnih objekata.</p> <p>Operator uslužnog objekta nije u obavezi da izvrši tražene pomoćne usluge, ali ako odluči da ponudi bilo koju od ovih usluga, pruža ih železničkim prevoznicima na njihov zahtev i na nediskriminatorski način.</p>			
--	--	--	--	--	--



<p>notification for agreements concluded before 15 December 2012 and within four months of notification for new or revised agreements between Member States. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>3. Without prejudice to the division of competence between the Union and the Member States, in accordance with Union law, Member States shall notify the Commission of their intention to enter into negotiations on, and to conclude, new or revised cross-border agreements between Member States and third countries.</p> <p>4. If, within two months of the receipt of the notification of a Member State's intention to enter into the negotiations referred to in paragraph 2, the Commission concludes that the negotiations are likely to undermine the objectives of Union negotiations underway with the third countries concerned and/or to lead to an agreement which is incompatible with Union law, it shall inform the Member State accordingly.</p> <p>Member States shall keep the Commission regularly informed of any such negotiations and, where appropriate, invite the</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>Commission to participate as an observer.</p> <p>5. Member States shall be authorised to provisionally apply and/or to conclude new or revised cross-border agreements with third countries, provided that they are compatible with Union law and do not harm the object and purpose of the transport policy of the Union. The Commission shall adopt such authorisation decisions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p>					
15.	<p>Scope of market monitoring</p> <p>1. The Commission shall make the necessary arrangements to monitor technical and economic conditions and market developments in Union rail transport.</p> <p>2. In this context, the Commission shall closely involve representatives of the Member States, including representatives of the regulatory bodies referred to in Article 55, and representatives of the sectors concerned in its work, including, where appropriate, the railway sector's social partners, users and representatives of local and regional authorities, so that they</p>			NP	Odnosi se na nadležnost EK	

<p>are better able to monitor the development of the railway sector and the evolution of the market, to assess the effect of the measures adopted and to analyse the impact of the measures planned by the Commission. Where appropriate, the Commission shall also involve the European Railway Agency, in accordance with its functions as provided for in Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation) ( 1 ).</p> <p>3. The Commission shall monitor the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector, in particular infrastructure charging, capacity allocation, investments made in railway infrastructure, developments as regards prices and the quality of rail transport services, rail transport services covered by public service contracts, licensing and the degree of market opening and harmonisation between Member States, development of employment and the related social conditions in the rail sector. These monitoring activities are without prejudice to similar activities in Member States and to the role of social</p>					
---	--	--	--	--	--



<p>partners.</p> <p>4. The Commission shall report every two years to the European Parliament and the Council on:</p> <p>(a) the evolution of the internal market in rail services and services to be supplied to railway undertakings, as referred to in Annex II;</p> <p>(b) the framework conditions referred to in paragraph 3, including for public passenger transport services by rail;</p> <p>(c) the state of the Union railway network;</p> <p>(d) the utilisation of access rights;</p> <p>(e) barriers to more effective rail services;</p> <p>(f) infrastructure limitations;</p> <p>(g) the need for legislation.</p> <p>5. For the purposes of market monitoring by the Commission, Member States shall, while respecting the role of the social partners, supply to the Commission on an annual basis the necessary information on the use of the networks and the evolution of framework conditions in the rail sector.</p> <p>6. The Commission may adopt measures to ensure consistency in the reporting obligations of Member States. Those</p>					
---	--	--	--	--	--

	implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
16.	<p>Licensing authority</p> <p>Each Member State shall designate a licensing authority that shall be responsible for issuing licences and for carrying out the obligations imposed by this Chapter.</p> <p>The licensing authority shall not provide rail transport services itself and shall be independent of firms or entities that do so.</p>	01.81.14	<p>Direkcija izdaje licencu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- za prevoz robe i/ili putnika;</li> <li>- za prevoz za sopstvene potrebe.</li> </ul> <p>Direkcija, kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonima kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju, interoperabilnost železničkog sistema i žičare za prevoz lica.</p>	PU		
17.1-4.	<p>General requirements</p> <p>1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established.</p> <p>2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with.</p> <p>3. An undertaking which fulfils the requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence.</p> <p>4. No undertaking shall be permitted to provide the rail transport services covered by this</p>	01.79.1	<p>Javni prevoz putnika i robe na javnoj železničkoj infrastrukturi obavlja železnički prevoznik koji ima licencu i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije, odnosno nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta i ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture.</p> <p>Licenca se izdaje podnosiocu zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu čija je pretežna delatnost pružanje usluga železničkog prevoza</p>	PU		
		01.81.1				

	<p>Chapter unless it has been granted the appropriate licence for the services to be provided.</p> <p>However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.</p>	01. 82.1	<p>robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriva za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Licencu je Direkcija dužna da izda ako su ispunjeni uslovi iz člana 81. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.</p>			
17.5.	5. The Commission shall adopt measures setting out the details for the use of a common template for the licence and, if needed to ensure fair and efficient competition in rail transport markets, details on the procedure to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	

	adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
18.	<p>Conditions for obtaining a licence</p> <p>An undertaking applying for a licence shall be required to be able to demonstrate to the licensing authorities of the Member State concerned before the start of its activities that it will at any time be able to meet the requirements relating to good repute, financial fitness, professional competence and cover for its civil liability as listed in Articles 19 to 22.</p> <p>For those purposes, each undertaking applying for a licence shall provide all relevant information.</p>	01. 81.1	<p>Licenca se izdaje podnosiocu zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravno licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom</p>	PU		
19.	<p>Requirements relating to good repute</p> <p>Member States shall define the conditions under which the requirement of good repute is met to ensure that an undertaking applying for a licence or the persons in charge of its management:</p> <p>(a) have not been convicted of serious criminal offences, including offences of a commercial nature;</p> <p>(b) have not been declared bankrupt;</p>	01. 81.2-3	<p>Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako:</p> <p>1) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu pravosnažno osuđivani za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne prestupe;</p> <p>2) podnosilac zahteva za izdavanje licence i lica ovlašćena za upravljanje nisu</p>	PU		

	<p>(c) have not been convicted of serious offences set out in specific legislation applicable to transport;</p> <p>(d) have not been convicted of serious or repeated failure to fulfil social or labour law obligations, including obligations under occupational safety and health legislation, and customs law obligations in the case of a company seeking to operate cross-border freight transport subject to customs procedures.</p> <p>(e) have not been convicted of serious offences resulting from obligations arising in accordance with national law from binding collective agreements, where applicable.</p>		<p>osuđivani za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu, kao i carinskim propisima, ukoliko podnosilac zahteva traži da obavlja prekogranični prevoz robe, koji podleže carinskim procedurama;</p> <p>3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.</p> <p>Uslov koji se odnosi na dobar ugled podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.</p>			
20.	<p>Requirements relating to financial fitness</p> <p>1. The requirements relating to financial fitness shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it will be able to meet its actual and potential obligations, established under realistic assumptions, for a period of 12 months.</p> <p>2. The licensing authority shall verify financial fitness especially</p>	01. 81.4	<p>Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.</p>	PU	<p>Potpuna uskladenost je postignuta donošenjem Pravilnika o licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS” , broj 9/14)</p>	



21.	<p>Requirements relating to professional competence</p> <p>The requirements relating to professional competence shall be met when an undertaking applying for a licence can demonstrate that it has or will have a management organisation which possesses the knowledge or experience necessary to exercise safe and reliable operational control and supervision of the type of operations specified in the licence.</p>	01. 81.8	<p>Uslov koji se odnosi na stručnost podnosilac zahteva ispunjava ako ima ili će u trenutku kada bude započeo sa radom imati uspostavljenu unutrašnju organizaciju i rukovodstvo koje poseduje odgovarajuće znanje i iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci.</p>	PU		
22.	<p>Requirements relating to cover for civil liability</p> <p>Without prejudice to Union rules on State aid and in accordance with Articles 93, 107 and 108 TFEU, a railway undertaking shall be adequately insured or have adequate guarantees under market conditions for cover, in accordance with national and international law, of its liabilities in the event of accidents, in particular in respect of passengers, luggage, freight, mail and third parties.</p> <p>Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage</p>	02. 81.9	<p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju nesreće, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.</p>	PU		

	purposes, may be taken into account.	02. 81.10	<p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju nesreća, posebno kada se radi o trećim licima.</p> <p>Prilikom ocene o ispunjenosti uslova iz st. 8. i 9. ovog člana mogu se uzeti u obzir specifični detalji i stepen rizika različitih vrsta prevoza, naročito prevoze za svrhe kulture ili baštine.</p>			
		01. 81.11				
23.1.	<p>Spatial and temporal validity</p> <p>1. A licence shall be valid throughout the territory of the Union.</p>			NP	Odnosi se na važenje licence na teritoriji EU.	
23.2-3.	<p>2. A licence shall be valid as long as the railway undertaking fulfils the obligations laid down in this Chapter. A licensing authority may, however, make provision for a regular review. If so, the review shall be carried out at</p>	01. 82.2	<p>Licenca se izdaje na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je.</p> <p>Direkcija proverava svakih 12</p>	PU		



	<p>least every five years.</p> <p>3. Specific provisions governing the suspension or revocation of a licence may be incorporated in the licence itself.</p>	01. 83.1	<p>meseci da li železnički prevoznik, ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona.</p>			
24.	<p>Temporary licence, approval, suspension and revocation</p> <p>1. If there is serious doubt that a railway undertaking which it has licensed complies with the requirements of this Chapter, and in particular those of Article 18, the licensing authority may, at any time, check whether that railway undertaking does in fact comply with those requirements.</p> <p>Where a licensing authority is satisfied that a railway undertaking can no longer meet the requirements, it shall suspend or revoke the licence.</p> <p>2. Where the licensing authority of a Member State is satisfied that there is serious doubt regarding compliance with the requirements laid down in this Chapter on the part of a railway undertaking to which a licence has been issued by the licensing authority of another Member State, it shall inform the latter authority without delay.</p> <p>3. Notwithstanding paragraph 1, where a licence is suspended or revoked on grounds of non-</p>	02. 83.2-19	<p>Ako postoji ozbiljna sumnja da železnički prevoznik ispunjava uslove iz člana 81. stav 1. ovog zakona, Direkcija može u svako doba da proveri da li železnički prevoznik, i dalje ispunjava uslove za izdavanje licence.</p> <p>Ako se prilikom provere iz st. 1. i 2. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 81. stav 1. ovog zakona nije ispunjen, Direkcija će rešenjem suspendovati ili oduzeti licencu.</p> <p>U slučaju kada je licenca za prevoz suspendovana ili oduzeta zbog neispunjavanja uslova koji se odnosi na finansijsku sposobnost iz člana 66. stav 3. ovog zakona, Direkcija za železnice može izdati privremenu licencu za prevoz, do reorganizacije železničkog preduzeća, odnosno prevoznika za sopstvene potrebe, pod uslovom da bezbednost nije ugrožena. Privremena licenca za prevoz se izdaje na period koji ne može biti duži od šest</p>	PU		

<p>compliance with the requirement for financial fitness, the licensing authority may grant a temporary licence pending the reorganisation of the railway undertaking, provided that safety is not jeopardised. A temporary licence shall not, however, be valid for more than six months after its date of issue.</p> <p>4. Where a railway undertaking has ceased operations for six months or has not started operations within six months of the grant of a licence, the licensing authority may decide that the licence shall be required to be resubmitted for approval or be suspended.</p> <p>As regards the start of activities, the railway undertaking may ask for a longer period to be fixed, taking account of the specific nature of the services to be provided.</p> <p>5. In the event of a change affecting the legal situation of an undertaking and, in particular, in the event of a merger or takeover, the licensing authority may decide that the licence shall be resubmitted for approval. The railway undertaking in question may continue operations, unless the licensing authority decides that safety is jeopardised. In that event, the grounds for such a</p>		<p>meseci od dana izdavanja.</p> <p>Ako železnički prevoznik ne obavlja prevoz u periodu od šest meseci neprekidno ili kada ne otpočne sa obavljanjem prevoza u periodu od šest meseci od dana izdavanja licence, Direkcija može rešenjem oduzeti licencu ili je suspendovati dok se ne steknu uslovi da se nastavi obavljanje prevoza za koji je izdata licenca.</p> <p>Podnosilac zahteva za izdavanje licence može tražiti da se odredi duži rok za otpočinjanje obavljanja prevoza, uzimajući u obzir posebnu prirodu usluga koje će pružati.</p> <p>Imalac licence je dužan da obavesti Direkciju za železnice o izvršenim statusnim promenama, promeni pravne forme ili reorganizaciji u roku od 30 dana od dana nastale promene. Direkcija za železnice, može rešenjem odlučiti da je to lice dužno da ponovo podnese zahtev za dobijanje licence.</p> <p>Lice iz stava 7. ovog člana može nastaviti sa obavljanjem prevoza, osim ukoliko</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>decision shall be given.</p> <p>6. Where a railway undertaking intends to significantly change or extend its activities, its licence shall be resubmitted to the licensing authority for review.</p> <p>7. A licensing authority shall not permit a railway undertaking against which bankruptcy or similar proceedings have commenced to retain its licence if that authority is convinced that there is no realistic prospect of satisfactory financial restructuring within a reasonable period of time.</p> <p>8. Where a licensing authority issues, suspends, revokes or amends a licence, it shall immediately inform the European Railway Agency accordingly. The European Railway Agency shall inform the licensing authorities of other Member States forthwith.</p>		<p>Direkcija za železnice ne oceni da je bezbednost u železničkom saobraćaju ugrožena, u kom slučaju mu Direkcija za železnice rešenjem oduzima licencu.</p> <p>Ukoliko je usled statusnih promena, promene pravne forme ili reorganizacije železnički prevoznik brisan iz registra privrednih subjekata, ili je na drugi način prestao da postoji, licenca prestaje da važi po sili zakona.</p> <p>U slučaju kada imalac licence namerava da značajno izmeni ili proširi delatnost, dužan je da dostavi Direkciji zahtev za proveru ispunjenosti uslova iz člana 81. ovog zakona.</p> <p>Direkcija rešenjem oduzima licencu železničkom prevozniku protiv koga je pokrenut stečajni ili postupak likvidacije, osim ako železnički prevoznik u razumnom vremenskom periodu dostavi dokaze o zadovoljavajućem finansijskom restrukuiranju.</p> <p>Imalac licence je dužan da obavesti direkciju o promeni podataka sadržanih u rešenju o izdavanju licence</p>			
--	---	--	---	--	--	--

		<p>(poslovno ime, sedište i dr), koje ne predstavljaju promene u smislu stava 7. ovog člana, kao i da u roku od 30 dana od dana nastanka promene podnese odgovarajući zahtev za izmenu rešenja kojim mu je direkcija izdala licencu.</p> <p>Direkcija po zahtevu iz stava 10. ovog člana donosi rešenje o izmeni rešenja o izdavanju licence, izdaje novi obrazac licence i sačinjava novi dokument koji sadrži informacije o izdatoj licenci.</p> <p>Direkcija rešenjem suspenduje licencu ako je istekao period pokrića za građansku odgovornost.</p> <p>Uz rešenje doneto na osnovu ovog člana Direkcija će sačiniti novi dokument sa ažuriranim informacijama o izdatoj licenci.</p> <p>Rešenje Direkcije iz ovog člana je konačno u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Direkcija obaveštava upravljača infrastrukture o</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>suspendovanju i oduzimanju licence odmah po donošenju rešenja.</p> <p>Imalac licence dužan je da Direkciji, na njen zahtev, dostavi podatke o ispunjenosti uslova za izdavanje licence, kao i da bez odlaganja obavesti Direkciju o svim promenama koje nastanu u vezi sa tim uslovima.</p> <p>Sadržinu licence, način provere ispunjenosti propisanih uslova i obaveze prevoznika u pogledu dostavljanja dokumentacije za potrebe periodične provere finansijskog poslovanja i ispunjenosti drugih uslova, bliže uređuje Direkcija.</p>			
25.	<p>Procedure for granting licences</p> <p>1. The procedures for granting licences shall be made public by the Member State concerned, which shall inform the Commission thereof.</p> <p>2. The licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible, but not more than three months after all relevant information, notably the particulars referred to in Annex III, has been submitted. The licensing authority shall take into account all the available</p>	<p>01. 82.1</p> <p>01. 82.4.</p>	<p>Licencu Direkcija za železnice dužna je da izda, ako su ispunjeni uslovi iz člana 81. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.</p> <p>Rešenje o odbijanju izdavanja licence konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Sadržinu licence, način provere ispunjenosti propisanih uslova i obaveze</p>	PU		

	<p>information. The decision shall be communicated to the undertaking applying for a licence without delay. A refusal shall state the grounds on which it is based.</p> <p>3. Member States shall ensure that the licensing authority's decisions are subject to judicial review.</p>	01. 83.16	<p>prevoznika u pogledu dostavljanja dokumentacije za potrebe periodične provere finansijskog poslovanja i ispunjenosti drugih uslova, bliže uređuje Direkcija.</p>			
26.	<p>Effective use of infrastructure capacity</p> <p>Member States shall ensure that charging and capacity-allocation schemes for railway infrastructure follow the principles set down in this Directive and thus allow the infrastructure manager to market and make optimum effective use of the available infrastructure capacity.</p>	01. 16.	<p>Način obračuna cena pristupa i dodela kapaciteta javne železničke infrastrukture moraju biti u skladu sa načelima utvrđenim ovim zakonom i omogućiti upravljaču infrastrukture optimalno efikasno iskorišćenje raspoloživih kapaciteta infrastrukture.</p>	PU		
27.	<p>Network statement</p> <p>1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement which shall be obtainable against payment of a fee which shall not exceed the cost of publication of that statement. The network statement shall be published in at least two official languages of the Union. The content of the network statement shall be made available free of charge in</p>	02. 17.1-2	<p>Upravljač infrastrukture, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, izrađuje i objavljuje Izjavu o mreži. Upravljač infrastrukture je dužan da sadržinu radne verzije objavljivanjem na svojoj internet stranici.</p> <p>Izjava o mreži se objavljuje na srpskom jeziku i može se pribaviti nakon plaćanja cene koja ne premašuje troškove njenog objavljivanja. Tekst Izjave o mreži se stavlja na</p>	PU		

<p>electronic format on the web portal of the infrastructure manager and accessible through a common web portal. That web portal shall be set up by the infrastructure managers in the framework of their cooperation in accordance with Articles 37 and 40.</p> <p>2. The network statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.</p> <p>3. The network statement shall be kept up to date and amended as necessary.</p> <p>4. The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.</p>	<p>02. 17.4-6</p>	<p>raspolaganje besplatno u elektronskom obliku na internet stranici upravljača infrastrukture na srpskom i engleskom jeziku, kao i na internet stranici međunarodnog udruženja upravljača infrastrukture.</p> <p>Opštim uslovima ugovora o korišćenju infrastrukture koji zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik kojem je dodeljen kapacitet infrastrukture smatra se deo Izjave o mreži koji sadrži podatke koji se odnose na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uslove za pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama koje pruža upravljač infrastrukture;</li> <li>2) načela i način određivanja i obračuna cena;</li> <li>3) visinu cene pristupa, cene pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i cene usluga koje u njima pruža, za dodatne i prateće usluge koje pruža upravljač infrastrukture;</li> <li>4) načela i kriterijume za dodelu infrastrukturnog kapaciteta.</li> </ol> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da vrši izmene i dopune Izjave o mreži ako dođe do</p>			
---	-----------------------	---	--	--	--

			<p>bilo koje promene podataka koje ona sadrži.</p> <p>Na izradu i objavljivanje izmena i dopuna Izjave o mreži shodno se primenjuju odredbe st. 1. i 2. ovog člana. Te izmene i dopune Izjave o mreži moraju biti objavljene najmanje šest meseci pre početka primene. Upravljač infrastrukture dužan je da objavi tekst izmena i dopuna Izjave o mreži na svojoj internet stranici, a može objaviti i prečišćeni tekst Izjave o mreži.</p> <p>Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre poslednjeg dana za podnošenje zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p>			
28.	<p>Agreements between railway undertakings and infrastructure managers</p> <p>Any railway undertaking engaged in rail transport services shall conclude the necessary agreements under public or private law with the infrastructure managers of the railway infrastructure used. The conditions governing such agreements shall be non-discriminatory and transparent, in</p>	01. 19.2-3	<p>Ugovorom o korišćenju javne železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika, a koja se posebno odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, primenu propisa koji uređuju transport opasne robe, kao i na plaćanje cena pristupa železničkoj infrastrukturi i</p>	PU		



	accordance with this Directive.		cena usluga i cena usluga. Ugovori iz stava 1. ovog člana zaključuju se pod uslovima koji su nediskriminatorski i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.			
29.	<p>Establishing, determining and collecting charges</p> <p>1. Member States shall establish a charging framework while respecting the management independence laid down in Article 4.</p> <p>Subject to that condition, Member States shall also establish specific charging rules or delegate such powers to the infrastructure manager.</p> <p>Member States shall ensure that the network statement contains the charging framework and charging rules or indicates a website where the charging framework and charging rules are published.</p> <p>The infrastructure manager shall determine and collect the charge for the use of infrastructure in accordance with the established charging framework and charging rules.</p> <p>Without prejudice to the management independence laid down in Article 4 and provided</p>	02. 20.	<p>Metodologiju za određivanje cena pristupa iz člana 14. ovog zakona i cena usluga iz člana 15. ovog zakona utvrđuje Vlada, poštujući nezavisnost upravljanja utvrđenu članom 7. ovog zakona.</p> <p>Vlada može aktom iz stava 1. ovog člana da uređuje vremenski ograničene sisteme kompenzacije za korišćenje železničke infrastrukture, za dokazivo neplaćene troškove konkurentskih vidova transporta koji se tiču zaštite životne sredine, nezgoda i infrastrukture, u meri u kojoj ti troškovi premašuju ekvivalentne troškove železnice.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje specifična pravila za obračun cena pristupa i cena usluga koja su usklađena sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana. Metodologija za određivanje cena i specifična pravila za obračun cena pristupa i</p>	PU		

<p>that the right has been directly conferred by constitutional law before 15 December 2010, the national parliament may have the right to scrutinise and, where appropriate, review the level of charges determined by the infrastructure manager. Any such review shall ensure that charges comply with this Directive, the established charging framework and charging rules.</p> <p>2. Except where specific arrangements are made under Article 32(3), infrastructure managers shall ensure that the charging scheme in use is based on the same principles over the whole of their network.</p> <p>3. Infrastructure managers shall ensure that the application of the charging scheme results in equivalent and non-discriminatory charges for different railway undertakings that perform services of an equivalent nature in a similar part of the market and that the charges actually applied comply with the rules laid down in the network statement.</p> <p>4. An infrastructure manager shall respect the commercial confidentiality of information provided to it by applicants.</p>		<p>pružanja usluga sadržani su u Izjavi o mreži ili se ukazuje na internet stranicu na kojoj se one objavljuju.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje i naplaćuje cene pristupa iz člana 14. ovog zakona i cene za pružanje svojih usluga iz člana 15. ovog zakona u skladu sa metodologijom za određivanje cena iz stava 1. ovog člana i pravilima za obračun cena iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Visinu cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i, kada je moguće, visinu cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje se pružaju u tim uslužnim objektima, upravljač infrastrukture utvrđuje na neodređeno vreme i dostavlja Direkciji na mišljenje. Direkcija daje mišljenje na visine cena iz ovog stava u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja.</p> <p>Vlada daje saglasnost na visinu cene pristupa i cene pristupa delu javne železničke infrastrukture koji povezuje sa</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.</p> <p>Izmenu cena iz stava 5. ovog člana vrši upravljač infrastrukture u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu, po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije. Direkcija daje mišljenje na izmenjenu visinu cena u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja. Vlada daje saglasnost na izmenjenu visinu cene pristupa i cene pristupa delu javne železničke infrastrukture koji povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.</p> <p>U slučaju izmene cena koje su objavljene u Izjavi o mreži, upravljač infrastrukture je dužan da objavi izmenu Izjave o mreži u pogledu cena najkasnije šest meseci pre početka primene izmena Izjave o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da obračun i naplatu cena vrši prema istim načelima za celu mrežu, izuzev u slučajevima iz člana 24. ovog zakona.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>Upravljač infrastrukture obavezan je da prilikom utvrđivanja cena primeni takav obračun cena kojim se različitim železničkim prevoznicima, a koji obavljaju iste vrste prevoza, obezbeđuju jednake i nediskriminatorske cene u skladu sa pravilima utvrđenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture poštuje komercijalnu poverljivost informacija koje mu dostavljaju podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p>			
30.	<p>Infrastructure cost and accounts</p> <p>1. Infrastructure managers shall, with due regard to safety and to maintaining and improving the quality of the infrastructure service, be given incentives to reduce the costs of providing infrastructure and the level of access charges.</p> <p>2. Without prejudice to their competence regarding railway infrastructure planning and financing, and to the budgetary principle of annuality, where applicable, Member States shall ensure that a contractual agreement, fulfilling the basic principles and parameters set out</p>	01. 21.3	<p>Za poslove u vezi sa staranjem o bezbednosti u železničkom saobraćaju, održavanja i poboljšanja kvaliteta usluga upravljača infrastrukture, posebno će se predvideti podsticaji za smanjenje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom, za pristup infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima i za usluge koje pruža upravljač infrastrukture, ugovorom iz stava 1. ovog člana ili regulatornim merama ili kombinacijom podsticaja, kao i za smanjenje visine cena, putem regulatornih mera. Međusobna prava i obaveze</p>	PU		

<p>in Annex V, is concluded between the competent authority and the infrastructure manager covering a period of not less than five years.</p> <p>Member States shall ensure that contractual agreements in force on 15 December 2012 are modified, if necessary, to align them with this Directive upon their renewal, or at the latest by 16 June 2015.</p> <p>3. Member States shall implement the incentives referred to in paragraph 1 through the contractual agreement referred to in paragraph 2 or through regulatory measures or through a combination of incentives to reduce costs in the contractual agreement and the level of charges through regulatory measures.</p> <p>4. If a Member State decides to implement the incentives referred to in paragraph 1 through regulatory measures, this shall be based on an analysis of the achievable cost reductions. This shall be without prejudice to the powers of the regulatory body to review the charges referred to in Article 56.</p> <p>5. The terms of the contractual agreement referred to in paragraph 2 and the structure of</p>	01. 21.1	<p>upravljачa infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave uređuju se upravnim ugovorom o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom za period koji nije kraći od pet godina, u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju upravni ugovori.</p> <p>Upravljač infrastrukture zaključuje ugovor iz stava 1. ovog člana sa autonomnom pokrajinom ili jedinicom lokalne samouprave uz saglasnost Vlade.</p>			
	01. 21.2	<p>Uslovi ugovora iz stava 1. ovog člana i struktura dogovorenih plaćanja za obezbeđivanje finansiranja upravljača infrastrukture se dogovaraju unapred za čitav ugovorni period, a po usvajanju zakona kojim se utvrđuje budžet Republike Srbije, odnosno odluke kojom se utvrđuje budžet autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave zaključuje se aneks tog ugovora, kojim se opredeljuje obim sredstava na godišnjem nivou za finansiranje upravljanja javnom železničkom</p>			
	01. 21.4				



	<p>States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</p>	<p>01. 21.8</p> <p>01. 21.9</p>	<p>njihovu popravku ili zamenu. Registar će uključivati i detalje o rashodima usled obnove i unapređenja infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture određuje način opredeljivanja troškova za različite usluge koje nudi železničkim prevoznicima.</p>			
31.	<p>Principles of charging</p> <p>1. Charges for the use of railway infrastructure and of service facilities shall be paid to the infrastructure manager and to the operator of service facility respectively and used to fund</p>	02. 23.	<p>Za pristup i korišćenje železničke infrastrukture i uslužnih objekata, odnosno za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona plaća se cena upravljaču infrastrukture, odnosno operatoru uslužnog objekta.</p>	DU	Ova odredba Direktive je delimično diskreciona.	

<p>their business.</p> <p>2. Member States shall require the infrastructure manager and the operator of service facility to provide the regulatory body with all necessary information on the charges imposed in order to allow the regulatory body to perform its functions as referred to in Article 56. The infrastructure manager and the operator of service facility shall, in this regard, be able to demonstrate to railway undertakings that infrastructure and service charges actually invoiced to the railway undertaking pursuant to Articles 30 to 37 comply with the methodology, rules and, where applicable, scales laid down in the network statement.</p> <p>3. Without prejudice to paragraph 4 or 5 of this Article or to Article 32, the charges for the minimum access package and for access to infrastructure connecting service facilities shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service.</p> <p>Before 16 June 2015, the Commission shall adopt measures setting out the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the</p>		<p>Sredstva ostvarena naplatom cena iz stava 1. ovog člana prihod su upravljača infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta i koriste se za finansiranje njihovog poslovanja.</p> <p>Upravljač infrastrukture i operator uslužnog objekta dužni su da dostave Direkciji sve neophodne informacije o utvrđenim cenama kako bi se omogućilo vršenje nadležnosti Direkcije.</p> <p>Upravljač infrastrukture i operator uslužnog objekta obavezni su da, na zahtev, dokažu železničkom prevozniku da su cene pristupa, cene pristupa uslužnom objektu i cene usluga koje su mu fakturisane u skladu sa ovim zakonom, sa Izjavom o mreži i sa Informacijom o uslužnom objektu.</p> <p>Cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima, određuju se na osnovu troškova direktno nastalih kao rezultat saobraćanja vozova.</p> <p>Vlada bliže uređuje način i</p>			
--	--	--	--	--	--



<p>examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>The infrastructure manager may decide to gradually adapt to those modalities during a period of no more than four years after the entry into force of those implementing acts.</p> <p>4. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may include a charge which reflects the scarcity of capacity of the identifiable section of the infrastructure during periods of congestion.</p> <p>5. The infrastructure charges referred to in paragraph 3 may be modified to take account of the cost of environmental effects caused by the operation of the train. Any such modification shall be differentiated according to the magnitude of the effect caused.</p> <p>Based on the experience gained by infrastructure managers, railway undertakings, regulatory bodies and competent authorities, and recognising existing schemes on noise differentiation, the Commission shall adopt implementing measures setting out the modalities to be followed for the application of the charging for the cost of noise effects including its duration of</p>		<p>modalitete izračunavanja troškova koji su nastali kao direktan rezultat saobraćanja voza, kao i slučajeve kada Direkcija može sprovesti pojednostavljenu kontrolu obračuna cene pristupa i cene pristupa kolosecima koji povezuju sa uslužnim objektima.</p> <p>Cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi mogu da uključe cenu koja odražava nedostatak kapaciteta odredivog dela infrastrukture tokom perioda zagušenja.</p> <p>Cene iz st. 5. i 7. ovog člana mogu se utvrditi prema proseku zasnovanom na obimu saobraćanja vozova u određenom vremenu, s tim da, tako utvrđena cenama pristupa železničkoj infrastrukturi mora biti srazmerna troškovima usluga pruženih železničkom prevozniku.</p> <p>Cena koja se naplaćuje za pristup kolosecima unutar uslužnih objekata iz člana 15. stav 2. ovog zakona i pružanje usluga u tim objektima ne smeju premašiti troškove pružanja usluga plus razumnu dobit.</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>application and enabling the differentiation of infrastructure charges to take into account, where appropriate, the sensitivity of the area affected, in particular in terms of the size of population affected and the train composition with an impact on the level of noise emissions. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3). They shall not result in the undue distortion of competition between railway undertakings or affect the overall competitiveness of the rail sector.</p> <p>Any such modification of infrastructure charges to take account of the cost of noise effects shall support the retrofitting of wagons with the most economically viable low-noise braking technology available.</p> <p>Charging of environmental costs which results in an increase in the overall revenue accruing to the infrastructure manager shall however be allowed only if such charging is applied to road freight transport in accordance with Union law.</p> <p>If charging for environmental costs generates additional revenue, it shall be for Member States to decide how the revenue</p>		<p>Ako usluge iz člana 15. ovog zakona, kao dodatne i prateće usluge nudi samo jedan snabdevač, cene koje se naplaćuju za te usluge ne mogu premašiti troškove pružanja takve usluge, uvećane za razumnu dobit.</p> <p>Cena koju upravljač infrastrukture naplaćuje za uslugu iz člana 15. stav 4. tačka 1. ovog zakona ne može premašiti troškove pružanja te usluge.</p> <p>Kada napajanje električnom energijom za vuču, kao dodatnu uslugu, vrši upravljač infrastrukture, naknada za utrošenu električnu energiju za vuču ne može premašiti troškove pružanja te dodatne usluge.</p> <p>Moguća je naplata cena za kapacitete korišćene za održavanje infrastrukture. Takve cene ne premašuju neto gubitak prihoda upravljača infrastrukture koji je posledica održavanja.</p> <p>Operator uslužnog objekta za pružanje usluga iz člana 15. ovog zakona dužan je da dostavi upravljaču infrastrukture informacije o</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>is to be used.</p> <p>Member States shall ensure that the necessary information is kept and that the origin of the charging of environmental costs and its application can be traced. Member States shall provide the Commission with this information upon request.</p> <p>6. To avoid undesirable disproportionate fluctuations, the charges referred to in paragraphs 3, 4 and 5 may be averaged over a reasonable spread of train services and times. Nevertheless, the relative magnitude of the infrastructure charge shall be related to the costs attributable to the services.</p> <p>7. The charge imposed for track access within service facilities referred to in point 2 of Annex II, and the supply of services in such facilities, shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>8. Where services listed in points 3 and 4 of Annex II, as additional and ancillary services are offered by only one supplier, the charge imposed for such a service shall not exceed the cost of providing it, plus a reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such</p>		<p>cenama koje se objavljuju u Izjavi o mreži ili ukazuje na internet stranicu na kojoj su te informacije dostupne besplatno u elektronskom obliku, u skladu sa članom 17. ovog zakona.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>charges shall not exceed the net revenue loss to the infrastructure manager caused by the maintenance.</p> <p>10. The operator of the facility for supply of the services referred to in points 2, 3 and 4 of Annex II shall provide the infrastructure manager with the information on charges to be included in the network statement or shall indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format in accordance with Article 27.</p>					
32.	<p>Exceptions to charging principles</p> <p>1. In order to obtain full recovery of the costs incurred by the infrastructure manager a Member State may, if the market can bear this, levy mark-ups on the basis of efficient, transparent and non-discriminatory principles, while guaranteeing optimal competitiveness of rail market segments. The charging system shall respect the productivity increases achieved by railway undertakings.</p> <p>The level of charges shall not, however, exclude the use of infrastructure by market segments which can pay at least the cost that is directly incurred as a result of operating the</p>	01. 24.	<p>Upravljač infrastrukture može da naplati dodatak, u cilju potpunog pokriva svojih troškova, pod uslovom da tržište železničkih usluga to može da podnese i na osnovu načela efikasnosti, transparentnosti i nediskriminacije, garantujući pri tom optimalnu konkurentnost segmenata železničkog tržišta. Ovakav sistem naplate uzima u obzir postignuto povećanje produktivnosti železničkih prevoznika.</p> <p>Radi uvođenja dodatka iz stava 1. ovog člana u sistem naplate, upravljač infrastrukture prilikom definisanja spiska tržišnih segmenata razmatra i poredi</p>	DU	Diskreciona odredba	

<p>railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p> <p>Before approving the levy of such mark-ups, Member States shall ensure that the infrastructure managers evaluate their relevance for specific market segments, considering at least the pairs listed in point 1 of Annex VI and retaining the relevant ones. The list of market segments defined by infrastructure managers shall contain at least the three following segments: freight services, passenger services within the framework of a public service contract and other passenger services.</p> <p>Infrastructure managers may further distinguish market segments according to commodity or passengers transported.</p> <p>Market segments in which railway undertakings are not currently operating but may provide services during the period of validity of the charging system shall also be defined. The infrastructure manager shall not include a mark-up in the charging system for those market segments.</p> <p>The list of market segments shall be published in the network statement and shall be reviewed</p>		<p>najmanje sledeće parove:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) usluge prevoza putnika naspram usluga prevoza robe;</li> <li>2) vozove koji prevoze opasnu robu naspram ostalih teretnih vozova;</li> <li>3) usluge u unutrašnjem saobraćaju naspram usluga u međunarodnom saobraćaju;</li> <li>4) kombinovani transport naspram direktnih vozova;</li> <li>5) usluge u gradskom ili regionalnom putničkom saobraćaju naspram usluga u međugradskom putničkom saobraćaju;</li> <li>6) saobraćaj blok vozova naspram vozova sa pojedinačnim vagonima;</li> <li>7) usluge redovnog prevoza naspram povremenih usluga prevoza.</li> </ol> <p>Za određene buduće investicione projekte, kao i za određene investicione projekte koji su u toku ili su završeni u prethodnih 30 godina, upravljač infrastrukture može da utvrdi ili nastavi da utvrđuje veće visine cena na osnovu dugoročnih troškova takvih projekata, ukoliko se njima povećava efikasnost i/ili isplativost i ukoliko se inače ti investicioni projekti ne bi mogli ili se nisu mogli preduzeti. Ovakav sistem naplate može da obuhvati i</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>at least every five years. The regulatory body referred to in Article 55 shall control that list in accordance with Article 56.</p> <p>2. For the carriage of goods from and to third countries operated on a network whose track gauge is different from the main rail network within the Union, infrastructure managers may set higher charges in order to obtain full costs recovery of the costs incurred.</p> <p>3. For specific future investment projects, or specific investment projects that have been completed after 1988, the infrastructure manager may set or continue to set higher charges on the basis of the long-term costs of such projects if they increase efficiency or cost-effectiveness or both and could not otherwise be or have been undertaken. Such a charging arrangement may also incorporate agreements on the sharing of the risk associated with new investments.</p> <p>4. The infrastructure charges for the use of railway corridors which are specified in Commission Regulation (EU) 2016/919 may be differentiated to give incentives to equip trains with the ETCS that is compliant with the version adopted by the Commission</p>		<p>dogovore između upravljača infrastrukture, s jedne strane, i podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ili železničkih prevoznika, s druge strane o podeli rizika koji se odnosi na nove investicije. Cena pristupa koja bude utvrđena kao deo koridora u skladu sa zaključenim međunarodnim sporazumom, može se drugačije odrediti, na način koji utvrđuje Vlada. Ukoliko upravljač infrastrukture namerava da modifikuje suštinske elemente sistema naplate na način propisan ovim članom, dužan je da to objavi najmanje tri meseca pre roka za objavljivanje Izjave o mreži iz člana 17. ovog zakona.</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>Decision 2008/386/EC and with successive versions. Such differentiations shall not result in any overall increase in revenue for the infrastructure manager.</p> <p>Member States may decide that this differentiation of infrastructure charges does not apply to railway lines specified in Regulation (EU) 2016/919 on which only ETCS equipped trains run.</p> <p>Member States may decide to extend this differentiation to railway lines not specified in Regulation (EU) 2016/919.</p> <p>5. To prevent discrimination, Member States shall ensure that any given infrastructure manager's average and marginal charges for equivalent use of its infrastructure are comparable and that comparable services in the same market segment are subject to the same charges. The infrastructure manager shall show in the network statement that the charging system meets these requirements in so far as this can be done without disclosing confidential business information.</p> <p>6. If an infrastructure manager intends to modify the essential elements of the charging system referred to in paragraph 1 of this</p>					
---	--	--	--	--	--

	Article, it shall make them public at least three months in advance of the deadline for the publication of the network statement according to Article 27(4).					
33.	<p>Discounts</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102, 106 and 107 TFEU and notwithstanding the direct cost principle laid down in Article 31(3) of this Directive, any discount on the charges levied on a railway undertaking by the infrastructure manager, for any service, shall comply with the criteria set out in this Article.</p> <p>2. With the exception of paragraph 3, discounts shall be limited to the actual saving of the administrative cost to the infrastructure manager. In determining the level of discount, no account may be taken of cost savings already internalised in the charge levied.</p> <p>3. Infrastructure managers may introduce schemes available to all users of the infrastructure, for specified traffic flows, granting time-limited discounts to encourage the development of new rail services, or discounts encouraging the use of considerably underutilised lines.</p> <p>4. Discounts may relate only to charges levied for a specified</p>	01. 25.	<p>Ne dovodeći u pitanje načelo direktnih troškova iz člana 23. ovog zakona, upravljač infrastrukture može da uvede popuste železničkim prevoznicima za cene minimalnog pristupnog paketa usluga, pristupa železničkoj infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima i drugih usluga iz člana 15. ovog zakona, samo na način utvrđen ovim članom.</p> <p>Upravljač infrastrukture može odobriti popust u iznosu koji odgovara stvarnoj uštedi upravljača infrastrukture u administrativnim troškovima. Prilikom utvrđivanja nivoa popusta, ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje su već sadržane u utvrđenoj ceni.</p> <p>Izuzetno od stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može odobriti vremenski ograničeni popust, koji mora biti dostupan svim korisnicima železničke infrastrukture kako bi se podstakao razvoj novih usluga železničkog prevoza ili kojim se podstiče korišćenje nedovoljno iskorišćene železničke infrastrukture.</p>	PU		



	<p>infrastructure section.</p> <p>5. Similar discount schemes shall apply for similar services. Discount schemes shall be applied in a non-discriminatory manner to any railway undertaking.</p>		<p>Popusti iz stava 1. ovog člana mogu da se odnose samo na cene koje se naplaćuju za deo železničke infrastrukture koji odredi upravljač infrastrukture. Slični sistemi popusta se primenjuju za slične usluge. Sistemi popusta se primenjuju na nediskriminatorski način za svakog železničkog prevoznika</p>			
34.	<p>Compensation schemes for unpaid environmental, accident and infrastructure costs</p> <p>1. Member States may put in place a time-limited compensation scheme for the use of railway infrastructure for the demonstrably unpaid environmental, accident and infrastructure costs of competing transport modes in so far as these costs exceed the equivalent costs of rail.</p> <p>2. Where a railway undertaking receiving compensation enjoys an exclusive right, the compensation shall be accompanied by comparable benefits to users.</p> <p>3. The methodology used and calculations performed shall be publicly available. It shall in particular be possible to demonstrate the specific uncharged costs of the competing transport infrastructure that are avoided and to ensure that the</p>	01. 20.	<p>Metodologiju za određivanje cena pristupa iz člana 14. ovog zakona i cena usluga iz člana 15. ovog zakona utvrđuje Vlada, poštujući nezavisnost upravljanja utvrđenu članom 7. ovog zakona.</p> <p>Vlada može aktom iz stava 1. ovog člana da uređuje vremenski ograničene sisteme kompenzacije za korišćenje železničke infrastrukture, za dokazivo neplaćene troškove konkurentskih vidova transporta koji se tiču zaštite životne sredine, nezgoda i infrastrukture, u meri u kojoj ti troškovi premašuju ekvivalentne troškove železnice.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje specifična pravila za naplatu cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje usluga koja su usklađena sa okvirom za naplatu cena iz stava 1. ovog</p>	PU		

	<p>scheme is granted on non-discriminatory terms to undertakings.</p> <p>4. Member States shall ensure that the scheme is compatible with Articles 93, 107 and 108 TFEU.</p>		<p>člana. Okvir za naplatu cena i specifična pravila za naplatu cena pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje usluga sadržani su u Izjavi o mreži ili se ukazuje na internet stranicu na kojoj se one objavljuju.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje i naplaćuje cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi i pružanje svojih usluga iz čl. 14. i 15. ovog zakona u skladu sa utvrđenim okvirom za naplatu iz stava 1. ovog člana i pravilima za naplatu cena iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Visinu cena pristupa i cena pristupa uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i, kada je moguće, visinu cena usluga iz člana 15. ovog zakona koje se pružaju u tim uslužnim objektima, upravljač infrastrukture utvrđuje na neodređeno vreme, i dostavlja Direkciji na mišljenje.</p> <p>Direkcija daje mišljenje na visine cena iz ovog stava u roku od dva meseca od dana prijema zahteva upravljača infrastrukture za davanje mišljenja.</p> <p>Vlada daje saglasnost na visinu cene minimalnog pristupnog paketa usluga i</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>cene pristupa javnoj železničkoj infrastrukturi koja povezuje sa uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona.</p> <p>Izmena cena iz stava 5. ovog člana vrši se u slučaju promene okolnosti koje utiču na njihovu visinu uz saglasnost Vlade, a po prethodno pribavljenom mišljenju Direkcije.</p> <p>U slučaju izmene cena koje su objavljene u Izjavi o mreži, upravljač infrastrukture je dužan da objavi izmenu Izjave o mreži u pogledu cena najmanje šest meseci pre početka primene izmena Izjave o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da sistemi naplate cena budu zasnovani na istim načelima za celu mrežu, izuzev u slučajevima iz člana 24. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture obavezan je da prilikom utvrđivanja cena primeni takav proračun cena kojim se različitim železničkim prevoznicima, a koji obavljaju iste vrste prevoza, obezbeđuju jednake i nediskriminatorske cene u skladu sa pravilima utvrđenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture poštuje komercijalnu poverljivost informacija koje</p>			
--	--	---	--	--	--

			mu dostavljaju podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.			
35.1.	<p>Performance scheme</p> <p>1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the operation of the network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.</p>	01. 26.1	<p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.</p>	PU		
35.2.	<p>2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.</p>	02. 26.	<p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.</p> <p>Sistem učinka iz stava 1. ovog člana zasniva se na sledećim osnovnim načelima, koja se</p>	PU		

		<p>primenjuju na čitavoj mreži upravljača infrastrukture:</p> <p>1) kako bi se ostvario ugovoren nivo učinka i ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravljač infrastrukture se, u toku postupka izrade Izjave o mreži, sa podnosiocima zahteva dogovara o glavnim parametrima sistema učinka, naročito o trajanju kašnjenja, maksimalnim iznosima plaćanja u okviru sistema učinka koje se odnose i na pojedinačne vožnje vozova i za sve vožnje vozova železničkog prevoznika tokom datog vremenskog perioda.</p> <p>2) upravljač infrastrukture dostavlja železničkim prevoznicima važeći red vožnje, na osnovu kojeg se računaju kašnjenja, najkasnije pet dana pre kretanja voza. Upravljač infrastrukture može da primeni kraći period obaveštavanja u slučaju nepredviđenih okolnosti, više sile ili kasnih izmena važećeg reda vožnje.</p> <p>3) sva kašnjenja se raspoređuju u jednu od sledećih klasa i pod-klasa kašnjenja:</p> <p>(1) upravljanje eksploatacijom/planiranjem koje se može pripisati</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>upravljaču infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- izrada reda vožnje,</li> <li>- formiranje voza,</li> <li>- greške u procedurama eksploatacije,</li> <li>- nepravilna primena pravila prioriteta,</li> <li>- osoblje,</li> <li>- ostali uzroci,</li> </ul> <p>(2) postrojenja infrastrukture za koje je odgovoran upravljač infrastrukture</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- signalno-sigurnosni uređaji i instalacije,</li> <li>- signalno-sigurnosni uređaji i instalacije na putnim prelazima u nivou,</li> <li>- telekomunikacione instalacije,</li> <li>- oprema za snabdevanje električnom energijom,</li> <li>- kolosek,</li> <li>- građevinski objekti,</li> <li>- osoblje,</li> <li>- ostali uzroci,</li> </ul> <p>(3) uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- planirani građevinski radovi,</li> <li>- nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova,</li> <li>- ograničenje brzine zbog defekta koloseka,</li> <li>- ostali uzroci,</li> </ul>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>(4) uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kašnjenje koje je prouzrokovao prethodni upravljač infrastrukture,</li> <li>- kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljač infrastrukture,</li> </ul> <p>(5) komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prekoračenje vremena stajanja,</li> <li>- zahtev železničkog prevoznika,</li> <li>- utovarne operacije,</li> <li>- nepravilnosti pri utovaru,</li> <li>- komercijalna priprema voza,</li> <li>- osoblje,</li> <li>- ostali uzroci,</li> </ul> <p>(6) železnička vozna sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta,</li> <li>- formiranje voza koje vrši železnički prevoznik,</li> <li>- problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika),</li> <li>- problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta),</li> <li>- problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama,</li> </ul>			
--	--	--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- osoblje,</li> <li>- ostali uzroci,</li> <li>(7) uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima: <ul style="list-style-type: none"> <li>- koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik,</li> <li>- koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik,</li> </ul> </li> <li>(8) spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku: <ul style="list-style-type: none"> <li>- štrajk,</li> <li>- administrativne formalnosti,</li> <li>- spoljni uticaj,</li> <li>- uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci,</li> <li>- kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži,</li> <li>- ostali uzroci,</li> </ul> </li> <li>(9) sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravljač infrastrukture, ni železnički prevoznik: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nezgode, nesreće i opasnosti,</li> <li>- zauzetost koloseka zbog kašnjenja istog voza,</li> <li>- zauzetost koloseka zbog kašnjenja drugog voza,</li> <li>- obrt,</li> <li>- veza vozova,</li> <li>- potrebno je dalje istraživanje;</li> </ul> </li> </ul>			
--	--	---	--	--	--



		<p>4) ukoliko je moguće, kašnjenja se pripisuju jednom subjektu, uz razmatranje odgovornosti za uzrokovanje poremećaja, kao i mogućnosti ponovne normalizacije saobraćajnih uslova;</p> <p>5) pri proračunu plaćanja uzima se u obzir prosečno kašnjenje vozova sa sličnim zahtevima za tačnost;</p> <p>6) što je ranije moguće upravljač infrastrukture obaveštava železničkog prevoznika o proračunu plaćanja u sklopu sistema učinka. Ovaj proračun obuhvata sva kašnjenja vozova u periodu od najviše 30 dana;</p> <p>7) ne dovodeći u pitanje postojeće postupke po Zahtevima i odredbe člana 121. ovog zakona, u slučaju sporova koji se odnose na sistem učinka, određuje se način rešavanja sporova koji omogućuje rešavanje takvih sporova bez odlaganja</p> <p>Utvrđeni način rešavanja sporova mora biti nepristrasan u odnosu na uključene strane. Kod primene ovog načina rešavanja sporova odluka se donosi u roku od deset radnih dana.</p> <p>Jednom godišnje upravljač infrastrukture objavljuje</p>			
--	--	---	--	--	--

			prosečan godišnji nivo učinka koji su ostvarili železnički prevoznici na osnovu glavnih parametara dogovorenih za sistem učinka.			
35.3.	3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55, infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.			NP	Odnosi se na ovlašćenja EK.	
36.	Reservation charges Infrastructure managers may levy an appropriate charge for capacity that is allocated but not used. That non-usage charge shall provide incentives for efficient use of capacity. The levy of such a charge on applicants that were allocated a train path shall be mandatory in the event of their regular failure to use allocated paths or part of them. For the imposition of this charge, the infrastructure managers shall publish in their network statement the criteria to determine such failure to use. The	01. 27.	Radi podsticanja efikasnog korišćenja kapaciteta infrastrukture upravljač infrastrukture može da naplaćuje podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno angažovanom železničkom prevozniku ako podnosilac zahteva nije železnički prevoznik, odgovarajuće cene za kapacitete infrastrukture koji su dodeljeni ali nisu korišćeni. Upravljač infrastrukture dužan je da naplati cenu iz stava 1. ovog člana podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta	PU		

	<p>regulatory body referred to in Article 55 shall control such criteria in accordance with Article 56. Payments for this charge shall be made by either the applicant or the railway undertaking appointed in accordance with Article 41(1). The infrastructure manager shall always be able to inform any interested party of the infrastructure capacity which has already been allocated to user railway undertakings.</p>		<p>infrastrukture kojem je dodeljena trasa voza, odnosno angažovanom železničkom prevozniku, koji redovno propušta da koristi dodeljene trase ili deo njih. Upravljač infrastrukture u Izjavi o mreži objavljuje kriterijume za utvrđivanje ovakvog propuštanja korišćenja. Direkcija kontroliše kriterijume iz stava 2. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture u svakom trenutku mora biti u mogućnosti da informiše svaku zainteresovanu stranu o kapacitetima infrastrukture koji su već dodeljeni železničkim prevoznicima.</p>			
37.	<p>Cooperation in relation to charging systems on more than one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the application of efficient charging schemes, and associate to coordinate the charging or to charge for the operation of train services which cross more than one infrastructure network of the rail system within the Union. Infrastructure managers shall, in particular, aim to guarantee the optimal competitiveness of international rail services and ensure the efficient use of the</p>	01. 30.	<p>Upravljač infrastrukture, u cilju efikasne dodele kapaciteta infrastrukture u funkciji obavljanja međunarodnog prevoza, ostvaruje saradnju sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture prilikom organizovanja trasa vozova koji prelaze više od jedne mreže.</p> <p>Upravljač infrastrukture može u saradnji sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture, ako se proceni postojanje potrebe, da predloži i organizuje međunarodne trase vozova kako bi se</p>	PU		

	<p>railway networks. To this end they shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive.</p> <p>2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable mark-ups, as referred to in Article 32, and performance schemes, as referred to in Article 35, to be efficiently applied, for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.</p>		<p>olakšalo saobraćanje teretnih vozova koji su predmet <i>ad-hoc</i> zahteva iz člana 39. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture informiše Direkciju za železnice kao regulatorno telo o razvoju zajedničkih načela i praksi kao rezultat saradnje iz st. 1. i 2. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da njegovo učešće u saradnji iz stava 1. i 2. ovog člana, metode rada i svi relevantni kriterijumi koji se koriste za ocenu raspoloživosti i dodelu kapaciteta infrastrukture budu javno dostupni.</p>			
38.1.	<p>Capacity rights</p> <p>1. Infrastructure capacity shall be allocated by an infrastructure manager. Once allocated to an applicant, it shall not be transferred by the recipient to another undertaking or service. Any trading in infrastructure capacity shall be prohibited and shall lead to exclusion from the further allocation of capacity.</p> <p>The use of capacity by a railway undertaking when carrying out the business of an applicant which is not a railway undertaking shall not be considered as a transfer.</p>	01. 28.1 - 28.4	<p>Kapacitet infrastrukture dodeljuje upravljač infrastrukture.</p> <p>Dodeljeni kapacitet infrastrukture ne može se preneti na treće lice.</p> <p>Trgovina kapacitetima infrastrukture je zabranjena i vodi isključivanju iz dalje dodele kapaciteta.</p> <p>Korišćenje kapaciteta od strane železničkog preduzeća koje je angažovao podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta koji nije železnički prevoznik ne smatra se prenošenjem iz stava 2. ovog člana.</p>	PU		

38.2-4.	<p>2. The right to use specific infrastructure capacity in the form of a train path may be granted to applicants for a maximum duration of one working timetable period.</p> <p>An infrastructure manager and an applicant may enter into a framework agreement as laid down in Article 42 for the use of capacity on the relevant railway infrastructure for a longer term than one working timetable period.</p> <p>3. The respective rights and obligations of infrastructure managers and applicants in respect of any allocation of capacity shall be laid down in contracts or in Member States' legislation.</p> <p>4. Where an applicant intends to request infrastructure capacity with a view to operating an international passenger service, it shall inform the infrastructure managers and the regulatory bodies concerned. In order to enable them to assess whether the purpose of the international service is to carry passengers on a route between stations located in different Member States, and what the potential economic impact on existing public service</p>	01. 28.5-6	<p>Pravo korišćenja određenog kapaciteta infrastrukture u obliku trase voza može se odobriti podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture u maksimalnom trajanju od perioda važenja jednog reda vožnje.</p> <p>Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu zaključiti okvirni sporazum iz člana 31. ovog zakona za korišćenje kapaciteta železničke infrastrukture na duži rok nego što je to period važenja jednog reda vožnje.</p>	DU	<p>Deo ove odredbe Direktive odnosi se na otvoreno tržište u međunarodnom prevozu putnika. Otvoreno je tržište železničkih usluga na nacionalnom nivou.</p> <p>S obzirom na to da RS nije država članica EU, otvaranje tržišta na međunarodnom nivou nije moguće bez prethodno zaključenog međunarodnog ugovora.</p> <p>Tržište će se otvoriti fazno, u skladu sa zaključenim Ugovorom o osnivanju Transportne zajednice.</p>	

	contracts is, regulatory bodies shall ensure that any competent authority that has awarded a rail passenger service on that route defined in a public service contract, any other interested competent authority with a right to limit access under Article 11 and any railway undertaking performing the public service contract on the route of that international passenger service is informed.					
39.	<p>Capacity allocation</p> <p>1. Member States may lay down a framework for the allocation of infrastructure capacity subject to the condition of management independence laid down in Article 4. Specific capacity-allocation rules shall be laid down. The infrastructure manager shall perform the capacity-allocation processes. In particular, the infrastructure manager shall ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner and in accordance with Union law.</p> <p>2. Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.</p>	01.29.	<p>Postupak dodele kapaciteta sprovodi upravljač infrastrukture, pod uslovom nezavisnosti iz člana 3. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da se postupak iz stava 1. ovog člana sprovodi na pravičan i nediskriminatorski način, u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da čuva poverljivost komercijalno osetljivih informacija koje mu se dostavljaju.</p>	PU		
40.	Cooperation in the allocation of infrastructure capacity on more	01.30.	Upravljač infrastrukture, u cilju efikasne dodele kapaciteta infrastrukture u	DU	Odredba Direktive delimično nije	

	<p>than one network</p> <p>1. Member States shall ensure that infrastructure managers cooperate to enable the efficient creation and allocation of infrastructure capacity which crosses more than one network of the rail system within the Union, including under framework agreements referred to in Article 42. Infrastructure managers shall establish appropriate procedures, subject to the rules set out in this Directive, and organise train paths crossing more than one network accordingly.</p> <p>Member States shall ensure that representatives of infrastructure managers whose allocation decisions have an impact on other infrastructure managers associate in order to coordinate the allocation of or to allocate all relevant infrastructure capacity at an international level, without prejudice to the specific rules contained in Union law on rail freight oriented networks. The principles and criteria for capacity allocation established under this cooperation shall be published by infrastructure managers in their network statement in accordance with paragraph 3 of Annex IV. Appropriate representatives of infrastructure managers from third countries may be associated</p>		<p>funkciji obavljanja međunarodnog prevoza, ostvaruje saradnju sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture prilikom organizovanja trasa vozova koji prelaze više od jedne mreže.</p> <p>Upravljač infrastrukture može u saradnji sa drugim uključenim upravljačima infrastrukture, ukoliko se proceni postojanje potrebe, da predloži i organizuje međunarodne trase vozova kako bi se olakšalo saobraćanje teretnih vozova koji su predmet ad-hoc zahteva iz člana 39. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture informiše Direkciju za železnice kao regulatorno telo o razvoju zajedničkih načela i praksi kao rezultat saradnje iz st. 1. i 2. ovog člana.</p> <p>Upravljač infrastrukture se stara o tome da njegovo učešće u saradnji iz stava 1. i 2. ovog člana, metode rada i svi relevantni kriterijumi koji se koriste za ocenu raspoloživosti i dodelu kapaciteta infrastrukture budu javno dostupni.</p>		<p>primenljiva zbog nadležnosti EK i stepena otvorenosti tržišta železničkih usluga u RS.</p>	
--	---	--	--	--	---	--

<p>with these procedures.</p> <p>2. The Commission shall be informed of and invited to attend as an observer at the main meetings at which common principles and practices for the allocation of infrastructure are developed. Regulatory bodies shall receive sufficient information about the development of common principles and practices for the allocation of infrastructure and from IT-based allocation systems, to allow them to perform their regulatory supervision in accordance with Article 56.</p> <p>3. At any meeting or other activity undertaken to permit the allocation of infrastructure capacity for trans-network train services, decisions shall only be taken by representatives of infrastructure managers.</p> <p>4. The participants in the cooperation referred to paragraph 1 shall ensure that its membership, methods of operation and all relevant criteria which are used for assessing and allocating infrastructure capacity be made publicly available.</p> <p>5. Working in cooperation, as referred to in paragraph 1, infrastructure managers shall assess the need for, and may</p>					
--	--	--	--	--	--



	<p>where necessary propose and organise international train paths to facilitate the operation of freight trains which are subject to an ad hoc request as referred to in Article 48.</p> <p>Such prearranged international train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.</p>					
41.1-2	<p>Applicants</p> <p>1. Requests for infrastructure capacity may be made by applicants. In order to use such infrastructure capacity, applicants shall appoint a railway undertaking to conclude an agreement with the infrastructure manager in accordance with Article 28. This is without prejudice to the right of applicants to conclude agreements with infrastructure managers under Article 44(1).</p> <p>2. The infrastructure manager may set requirements with regard to applicants to ensure that its legitimate expectations about future revenues and utilisation of the infrastructure are safeguarded. Such requirements shall be appropriate, transparent and non-discriminatory. They shall be specified in the network statement as referred to in point</p>	01. 32.1-4	<p>Zahteve za kapacitete infrastrukture mogu da podnose lica iz člana 2. tačka 46) ovog zakona osnovana, odnosno registrovana u Republici Srbiji, kao i međunarodne grupacije železničkih prevoznika čiji je najmanje jedan član registrovan u Republici Srbiji. Radi korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici imenuju železničkog prevoznika za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona sa upravljачem infrastrukture. Time se ne dovodi u pitanje pravo podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture da zaključuju okvirne sporazume iz člana 33. ovog zakona sa upravljачima infrastrukture. Upravljач infrastrukture može</p>	PU		

	3(b) of Annex IV. They may only include the provision of a financial guarantee that shall not exceed an appropriate level which shall be proportional to the contemplated level of activity of the applicant, and assurance of the capability to prepare compliant bids for infrastructure capacity.		utvrditi uslove koje mora da ispunjava podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kako bi obezbedio da budu osigurana njegova legitimna očekivanja koja se odnose na buduće prihode i korišćenje kapaciteta infrastrukture, koji moraju biti navedeni u Izjavi o mreži. Uslovi iz stava 3. ovog člana moraju biti odgovarajući, transparentni, nediskriminatorski i precizno navedeni u Izjavi o mreži.			
41.3.	3. Before 16 June 2015, the Commission shall adopt implementing measures setting out the details of the criteria to be followed for the application of paragraph 2. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	
42.	<p>Framework agreements</p> <p>1. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, a framework agreement may be concluded between an infrastructure manager and an applicant. Such a framework agreement shall specify the characteristics of the infrastructure capacity required by and offered to the applicant over a period of time exceeding</p>	01.33.	Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da zaključe okvirni sporazum. Okvirnim sporazumom iz stava 1. ovog člana preciziraju se karakteristike ponuđenog kapaciteta infrastrukture potrebnog podnosiocu zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture tokom vremenskog perioda koji prelazi jedan period važenja	PU		

<p>one working timetable period.</p> <p>The framework agreement shall not specify a train path in detail, but shall be such as to meet the legitimate commercial needs of the applicant. A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 55 of this Directive.</p> <p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p> <p>3. Framework agreements shall allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p> <p>4. Framework agreements may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p> <p>5. Framework agreements shall, in principle, cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration. The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases. Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial contracts, specialised investments or risks.</p> <p>6. For services using specialised</p>		<p>reda vožnje</p> <p>Okvirnim sporazumom se ne precizira detaljno trasa voza, već se nastoji da se zadovolje legitimne komercijalne potrebe podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Okvirnim sporazumima ne sme se isključivati mogućnost da odgovarajuću infrastrukturu koriste drugi podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno železnički prevoznici.</p> <p>Okvirni sporazumi moraju omogućavati da se njegovi uslovi izmene ili ograniče kako bi se omogućila bolja upotreba železničke infrastrukture.</p> <p>Okvirni sporazumi mogu da sadrže kazne za slučaj izmena ili raskidanja sporazuma.</p> <p>Okvirni sporazumi se, u načelu, zaključuju na period od pet godina, i mogu se obnoviti na periode jednake njihovom prvobitnom trajanju. Upravljač infrastrukture može da pristane na kraće ili duže periode u posebnim slučajevima. Svaki period duži od pet godina mora biti opravdan postojanjem komercijalnih ugovora, specijalizovanih investicija ili rizika.</p> <p>Za usluge koje koriste specijalizovanu infrastrukturu</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>infrastructure referred to in Article 49 which requires substantial and long-term investment, duly justified by the applicant, framework agreements may be for a period of 15 years. Any period longer than 15 years shall be permissible only in exceptional cases, in particular where there is large-scale, long-term investment, and particularly where such investment is covered by contractual commitments including a multiannual amortisation plan.</p> <p>In such exceptional cases, the framework agreement may set out the detailed characteristics of the capacity which is to be provided to the applicant for the duration of the framework agreement. Those characteristics may include the frequency, volume and quality of train paths. The infrastructure manager may reduce reserved capacity which, over a period of at least one month, has been used less than the threshold quota provided for in Article 52.</p> <p>As from 1 January 2010, an initial framework agreement may be drawn up for a period of five years, renewable once, on the basis of the capacity characteristics used by applicants operating services before 1</p>		<p>iz člana 40. ovog zakona koja zahteva značajne i dugoročne investicije, koje podnosioc zahteva propisno opravda, okvirni sporazum može da se zaključi na period od 15 godina. Periodi duži od 15 godina dozvoljeni su isključivo u izuzetnim slučajevima, naročito kada je reč o dugoročnim investicijama velikog obima, i naročito ukoliko su takve investicije obuhvaćene ugovorenim obavezama, uključujući višegodišnji plan amortizacije. U izuzetnim slučajevima iz stava 8. ovog člana, okvirnim sporazumom mogu se utvrditi detaljne karakteristike kapaciteta koji se pruža podnosiocu zahteva tokom trajanja okvirnog sporazuma. Te karakteristike mogu da uključuju frekvenciju, obim i kvalitet trasa voza. Upravljač infrastrukture može da smanji rezervisani kapacitet koji je, tokom perioda od najmanje mesec dana, korišćen manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom iz člana 43. ovog zakona. Upravljač infrastrukture je dužan da svakoj zainteresovanoj strani, na njen zahtev, učini dostupnom osnovne informacije o svakom</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>January 2010, in order to take account of specialised investments or the existence of commercial contracts. The regulatory body referred to in Article 55 shall be responsible for authorising the entry into force of such an agreement.</p> <p>7. While respecting commercial confidentiality, the general nature of each framework agreement shall be made available to any interested party.</p> <p>8. Based on the experience of regulatory bodies, competent authorities and railway undertakings and based on the activities of the network referred to in Article 57(1), the Commission may adopt measures setting out the details of the procedure and criteria to be followed for the application of this Article. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>		<p>zaključenom okvirnom sporazumu, poštujući pri tom komercijalnu poverljivost informacija.</p> <p>Upravljač infrastrukture dostavlja Direkciji svaki zaključeni okvirni sporazum, u roku od deset dana od dana potpisivanja.</p> <p>Vlada propisuje postupke, sadržinu i kriterijume koji se odnose na okvirne sporazume za dodelu kapaciteta železničke infrastrukture, kao i obaveze upravljača infrastrukture u pogledu informisanja u vezi sa okvirnim kapacitetima.</p>			
43.1.	<p>Schedule for the allocation process</p> <p>1. The infrastructure manager shall adhere to the schedule for capacity allocation set out in Annex VII.</p>	02. 34.1-7	<p>Red vožnje utvrđuje upravljač infrastrukture jednom za kalendarsku godinu i po pravilu stupa na snagu u ponoć, druge subote u decembru tekuće godine. Ako se vrše izmene ili dopune reda vožnje posle zime, naročito</p>	PU		

		<p>kako bi se uzele u obzir, po potrebi, izmene ili dopune redova vožnje za međunarodne putničke vozove, to se vrši u ponoć druge subote u junu, i u drugim intervalima između tih datuma ako je potrebno.</p> <p>Upravljač infrastrukture u okviru uspostavljene međunarodne saradnje sa drugim upravljačima infrastrukture može dogovoriti drugo vreme početka važenja ili izmena i dopuna reda vožnje, o čemu je dužan da blagovremeno obavesti javnost i Direkciju.</p> <p>Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljaču infrastrukture najkasnije najranije 12 meseci, a najkasnije 10 meseci pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljač infrastrukture razmatra i zahteve primljene posle tog roka.</p> <p>Najkasnije 11 meseci pre nego što red vožnje stupi na snagu, upravljač infrastrukture vodi računa o tome da su privremene međunarodne trase vozova uspostavljene u saradnji sa drugim relevantnim</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>upravljačima infrastruktura.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca posle isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana. Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi posle roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podnosilac zahteva kome je trasa dodeljena. Upravljač infrastrukture će ažurirati nacrt reda vožnje najkasnije 30 dana pre stupanja na snagu reda vožnje kako bi bile uključene sve trase vozova koje su dodeljene posle roka iz stava 3. ovog člana.</p> <p>Vlada propisuje raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena.			
43.2.	2. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VII. Thus, after consultation of all infrastructure managers, Annex VII may be amended to take into account operational considerations of the allocation process. Those amendments shall be based on what is necessary in the light of experience in order to ensure an efficient allocation process and to reflect the operational concerns of the infrastructure managers.			NP	Ovlašćenje EK.	
43.3	Infrastructure managers shall agree with the other relevant infrastructure managers concerned which international train paths are to be included in the working timetable, before commencing consultation on the draft working timetable. Adjustments shall only be made if absolutely necessary.	01. 34.7-8	Raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena propisuje Vlada. Upravljač infrastrukture se u okviru uspostavljene saradnje	PU		



			dogovara sa drugim relevantnim zainteresovanim upravljačima infrastrukture o tome koje sve međunarodne trase vozova treba uključiti u red vožnje, pre početka konsultacija o nacrtu reda vožnje. Prilagođavanje postignutih dogovora vrši se samo ako je neophodno.			
44.	<p>Applications</p> <p>1. Applicants may apply under public or private law to the infrastructure manager to request an agreement granting rights to use railway infrastructure against a charge as provided for in Section 2 of Chapter IV.</p> <p>2. Requests relating to the regular working timetable shall comply with the deadlines set out in Annex VII.</p> <p>3. An applicant who is a party to a framework agreement shall apply in accordance with that agreement.</p> <p>4. For train paths crossing more than one network, infrastructure managers shall ensure that applicants may apply to a one-stop shop that is either a joint body established by the infrastructure managers or one single infrastructure manager involved in the train path. That infrastructure manager shall be</p>	01. 35.	<p>Podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture mogu da podnesu zahtev upravljaču infrastrukture za zaključivanje ugovora iz člana 19. ovog zakona, kojim im se dodeljuje kapacitet infrastrukture uz plaćanje cene u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Zahtevi koji se odnose na unos trasa voza u red vožnje u postupku izrade reda vožnje moraju se podneti u roku utvrđenom članom 34. stav 3. ovog zakona. Zahtevi koji se odnose na izmenu važećeg reda vožnje podnose se u rokovima koje utvrđuje Vlada aktom iz člana 34. stav 7. ovog zakona.</p> <p>Podnosilac zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji je sa upravljačem infrastrukture zaključio okvirni sporazum podnosi zahtev iz stava 1. ovog člana u skladu sa tim sporazumom.</p>	DU	<p>Usklađenost je delimična iz razloga što se još nisu stekli uslovi za prenos dela odredbe koji se odnosi na one stop shop. Uskladiće se kroz primenu Sporazuma o transportnoj zajednici ili kroz saradnju upravljača infrastrukture kao člana RNE.</p>	

	permitted to act on behalf of the applicant to seek capacity with other relevant infrastructure managers. This requirement is without prejudice to Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight.					
45.	<p>Scheduling</p> <p>1. The infrastructure manager shall, as far as possible, meet all requests for infrastructure capacity including requests for train paths crossing more than one network, and shall, as far as possible, take account of all constraints on applicants, including the economic effect on their business.</p> <p>2. The infrastructure manager may give priority to specific services within the scheduling and coordination process but only as set out in Articles 47 and 49.</p> <p>3. The infrastructure manager shall consult interested parties about the draft working timetable and allow them at least one month to present their views. Interested parties shall include all those who have requested infrastructure capacity and other parties who wish to have the opportunity to comment on how</p>	01. 36.	<p>Upravljač infrastrukture zadovoljava, koliko je moguće, sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture, uključujući zahteve za trasama vozova koje prelaze više od jedne mreže i, koliko je moguće, uzima u obzir sva ograničenja za podnosiocima zahteva, uključujući ekonomske efekte na njihovo poslovanje.</p> <p>Upravljač infrastrukture može dati prioritet posebnim uslugama u okviru postupka raspoređivanja, isključivo u skladu sa čl. 38. i 40. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje i da im omogući da u roku od najmanje 30 dana dostave svoje stavove upravljaču infrastrukture.</p> <p>Zainteresovane strane iz stava 3. ovog člana uključuju sve</p>	PU		

	<p>the working timetable may affect their ability to procure rail services during the working timetable period.</p> <p>4. The infrastructure manager shall take appropriate measures to deal with any concerns that are expressed.</p>		<p>podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, kao i druga lica koja žele da im se omogući da daju svoje komentare u vezi sa tim kako važeći red vožnje može da utiče na njihovu sposobnost da nabave železničke usluge tokom tog perioda važenja reda vožnje.</p> <p>Upravljač infrastrukture preduzima odgovarajuće mere za rešavanje svih iznetih problema.</p>			
46.	<p>Coordination process</p> <p>1. During the scheduling process referred to in Article 45, where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements.</p> <p>2. Where a situation requiring coordination arises, the infrastructure manager shall have the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested.</p> <p>3. The infrastructure manager shall attempt, through consultation with the appropriate applicants, to resolve any conflicts. Such consultation shall be based on the disclosure of the</p>	01. 37.	<p>Kada se u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona pojave sukobljeni različiti zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture i ako sve zahteve za dodelu kapaciteta infrastrukture nije moguće zadovoljiti na drugi način, upravljač infrastrukture će preduzeti mere da putem koordinacije zahteva obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva.</p> <p>Ako nastane situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da, u razumnim granicama, predloži kapacitete infrastrukture koji se razlikuju od zahtevanih.</p> <p>Upravljač infrastrukture preduzima mere da, putem konsultacija sa odgovarajućim podnosiocima zahteva, reši sve</p>	PU		

<p>following information within a reasonable time, free of charge and in written or electronic form:</p> <p>(a) train paths requested by all other applicants on the same routes;</p> <p>(b) train paths allocated on a preliminary basis to all other applicants on the same routes;</p> <p>(c) alternative train paths proposed on the relevant routes in accordance with paragraph 2;</p> <p>(d) full details of the criteria being used in the capacity-allocation process.</p> <p>In accordance with Article 39(2), that information shall be provided without disclosing the identity of other applicants, unless applicants concerned have agreed to such disclosure.</p> <p>4. The principles governing the coordination process shall be set out in the network statement. These shall, in particular, reflect the difficulty of arranging international train paths and the effect that modification may have on other infrastructure managers.</p> <p>5. Where requests for infrastructure capacity cannot be satisfied without coordination, the infrastructure manager shall attempt to accommodate all requests through coordination.</p>		<p>nastale konflikte.</p> <p>U cilju sprovođenja konsultacije iz stava 3. ovog člana upravljač infrastrukture će, u razumnim granicama, učiniti dostupnim, besplatno, u pisanom ili elektronskom obliku, sledeće informacije:</p> <p>1) trase vozova koje zahtevaju svi ostali podnosioci zahteva na istim prevoznim putevima;</p> <p>2) trase vozova koje su preliminarno dodeljene svim drugim podnosiocima zahteva na istim prugama;</p> <p>3) alternativne trase vozova predložene na relevantnim prevoznim putevima u skladu sa stavom 2. ovog člana;</p> <p>4) sve detalje kriterijuma koji se koriste u postupku dodele kapaciteta.</p> <p>Informacije iz stava 4. ovog člana se pružaju poštujući komercijalnu poverljivost informacija i bez navođenja identiteta ostalih podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, osim uz pisanu saglasnost.</p> <p>Načela sprovođenja postupka koordinacije određuju se u Izjavi o mreži. Ova načela treba da odražavaju teškoće u dogovaranju međunarodnih trasa vozova i efekte koje modifikacija može imati na ostale upravljače</p>			
---	--	--	--	--	--

	<p>6. Without prejudice to the current appeal procedures and to Article 56, in the event of disputes relating to the allocation of infrastructure capacity, a dispute resolution system shall be made available in order to resolve such disputes promptly. This system shall be set out in the network statement. If this system is applied, a decision shall be reached within a time limit of 10 working days.</p>		<p>infrastrukture. Nezavisno od postupaka po Zahtevima iz člana 121. ovog zakona podnetim Direkciji, upravljač infrastrukture određuje u Izjavi o mreži način rešavanja sporova u vezi sa sukobljenim zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture. Upravljač infrastrukture je dužan da odluči po zahtevu za dodelu kapaciteta infrastrukture u roku od deset radnih dana od dana okončanja postupka rešavanja sporova iz stava 7. ovog člana. Ako upravljač infrastrukture odbije zahtev za dodelu kapaciteta infrastrukture ili ponudi kapacitet infrastrukture pod drugačijim uslovima u odnosu na podneti zahtev, podnosilac tog zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture može pokrenuti postupak pred Direkcijom u skladu sa članom 121. ovog zakona.</p>			
47.	<p>Congested infrastructure 1. Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately</p>	01. 38.	<p>Ako, posle postupka koordinacije i konsultacija iz člana 35. ovog zakona, nije moguće adekvatno udovoljiti zahtevima za kapacitetom infrastrukture, upravljač infrastrukture bez odlaganja proglašava taj deo</p>	PU		

<p>declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.</p> <p>2. Where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented.</p> <p>3. Where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity.</p> <p>4. The priority criteria shall take account of the importance of a service to society relative to any other service which will consequently be excluded.</p> <p>In order to guarantee the development of adequate transport services within this framework, in particular to comply with public-service requirements or to promote the</p>		<p>infrastrukture zagušenim. To će se takođe učiniti i za infrastrukturu za koju se može očekivati da će u bliskoj budućnosti trpeti od nedovoljnog kapaciteta. Ako se infrastruktura proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture sprovodi analizu kapaciteta u skladu sa članom 41. ovog zakona, osim ukoliko se plan za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona već nije počeo sprovoditi.</p> <p>Ako cene iz člana 23. ovog zakona nisu naplaćene ili nisu postigle zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture može, pored toga, upotrebiti kriterijume prioriteta za dodelu kapaciteta infrastrukture. Kriterijume prioriteta utvrđuje upravljač infrastrukture, uzimajući u obzir značaj određenih prevoznih usluga za društvo, u odnosu na bilo koju drugu uslugu, kojima se usled toga daje prednost.</p> <p>U slučaju iz stava 3. ovog člana Vlada može odobriti upravljaču infrastrukture nadoknadu koja odgovara gubitku prihoda usled potrebe da se određeni kapacitet infrastrukture dodeli za</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>development of national and international rail freight, Member States may take any measures necessary, under non-discriminatory conditions, to ensure that such services are given priority when infrastructure capacity is allocated.</p> <p>Member States may, where appropriate, grant the infrastructure manager compensation corresponding to any loss of revenue related to the need to allocate a given capacity to certain services pursuant to the second subparagraph.</p> <p>Those measures and that compensation shall include taking account of the effect of this exclusion in other Member States.</p> <p>5. The importance of freight services, and in particular international freight services, shall be given adequate consideration in determining priority criteria.</p> <p>6. The procedures to be followed and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the network statement.</p>		<p>obavljanje određenih usluga. Prilikom utvrđivanja kriterijuma prioriteta, upravljač infrastrukture dužan je da zahtevima za dodelu kapaciteta infrastrukture u funkciji pružanja usluga javnog prevoza putnika da prioritet, kao i da vodi računa o promovisanju razvoja nacionalnog i međunarodnog železničkog prevoza robe, pod nediskriminatorskim uslovima. Postupci i kriterijumi koji će se primenjivati u slučaju zagušenja infrastrukture objavljuju se u Izjavi o mreži.</p>			
48.	<p>Ad hoc requests</p> <p>1. The infrastructure manager shall respond to ad hoc requests</p>	01. 39.	<p>Ad hoc zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture su zahtevi za pojedinačne trase vozova koji se podnose u toku</p>	PU		

	<p>for individual train paths as quickly as possible, and in any event within five working days. Information supplied on available spare capacity shall be made available to all applicants who may wish to use this capacity.</p> <p>2. Infrastructure managers shall, where necessary, undertake an evaluation of the need for reserve capacity to be kept available within the final scheduled working timetable to enable them to respond rapidly to foreseeable ad hoc requests for capacity. This shall also apply in cases of congested infrastructure.</p>		<p>važnja utvrđenog reda vožnje. Upravljač infrastrukture je dužan da odgovori na ad hoc zahteve iz stava 1. ovog člana u najkraćem mogućem roku, a najduže u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva. Upravljač infrastrukture dužan je da učini dostupnim informacije o raspoloživom slobodnom kapacitetu infrastrukture svim podnosiocima, kao i potencijalnim podnosiocima, zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji bi mogli izraziti želju da koriste taj kapacitet. Upravljač infrastrukture, gde je potrebno, procenjuje potrebu za rezervnim kapacitetima koji će ostati raspoloživi u okviru poslednjeg izrađenog reda vožnje kako bi imao mogućnost da brzo odgovori na predvidljive ad hoc zahteve za kapacitetom. Upravljač infrastrukture će postupiti na ovaj način i u slučaju zagušenja infrastrukture.</p>			
49.	<p>Specialised infrastructure</p> <p>1. Without prejudice to paragraph 2, infrastructure capacity shall be considered to be available for the use of all types of service which conform to the characteristics necessary for operation on the</p>	01. 40.	<p>Kapacitet infrastrukture se smatra raspoloživim za korišćenje u svrhu svih vrsta usluga prevoza koje odgovaraju karakteristikama neophodnim za obavljanje saobraćaja na trasi voza.</p>	PU		



	<p>train path. 2. Where there are suitable alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity.</p> <p>Such designation shall not prevent the use of such infrastructure by other types of traffic when capacity is available.</p> <p>3. Where infrastructure has been designated pursuant to paragraph 2, this shall be described in the network statement.</p>		<p>Izuzetno, ako postoje odgovarajući alternativni prevozni putevi, upravljač infrastrukture može, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, da odredi posebnu infrastrukturu za specifične vrste saobraćaja. Ako se odredi specijalizovana infrastruktura iz stava 2. ovog člana, upravljač infrastrukture može prilikom dodele kapaciteta infrastrukture, dati prioritet toj vrsti saobraćaja. Davanje prioriteta iz stava 3. ovog člana ne može biti u suprotnosti sa pravilima o zaštiti konkurencije. Određivanje specijalizovane infrastrukture ne isključuje njeno korišćenje za ostale vrste saobraćaja kada postoje raspoloživi kapaciteti. Upravljač infrastrukture objavljuje u Izjavi o mreži podatke o određenoj specijalizovanoj infrastrukturi.</p>			
50.	<p>Capacity analysis</p> <p>1. The objective of capacity analysis is to determine the constraints on infrastructure capacity which prevent requests for capacity from being adequately met, and to propose methods of enabling additional requests to be satisfied. The capacity analysis shall identify the reasons for the congestion</p>	01. 41.	<p>Upravljač infrastrukture dužan je da u slučaju zagušenja infrastrukture iz člana 38. ovog zakona sprovede analize kapaciteta infrastrukture sa ciljem da se odrede ograničenja kapaciteta infrastrukture koja sprečavaju da se adekvatno izađe u susret zahtevima za dodelu kapaciteta i predloži metode koje će</p>	PU		

	<p>and what measures might be taken in the short and medium term to ease the congestion.</p> <p>2. The capacity analysis shall consider the infrastructure, the operating procedures, the nature of the different services operating and the effect of all these factors on infrastructure capacity. Measures to be considered shall include in particular rerouting services, retiming services, speed alterations and infrastructure improvements.</p> <p>3. A capacity analysis shall be completed within six months of the identification of infrastructure as congested.</p>		<p>omogućiti da se zadovolje dodatni zahtevi. Analizom kapaciteta utvrđuju se razlozi zagušenja i koje mere se mogu preduzeti u kratkoročnom i srednjoročnom periodu da se smanji zagušenje.</p> <p>Analizom kapaciteta razmatra se infrastruktura, postupci rada, karakter različitih usluga koje se realizuju, kao i efekti svih tih faktora na kapacitet infrastrukture. Mere koje treba razmotriti obuhvataju posebno preusmeravanje usluga, menjanje vremenskih termina usluga, promene brzine i poboljšanja infrastrukture. Upravljač infrastrukture dužan je da završi analizu kapaciteta u roku od šest meseci od dana utvrđivanja da je infrastruktura zagušena.</p>			
51.	<p>Capacity-enhancement plan</p> <p>1. Within six months of the completion of a capacity analysis, the infrastructure manager shall produce a capacity- enhancement plan.</p> <p>2. A capacity-enhancement plan shall be developed after consultation with users of the relevant congested infrastructure. It shall identify:</p> <p>(a) the reasons for the congestion;</p> <p>(b) the likely future development</p>	01. 42.	<p>U roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta iz člana 41. ovog zakona, upravljač infrastrukture donosi plan za poboljšanje kapaciteta. Plan za poboljšanje kapaciteta se izrađuje posle konsultacija sa korisnicima relevantne zagušene infrastrukture. Planom za poboljšanje kapaciteta se utvrđuju:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) razlozi zagušenja;</li> <li>2) mogući budući razvoj saobraćaja;</li> <li>3) ograničenja za razvoj</li> </ol>	PU		

<p>of traffic;</p> <p>(c) the constraints on infrastructure development;</p> <p>(d) the options and costs for capacity enhancement, including likely changes to access charges.</p> <p>On the basis of a cost benefit analysis of the possible measures identified, it shall also determine the action to be taken to enhance infrastructure capacity, including a timetable for implementing the measures.</p> <p>The plan may be subject to prior approval by the Member State.</p> <p>3. The infrastructure manager shall cease to levy any charges for the relevant infrastructure under Article 31(4) in cases where:</p> <p>(a) it does not produce a capacity-enhancement plan; or</p> <p>(b) it does not make progress with the actions identified in the capacity enhancement plan.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3 of this Article, the infrastructure manager may, subject to the approval of the regulatory body referred to in Article 55, continue to levy the charges if:</p> <p>(a) the capacity-enhancement plan cannot be realised for</p>		<p>infrastrukture;</p> <p>4) mogućnosti i troškovi za poboljšanje kapaciteta, uključujući moguće promene cena pristupa.</p> <p>Po osnovu analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mera, planom iz stava 1. ovog člana određuju se i aktivnosti koje će se preduzeti radi poboljšanja kapaciteta infrastrukture, uključujući i dinamiku za sprovođenje mera.</p> <p>Plan iz stava 1. ovog člana donosi se uz saglasnost Ministra.</p> <p>Upravljač infrastrukture će obustaviti naplaćivanje cena pristupa za relevantnu infrastrukturu u skladu sa članom 23. ovog zakona u slučajevima kada:</p> <p>1) ne donese plan za poboljšanje kapaciteta ili</p> <p>2) ne ostvari napredak u sprovođenju aktivnosti određenih planom za poboljšanje kapaciteta.</p> <p>Izuzetno od stava 6. ovog člana, upravljač infrastrukture može, uz odobrenje Direkcije za železnice kao regulatornog tela, da nastavi da naplaćuje ove cene ako:</p> <p>1) nije moguće realizovati plan za poboljšanje kapaciteta iz razloga koji su</p>			
--	--	---	--	--	--

	reasons beyond its control; or (b) the options available are not economically or financially viable.		van njegove kontrole ili 2) raspoložive mogućnosti nisu ekonomski ili finansijski izvodljive.			
52.1.	Use of train paths 1. In the network statement, the infrastructure manager shall specify conditions whereby it will take account of previous levels of utilisation of train paths in determining priorities for the allocation process.	01. 43.1.	Upravljač infrastrukture će u Izjavi o mreži precizirati uslove pod kojima će uzeti u obzir prethodne nivoe iskorišćenja trasa vozova prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele.	PU		
52.2.	2. For congested infrastructure in particular, the infrastructure manager shall require the surrender of a train path which, over a period of at least one month, has been used less than a threshold quota to be laid down in the network statement, unless this was due to non-economic reasons beyond the applicant's control.	01. 43.2.	Naročito kada se radi o zagušenoj infrastrukturi, upravljač infrastrukture zahteva predaju trase voza koja je, tokom perioda od najmanje 30 dana, bila korišćena manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom koja se utvrđuje u Izjavi o mreži, osim ako se to desilo usled ne-ekonomskih razloga koji su izvan kontrole podnosioca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture.	PU		
53.	Infrastructure capacity for maintenance work 1. Requests for infrastructure capacity to enable maintenance work to be performed shall be submitted during the scheduling process. 2. Adequate account shall be taken by the infrastructure	01. 44.	Upravljač infrastrukture rezerviše kapacitete infrastrukture koji su neophodni radi izvođenja radova na održavanju infrastrukture u toku postupka raspoređivanja iz člana 36. ovog zakona. Upravljač infrastrukture na odgovarajući način uzima u obzir efekte koje rezervisanje	PU		

	<p>manager of the effect of infrastructure capacity reserved for scheduled track maintenance work on applicants.</p> <p>3. The infrastructure manager shall inform, as soon as possible, interested parties about the unavailability of infrastructure capacity due to unscheduled maintenance work.</p> <p>The regulatory body may require the infrastructure manager to make such information available to it, if it deems that this is necessary.</p>		<p>kapaciteta infrastrukture za planirane radove na održavanju koloseka ima na podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture. Upravljač infrastrukture je dužan da bez odlaganja obavesti zainteresovane strane o kapacitetu infrastrukture koji nije na raspolaganju zbog neplaniranih radova na održavanju.</p> <p>Direkcija može zatražiti od upravljača infrastrukture da joj dostavi podatke iz stava 3. ovog člana, ukoliko to smatra potrebnim.</p>			
54.	<p>Special measures to be taken in the event of disturbance</p> <p>1. In the event of disturbance to train movements caused by technical failure or accident, the infrastructure manager shall take all necessary steps to restore the situation to normal. To that end, it shall draw up a contingency plan listing the various bodies to be informed in the event of serious incidents or serious disturbances to train movements. In the event of a disturbance which has a potential impact on cross-border traffic, the infrastructure manager shall share any relevant information with other infrastructure managers the network and traffic of which may be affected by that</p>	01.45.	<p>U slučaju poremećaja u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom, upravljač infrastrukture preduzima sve neophodne mere da se uspostavi redovno stanje. U tu svrhu, on sastavlja plan za postupanje u nepredviđenim situacijama, sa spiskom tela koja treba da obavesti u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljnih poremećaja u saobraćanju vozova.</p> <p>O nastalim poremećajima u saobraćanju vozova uzrokovanih tehničkim kvarom ili nesrećom i planiranom vremenu za uspostavljanje redovnog stanja upravljač infrastrukture bez</p>	DU	Usklađenost je delimična zato što je deo odredbe izmenjen Direktivom iz IV paketa.	

	<p>disturbance. The infrastructure managers concerned shall cooperate to restore the cross-border traffic to normal.</p> <p>2. In an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable, the train paths allocated may be withdrawn without warning for as long as is necessary to repair the system.</p> <p>The infrastructure manager may, if it deems this necessary, require railway undertakings to make available to it the resources which it feels are the most appropriate to restore the situation to normal as soon as possible.</p> <p>3. Member States may require railway undertakings to be involved in assuring the enforcement and monitoring of their own compliance with the safety standards and rules.</p>		<p>odlaganja obaveštava korisnike tog dela železničke infrastrukture.</p> <p>U hitnim slučajevima i, ukoliko je apsolutno neophodno, usled oštećenja koje dovodi do toga da je infrastruktura privremeno neupotrebljiva, dodeljene trase vozova mogu se povući bez upozorenja, i to na onoliko vremena koliko je potrebno za popravku sistema.</p> <p>Upravljač infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne situacije.</p> <p>U vanrednim situacijama se postupa u skladu sa zakonom kojim se uređuju vanredne situacije.</p>			
55.1-2	<p>Regulatory body</p> <p>1. Each Member State shall establish a single national regulatory body for the railway sector. Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision-making terms, legally distinct and</p>	01.118.	<p>Direkcija, kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonima kojima se uređuju bezbednost u železničkom saobraćaju, interoperabilnost železničkog sistema i žičare za prevoz lica. Sedište Direkcije je u Beogradu.</p>	PU	<p>Predlog ne propisuje izričito nezavisnost Direkcije zato što je definisan njen pravni status, koji podrazumeva odgovarajuću nezavisnost,</p>	

<p>independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract.</p> <p>2. Member States may set up regulatory bodies which are competent for several regulated sectors, if these integrated regulatory authorities fulfil the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article. The regulatory body for the rail sector may also be joined in organisational term with the national competition authority referred to in Article 11 of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 101 and 102 of the Treaty, the safety authority established under Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways or the licensing authority referred to in Chapter III of this Directive, if the joint body fulfils the</p>		<p>Direkcija ima status pravnog lica.</p>		<p>saglasno odredbama zakona kojim se uređuje državna uprava. Samim tim je suvišno Zakonom o železnici definisati nezavisnost Direkcije.</p>	
--	--	---	--	--	--

	independence requirements set out in paragraph 1 of this Article.					
55.3.1-4	<p>3. Member States shall ensure that the regulatory body is staffed and managed in a way that guarantees its independence. They shall, in particular, ensure that the persons in charge of decisions to be taken by the regulatory body in accordance with Article 56, such as members of its executive board, where relevant, be appointed under clear and transparent rules which guarantee their independence, by the national cabinet or council of ministers or by any other public authority which does not directly exert ownership rights over regulated undertakings.</p> <p>Member States shall decide whether these persons are appointed for a fixed and renewable term, or on a permanent basis which only allows dismissal for disciplinary reasons not related to their decision-making. They shall be selected in a transparent procedure on the basis of their merit, including appropriate competence and relevant experience, preferably in the field of railways or other network industries.</p> <p>Member States shall ensure that these persons act independently</p>	01. 119.1-3.	<p>Za direktora Direkcije postavlja se lice koje je nezavisno od bilo kojih interesa na tržištu koji se odnose na sektor železnice i nema nikakvog interesa u poslovnim odnosima sa bilo kojim od preduzeća ili subjekata koji su predmet regulisanja.</p> <p>Za direktora Direkcije ne može se postaviti lice koje je u prethodnoj godini imalo neposrednu ili posrednu vezu sa preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p> <p>Direktor Direkcije najmanje dve godine po razrešenju sa dužnosti ne može biti angažovan po bilo kom osnovu na stručnim ili upravljačkim poslovima u preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p>	PU		



	<p>from any market interest related to the railway sector, and shall therefore not have any interest or business relationship with any of the regulated undertakings or entities. To this effect, these persons shall make annually a declaration of commitment and a declaration of interests, indicating any direct or indirect interests that may be considered prejudicial to their independence and which might influence their performance of any function. These persons shall withdraw from decision-making in cases which concern an undertaking with which they had a direct or indirect connection during the year before the launch of a procedure.</p> <p>They shall not seek or take instructions from any government or other public or private entity when carrying out the functions of the regulatory body, and have full authority over the recruitment and management of the staff of the regulatory body.</p>					
55.3.5.	<p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities for a period of not less than one year.</p>	01. 119.3	<p>Direktor Direkcije najmanje dve godine po razrešenju sa dužnosti ne može biti angažovan po bilo kom osnovu na stručnim ili upravljačkim poslovima u preduzećima ili telima koja su predmet regulisanja.</p>	PU		

56.	<p>Functions of the regulatory body</p> <p>1. Without prejudice to Article 46(6), an applicant shall have the right to appeal to the regulatory body if it believes that it has been unfairly treated, discriminated against or is in any other way aggrieved, and in particular against decisions adopted by the infrastructure manager or where appropriate the railway undertaking or the operator of a service facility concerning:</p> <p>(a) the network statement in its provisional and final versions;</p> <p>(b) the criteria set out in it;</p> <p>(c) the allocation process and its result;</p> <p>(d) the charging scheme;</p> <p>(e) the level or structure of infrastructure charges which it is, or may be, required to pay;</p> <p>(f) arrangements for access in accordance with Articles 10 to 13;</p> <p>(g) access to and charging for services in accordance with Article 13.</p> <p>(h) traffic management;</p> <p>(i) renewal planning and scheduled or unscheduled maintenance;</p> <p>(j) compliance with</p>	02. 121.	<p>Direkcija odlučuje po Zahtevima koje mogu podneti podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, koji smatraju da su nepravredno tretirani, diskriminirani ili na bilo koji drugi način oštećeni, a naročito protiv odluka koje je doneo upravljač infrastrukture ili, tamo gde je odgovarajuće, železnički prevoznik ili operator uslužnog objekta, a koji se tiču:</p> <p>1) Izjave o mreži u nacrtu i krajnjem obliku;</p> <p>2) kriterijuma koje one sadrže;</p> <p>3) postupka dodele i rezultata tog postupka;</p> <p>4) sistema obračuna i naplate cena;</p> <p>5) visine i/ili strukture cena pristupa koje je u obavezi, ili može biti u obavezi da plati;</p> <p>6) Informacije o uslužnom objektu;</p> <p>7) primene odredaba člana 13. ovog zakona, a posebno pristupa i naplate usluga.</p> <p>Zahtev iz stava 1. ovog člana Direkciji mogu podneti i železnički prevoznici koje su angažovali podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici.</p>	DU	<p>Usklađenost je delimična zato što je deo odredbe izmenjen Direktivom iz IV paketa.</p>	
-----	--	-------------	---	----	---	--

<p>the requirements, including those regarding conflicts of interest, set out in Article 2(13) and Articles 7, 7a, 7b, 7c, and 7d.</p> <p>2. Without prejudice to the powers of the national competition authorities to secure competition in the rail services markets, the regulatory body shall have the power to monitor the competitive situation in the rail services markets, including in particular the market for high-speed passenger services, and the activities of infrastructure managers in relation to points (a) to (j) of paragraph 1. In particular, the regulatory body shall verify compliance with points (a) to (j) of paragraph 1 on its own initiative and with a view to preventing discrimination against applicants. It shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants.</p> <p>3. The regulatory body shall also cooperate closely with the national safety authority within the meaning of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of</p>		<p>Zahtev iz stava 1. tač. 1), 2), 4), 5) i 6) ovog člana Direkciji mogu podneti i potencijalni podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.</p> <p>Zahtev koji se odnosi na postupak dodele i rezultat tog postupka može se podneti u toku postupka dodele, a najkasnije u roku od 30 dana od dana njegovog okončanja.</p> <p>Zahtev koji se odnosi na obračun visine i/ili strukturu obračunate cene može podneti železnički prevoznik koji je zaključio ugovor sa upravljačem infrastrukture ili operatorom uslužnog objekta u roku od tri meseca od dana dostavljanja obračuna.</p> <p>Odlučivanje po Zahtevu iz stava 1. ovog člana predstavlja odlučivanje u upravnoj stvari u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za zaštitu konkurencije, Direkcija je ovlašćena da prati stanje konkurencije na tržištu železničkih usluga a naročito, kontroliše postupanja upravljača infrastrukture,</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community ( 2 ), and the licensing authority within the meaning of this Directive.</p> <p>Member States shall ensure that these authorities jointly develop a framework for information-sharing and cooperation aimed at preventing adverse effects on competition or safety in the railway market. This framework shall include a mechanism for the regulatory body to provide the national safety and licensing authorities with recommendations on issues that may affect competition in the railway market and for the national safety authority to provide the regulatory body and licensing authority with recommendations on issues that may affect safety. Without prejudice to the independence of each authority within the field of their respective competences, the relevant authority shall examine any such recommendation before adopting its decisions. If the relevant authority decides to deviate from these recommendations, it shall give reasons in its decisions.</p> <p>4 Member States may decide that the regulatory body is given the task to adopt non-binding opinions on the provisional</p>		<p>železničkog prevoznika i operatora uslužnog objekta u smislu stava 1. ovog člana na sopstvenu inicijativu i sa ciljem sprečavanja diskriminacije prema podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture. Direkcija naročito, proverava da li Izjava o mreži sadrži diskriminatorne odredbe ili stvara diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture kojima bi se mogli diskriminisati podnosioci zahteva. Direkcija se stara o tome da cene koje utvrdi upravljač infrastrukture budu u skladu sa ovim zakonom i da su nediskriminatorne. Pregovori između podnosioca zahteva i upravljača infrastrukture u pogledu visine cena pristupa se dozvoljavaju samo ako se vode pod nadzorom Direkcije. Direkcija interveniše ako oceni da se pregovori ne odvijaju saglasno odredbama ovog zakona. Direkcija može davati neobavezujuća mišljenja o nacrtima planova poslovanja, ugovora između nadležnih organa i upravljača infrastrukture o uslovima i načinu finansiranja upravljanja železničkom infrastrukturom</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>versions of the business plan referred to in Article 8(3), the contractual agreement and the capacity- enhancement plan to indicate in particular whether these instruments are consistent with the competitive situation in the rail services markets.</p> <p>5. The regulatory body shall have the necessary organisational capacity in terms of human and material resources, which shall be proportionate to the importance of the rail sector in the Member State.</p> <p>6. The regulatory body shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory. Negotiations between applicants and an infrastructure manager concerning the level of infrastructure charges shall only be permitted if these are carried out under the supervision of the regulatory body. The regulatory body shall intervene if negotiations are likely to contravene the requirements of this Chapter.</p> <p>7. The regulatory body shall, regularly and, in any case, at least every two years, consult representatives of users of the rail freight and passenger transport services, to take into account</p>		<p>iz člana 21. ovog zakona i planovima za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona, kako bi ukazala posebno da li su ovi akti usklađeni sa situacijom na tržištima železničkih usluga. Direkcija redovno, a u svakom slučaju najmanje na svake dve godine, konsultuje predstavnike korisnika usluga železničkog prevoza robe i putnika, kako bi se uzeli u obzir njihovi stavovi o železničkom tržištu. Direkcija razmatra sve pritužbe u smislu ovog člana i, po potrebi, zahteva relevantne informacije i pokreće konsultacije sa svim relevantnim stranama, u roku od 30 dana od prijema pritužbe. Direkcija odlučuje o svim pritužbama, preduzima mere za ispravku stanja i obaveštava relevantne strane o rešenju donetom u roku od najviše šest nedelja od prijema svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje pravo tela za zaštitu konkurencije, Direkcija, po potrebi, odlučuje na sopstvenu inicijativu o odgovarajućim merama za ispravku diskriminacije podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, poremećaja tržišta i svih</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>their views on the rail market.</p> <p>8. The regulatory body shall have the power to request relevant information from the infrastructure manager, applicants and any third party involved within the Member State concerned.</p> <p>Information requested shall be supplied within a reasonable period set by the regulatory body that shall not exceed one month, unless, in exceptional circumstances, the regulatory body agrees to, and authorises, a time-limited extension, which shall not exceed two additional weeks. The regulatory body shall be able to enforce such requests with appropriate penalties, including fines. Information to be supplied to the regulatory body includes all data which the regulatory body requires in the framework of its appeal function and in its function of monitoring the competition in the rail services markets in accordance with paragraph 2. This includes data which are necessary for statistical and market observation purposes.</p> <p>9. The regulatory body shall consider any complaints and, as appropriate, shall ask for relevant information and initiate consultations with all relevant</p>		<p>ostalnih neželjenih dešavanja na ovim tržištima, naročito u smislu stava 1. ovog člana. Direkcija je ovlašćena da sprovodi revizije ili pokreće eksternu reviziju nad upravljačem infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, po potrebi, železničkim prevoznicima, kako bi se utvrdila usklađenost sa odredbama za razdvajanje računa utvrđenim članom 3. ovog zakona. U tom smislu, Direkcija ima pravo da zahteva sve relevantne informacije. Naročito, Direkcija je ovlašćena da zahteva od upravljača infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih privrednih društava ili drugih subjekata koji vrše ili integrišu različite vrste železničkog transporta ili upravljanja infrastrukturom u skladu sa čl. 3. i 13. ovog zakona da dostave odgovarajuće računovodstvene informacije. Upravljač infrastrukture, železnički prevoznik i operator uslužnog objekta dužni su da omogućе pristup poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji ovlašćenim licima direkcije koja obavljaju poslove iz st. 1, 7, 8. i 11. ovog člana, koja imaju službenu</p>			
--	--	--	--	--	--

<p>parties, within 1 month from the receipt of the complaint. It shall decide on any complaints, take action to remedy the situation and inform the relevant parties of its reasoned decision within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within 6 weeks from receipt of all relevant information. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail service markets, the regulatory body shall, where appropriate, decide on its own initiative on appropriate measures to correct discrimination against applicants, market distortion and any other undesirable developments in these markets, in particular with reference to points (a) to (j) of paragraph 1.</p> <p>A decision of the regulatory body shall be binding on all parties covered by that decision, and shall not be subject to the control of another administrative instance. The regulatory body shall be able to enforce its decisions with the appropriate penalties, including fines.</p> <p>In the event of an appeal against a refusal to grant infrastructure capacity, or against the terms of an offer of capacity, the regulatory body shall either</p>		<p>legitimaciju. obrazac službene legitimacije iz stava 12. ovog člana propisuje direkcija. Ne dovodeći u pitanje ovlaštenja tela nadležnog za pitanja državne pomoći, Direkcija može, ako na osnovu primljenih finansijskih izveštaja ustanovi da postoji mogućnost povrede odredaba zakona kojim se uređuje državna pomoć, da o tome obavesti nadležne organe. Direkcija saraduje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i obavlja druge poslove utvrđene ovim zakonom. Direkcija objavljuje doneta rešenja iz st. 1. i 11. ovog člana na svojoj internet stranici. Direkcija priprema godišnji izveštaj o obavljanju poslova u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna septembra tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije. Nadležnost Direkcije u oblasti licenciranja železničkih prevoznika.</p>			
---	--	--	--	--	--

<p>confirm that no modification of the infrastructure manager's decision is required, or it shall require modification of that decision in accordance with directions specified by the regulatory body.</p> <p>10. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are subject to judicial review. The appeal may have suspensive effect on the decision of the regulatory body only when the immediate effect of the regulatory body's decision may cause irretrievable or manifestly excessive damages for the appellant. This provision is without prejudice to the powers of the court hearing the appeal as conferred by constitutional law, where applicable.</p> <p>11. Member States shall ensure that decisions taken by the regulatory body are published.</p> <p>12. In order to verify compliance with accounting separation provisions laid down in Article 6 and provisions on financial transparency laid down in Article 7d, the regulatory body shall have the power to carry out audits or initiate external audits with infrastructure managers, operators of service facilities and, where relevant, railway undertakings. In the case</p>					
---	--	--	--	--	--



<p>of vertically integrated undertakings, those powers shall extend to all legal entities. The regulatory body shall be entitled to request any relevant information. In particular the regulatory body shall have the power to request infrastructure manager, operators of service facilities and all undertakings or other entities performing or</p> <p>integrating different types of rail transport or infrastructure management as referred to in Article 6(1) and (2) and Article 13 to provide all or part of the accounting information listed in Annex VIII with a sufficient level of detail as deemed necessary and proportionate.</p> <p>Without prejudice to the powers of the national authorities responsible for State aid issues, the regulatory body may also draw conclusions from the accounts concerning State aid issues which it shall report to those authorities.</p> <p>Financial flows referred to in Article 7d(1), loans referred to in Article 7d(4) and (5), and debts referred to in Article 7d(7) shall be subject to monitoring by the regulatory body.</p> <p>Where a Member State has</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>designated the regulatory body as the independent competent body referred to in Article 7c(4), the regulatory body shall assess the cooperation agreements referred to in that Article.</p> <p>13. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex VIII. Thus, Annex VIII may be amended to adapt it to the evolution of accounting and control practices and/or to supplement it with additional elements necessary to verify separation of accounts.</p>					
57.	<p>Cooperation between regulatory bodies</p> <p>1. The regulatory bodies shall exchange information about their work and decision-making principles and practice and, in particular, exchange information on the main issues of their procedures and on the problems of interpreting transposed Union railway law. They shall otherwise cooperate for the purpose of coordinating their decision-making across the Union. For this purpose, they shall participate and work together in a network that convenes at regular intervals. The Commission shall be a member, coordinate and support</p>			NP	<p>Odredbu mogu primeniti samo države članice EU. Predmetna saradnja će se uspostaviti u primeni Sporazuma o transportnoj zajednici.</p>	

<p>the work of the network and make recommendations to the network, as appropriate. It shall ensure active cooperation of the appropriate regulatory bodies.</p> <p>Subject to the rules on data protection provided for in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data ( 1 ) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data ( 2 ), the Commission shall support the exchange of the information referred above among the members of the network, possibly through electronic tools, respecting the confidentiality of business secrets supplied by the relevant undertakings.</p> <p>2. The regulatory bodies shall cooperate closely, including through working arrangements, for the purposes of mutual assistance in their market monitoring tasks and handling complaints or investigations.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>3. In the case of a complaint or an own-initiative investigation on issues of access or charging relating to an international train path, as well as in the framework of monitoring competition on the market related to international rail transport services, the regulatory body concerned shall consult the regulatory bodies of all other Member States through which the international train path concerned runs and, where appropriate, the Commission, and shall request all necessary information from them before taking its decision.</p> <p>3a. Where matters concerning an international service require decisions of two or more regulatory bodies, the regulatory bodies concerned shall cooperate in preparing their respective decisions in order to bring about a resolution of the matter. For that purpose, the regulatory bodies concerned shall carry out their functions in accordance with Article 56.</p> <p>4. The regulatory bodies consulted in accordance with paragraph 3 shall provide all the information that they themselves have the right to request under their national law. This information may only be used for</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3.</p> <p>5. The regulatory body receiving the complaint or conducting an investigation on its own initiative shall transfer relevant information to the regulatory body responsible in order for that body to take measures regarding the parties concerned.</p> <p>6. Member States shall ensure that any associated representatives of infrastructure managers as referred to in Article 40(1) provide, without delay, all the information necessary for the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph 3 of this Article and requested by the regulatory body of the Member State in which the associated representative is located. That regulatory body shall be entitled to transfer such information regarding the international train path concerned to the regulatory bodies referred to in paragraph 3.</p> <p>7. At the request of a regulatory body, the Commission may participate in the activities listed under paragraphs 2 to 6 for the purpose of facilitating the cooperation of regulatory bodies as outlined in those paragraphs.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>8. Regulatory bodies shall develop common principles and practices for making the decisions for which they are empowered under this Directive. Such common principles and practices shall include arrangements for the resolution of disputes that arise within the framework of paragraph 3a. Based on the experience of regulatory bodies and on the activities of the network referred to in paragraph 1, and, if needed, to ensure efficient cooperation of regulatory bodies, the Commission may adopt implementing acts setting out such common principles and practices. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p> <p>9. Regulatory bodies shall review decisions and practices of associations of infrastructure managers as referred to in Article 37 and Article 40(1) that implement provisions of this Directive or otherwise facilitate international rail transport.</p> <p>10. For decisions concerning a binational infrastructure, both Member States concerned may at any time after 24 December 2016 agree to require coordination between the</p>					
--	--	--	--	--	--

	regulatory bodies concerned in order to align the impact of their decisions.					
58.	<p>Public procurement rules</p> <p>The provisions of this Directive shall be without prejudice to Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors</p> <p>( 3 ).</p>			NP	Zakon ne reguliše materiju javnih nabavki.	
59.	<p>Derogations</p> <p>1. Until 15 March 2013, Ireland, as a Member State located on an island, with a rail link to only one other Member State, and the United Kingdom, in respect of Northern Ireland, on the same basis:</p> <p>(a) do not need to entrust to an independent body the functions determining equitable and non-discriminatory access to infrastructure, as provided for in the first subparagraph of Article 7(1) in so far as that Article obliges Member States to establish independent bodies performing the tasks referred to in Article 7(2);(b) do not need to apply the requirements set out in Article 27, Article 29(2), Articles</p>			NP	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je može implementirati samo država članica na koju se odnosi.	

<p>38, 39 and 42, Article 46(4) and (6), Article 47, Article 49(3), and Articles 50 to 53, 55 and 56 on condition that decisions on the allocation of infrastructure capacity or the charging of fees are open to appeal, if so requested in writing by a railway undertaking, before an independent body which shall take its decision within two months of the submission of all relevant information and whose decision shall be subject to judicial review.</p> <p>2. Where more than one railway undertaking licensed in accordance with Article 17, or, in the case of Ireland and Northern Ireland, a railway company so licensed elsewhere, submits an official application to operate competing railway services in, to or from Ireland or Northern Ireland, the continued applicability of this derogation shall be decided upon in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2).</p> <p>The derogations referred to in paragraph 1 shall not apply where a railway undertaking operating railway services in Ireland or Northern Ireland submits an official application to operate railway services on, to or from</p>					
---	--	--	--	--	--



<p>the territory of another Member State, with the exceptions of Ireland for railway undertakings operating in Northern Ireland and the United Kingdom for railway undertakings operating in Ireland.</p> <p>Within one year from the receipt of either the decision referred to in the first subparagraph of this paragraph or notification of the official application referred to in the second subparagraph of this paragraph, the Member State or States concerned (Ireland or the United Kingdom with respect to Northern Ireland) shall put in place legislation to implement the Articles referred to in paragraph 1.</p> <p>3. A derogation referred to in paragraph 1 may be renewed for periods not longer than five years. Not later than 12 months before the expiry date of the derogation a Member State availing itself of that derogation may address a request to the Commission for a renewed derogation. Any such request shall be justified.</p> <p>The Commission shall examine such a request and adopt a decision in accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2). That procedure shall apply to any decision related to the request.</p>					
--	--	--	--	--	--

	When adopting its decision, the Commission shall take into account any development in the geopolitical situation and the development of the rail market in, from and to the Member State that requested the renewed derogation.					
60.	<p>Exercise of the delegation</p> <p>1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.</p> <p>2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall be conferred on the Commission for a period of five years from 15 December 2012. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.</p> <p>3. The delegation of powers referred to in Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) may be revoked at</p>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	

<p>any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.</p> <p>4. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.</p> <p>5. A delegated act adopted pursuant to Article 20(5), Article 35(3), Article 43(2) and Article 56(13) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.</p>					
--	--	--	--	--	--

61.	<p>Measures of application</p> <p>At the request of a Member State, of a regulatory body or on its own initiative, the Commission shall examine specific measures adopted by national authorities in relation to the application of this Directive, concerning the conditions of access to railway infrastructure and services, the licensing of railway undertakings, infrastructure charging and capacity allocation within 12 months after adoption of those measures. The Commission shall decide in accordance with the procedure referred to in Article 62(2) whether the related measure may continue to be applied within four months of receipt of such a request.</p>			NP	Prava i obaveze Evropske komisije	
62.	<p>Committee procedure</p> <p>1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. When the committee delivers no opinion on a draft</p>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	

	implementing act to be adopted pursuant to Article 10(4), Article 11(4), Article 12(5), Article 13(9) and Article 17(5), Article 31(3) and (5), Article 32(4) and Article 57(8), the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.					
63.	<p>Report</p> <p>1. By 31 December 2024, the Commission shall evaluate the impact of this Directive on the rail sector and shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on its implementation.</p> <p>In particular, the report shall evaluate the development of high-speed rail services and assess the existence of discriminatory practices regarding access to high-speed lines. The Commission shall consider whether it is necessary to submit legislative proposals.</p> <p>By the same date, the Commission shall assess whether discriminatory practices or other types of distortion of competition persist in relation to infrastructure managers which are part of a vertically integrated</p>			NP	Prava i obaveze Evropske komisije	

	<p>undertaking. The Commission shall, if appropriate, submit legislative proposals.</p> <p>2. In light of the experience acquired through the network of regulatory bodies, the Commission shall, by 16 December 2014, submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions a report on cooperation between regulatory bodies. The Commission shall, if appropriate, propose complementary measures to ensure a more integrated regulatory oversight of the European rail market, in particular for international services. To that end, legislative measures shall also be considered, if appropriate.</p>					
64.	<p>Transposition</p> <p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive including as regards compliance by undertakings, operators, applicants, authorities and other entities concerned by 16 June 2015. They shall forthwith communicate to the Commission the text of those provisions. When Member States adopt those provisions, they shall</p>			NP	<p>Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice</p>	

	<p>contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directives repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.</p> <p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.</p> <p>The obligations for transposition and implementation of Chapters II and IV of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no railway system is established within their territory.</p>					
65.	<p>Repeal</p> <p>Directives 91/440/EEC, 95/18/EC and 2001/14/EC, as amended by the Directives listed in Annex IX, Part A, are repealed with effect from 17 June 2015, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for transposition into national law of</p>			NP	Prelazne i završne odredbe	

	<p>the Directives set out in Part B of Annex IX.</p> <p>References to the repealed Directives shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex X.</p>					
66.	<p>Entry into force</p> <p>This Directive shall enter into force on the day following that of its publication in the Official Journal of the European Union.</p>			NP	Prelazne i završne odredbe	
67.	<p>Addressees</p> <p>This Directive is addressed to the Member States.</p>			NP	Prelazne i završne odredbe	
a 1.	<p><b>LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS</b></p>	<p>02.</p> <p>4.</p>	<p>Železnička infrastruktura, u smislu ovog zakona, sastoji se od sledećih elemenata, koji čine prugu i sporedne koloseke na mreži, kao i industrijske koloseke priključene na mrežu:</p> <p>1) pružni pojas;</p> <p>2) kolosek i podloga koloseka, naročito nasip, usek, drenažni kanali i rovovi, zidani rovovi, propusti, obloženi zidovi, zasadi za zaštitu bočnih nagiba itd; platforme za putnike i robu, uključujući i one u putničkim stanicama i teretnim terminalima; ivična staza i pešačke staze;</p>	PU		



		<p>pregradni zidovi, žive ograde, ograde;          protivpožarni pojasevi;          aparati za zagrevanje skretnica; prelazi; zastori za zaštitu od snega itd;</p> <p>3) građevinski objekti: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, pokriveni useci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, strukture za zaštitu od lavina, odrona itd;</p> <p>4) putni prelazi, uključujući sredstva za osiguranje putnih prelaza;</p> <p>5) gornji stroj, a naročito: šine, užlebljene šine i zaštitne šine; pragovi i podužne veze, kolosečni pričvrtni i spojni pribor, zastor uključujući tucanik i pesak; skretnice, prelazi itd;</p> <p>okretnice i prenosnice (osim onih rezervisanih isključivo za lokomotive);</p> <p>6) prilazi za putnike i robu, uključujući drumski pristup i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze peške;</p> <p>7) bezbednosne, signalne i telekomunikacione instalacije na otvorenim prugama, u stanicama i</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>ranžirnim stanicama, uključujući postrojenja za stvaranje, transformisanje i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; zgrade za takve instalacije ili postrojenja; kolosečne kočnice;</p> <p>8) instalacije za osvetljenja za potrebe saobraćaja i bezbednosti;</p> <p>9) postrojenje za transformaciju i prenos električne energije za vuču vozova: dvofazni dalekovodi 110 kV, podstanice izuzev razvodnog postrojenja 110 kV u toj podstanici, napojni kablovi između podstanica i kontaktnih vodova, kontakna mreža i nosači, treća šina sa nosačima;</p> <p>10) zgrade ili delovi zgrada koje su u funkciji upravljanja železničkom infrastrukturom, uključujući deo opreme za obračun i naplatu prevoznih cena.</p> <p>Železnička infrastruktura ne obuhvata industrijske železnice, industrijske koloseke za sopstvene</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>potrebe, kao ni koloseke smeštene unutar železničkih radionica za popravku, depoa ili garaža za lokomotive, od graničnika u zoni radionice, depoa ili garaže.</p> <p>Pravo pristupa železničkoj infrastrukturi imaju svi zainteresovani železnički prevoznici pod jednakim uslovima, na način propisan ovim zakonom.</p> <p>Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže propisuje elemente javne železničke infrastrukture.</p>			
a 2.	<p><b>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS</b></p> <p><b>(referred to in Article 13)</b></p> <p>1. The minimum access package shall comprise:</p> <p>(a) handling of requests for railway infrastructure capacity;</p> <p>(b) the right to utilise capacity which is granted;</p> <p>(c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions;</p>	<p>01.</p> <p>14.</p>	<p>Upravljač infrastrukture pruža železničkim prevoznicima sa kojima je zaključio ugovor o korišćenju železničke infrastrukture minimalni pristupni paket usluga, koji obuhvata:</p> <p>1) postupanje sa zahtevima za kapacitetom železničke infrastrukture;</p> <p>2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet;</p> <p>3) korišćenje</p>	PU		

<p>(d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement;</p> <p>(e) use of electrical supply equipment for traction current, where available;</p> <p>(f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted.</p> <p>2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities:</p> <p>(a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel information display and suitable location for ticketing services;</p> <p>(b) freight terminals;</p> <p>(c) marshalling yards and train formation facilities, including shunting facilities;</p> <p>(d) storage sidings;</p> <p>(e) maintenance facilities, with the exception of heavy maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities;</p> <p>(f) other technical facilities,</p>	<p>01. 15.</p>	<p>železničke infrastrukture, uključujući skretnice i račvanje;</p> <p>4) upravljanje saobraćanjem vozova, uključujući signalizaciju, regulisanje, prijem i otpremu vozova, komunikaciju, i pružanje informacija o kretanju voza;</p> <p>5) korišćenje opreme za napajanje električnom energijom za vuču, ako postoji;</p> <p>6) sve ostale informacije neophodne za realizaciju ili izvršenje prevoza za koji je kapacitet dodeljen.</p> <p>Cena pristupa uključuje minimalni pristupni paket usluga.</p> <p>Železničkim prevoznicima, na njihov zahtev, mora biti omogućen pristup, uslužnim objektima, uključujući pristupne koloseke, kao i korišćenje osnovnih usluga koje se pružaju u ovim objektima, pod uslovima koji su nediskriminatorni i transparentni, u skladu sa ovom zakonom.</p> <p>Uslužni objekti iz stava 1. ovog člana su:</p>			
--	--------------------	--	--	--	--

<p>including cleaning and washing facilities;</p> <p>(g) maritime and inland port facilities which are linked to rail activities;</p> <p>(h) relief facilities;</p> <p>(i) refuelling facilities and supply of fuel in these facilities, charges for which shall be shown on the invoices separately.</p> <p>3. Additional services may comprise:</p> <p>(a) traction current, charges for which shall be shown on the invoices separately from charges for using the electrical supply equipment, without prejudice to the application of Directive 2009/72/EC;</p> <p>(b) pre-heating of passenger trains;</p> <p>(c) tailor-made contracts for:</p> <p>— control of transport of dangerous goods,</p> <p>— assistance in running abnormal trains.</p> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p>		<p>1) stanične zgrade, odnosno deo staničnih zgrada, u putničkim stanicama, namenjen putnicima u železničkom saobraćaju, i drugi objekti u funkciji putničkog saobraćaja, uključujući displej za informacije o putovanju i odgovarajuće mesto za usluge izdavanja karata;</p> <p>2) teretni terminali;</p> <p>3) ranžirne stanice i koloseci za formiranje vozova, uključujući koloseke za manevrisanje;</p> <p>4) koloseci za gariranje, namenjeni vozilima železničkih prevoznika koja su u funkciji korišćenja dodeljenog kapaciteta infrastrukture;</p> <p>5) objekti za održavanje, s izuzetkom objekata za održavanje namenjenih vozovima za velike brzine ili za druge vrste voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte vozila u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i</p>			
---	--	--	--	--	--

	<p>(c) technical inspection of rolling stock;</p> <p>(d) ticketing services in passenger stations;</p> <p>(e) heavy maintenance services supplied in maintenance facilities dedicated to high-speed trains or to other types of rolling stock requiring specific facilities.</p>		<p>zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja;</p> <p>6) ostali tehnički objekti, uključujući objekte za čišćenje i pranje;</p> <p>7) objekti luka na unutrašnjim vodama povezani sa železničkim aktivnostima;</p> <p>8) objekti za pružanje pomoći;</p> <p>9) objekti za skladištenje i snabdevanje gorivom, za koje se cene iskazuju odvojeno.</p> <p>Železničkim prevoznicima se, pored minimalnog pristupnog paketa usluga i osnovnih usluga, mogu pružati i dodatne i prateće usluge.</p> <p>Dodatne usluge mogu da obuhvataju:</p> <p>1) električnu energiju za vuču;</p> <p>2) predgrevanje putničkih vozova;</p> <p>3) posebno prilagođeni ugovori za:</p> <p>(1) kontrolu prevoza opasne robe,</p> <p>(2) pomoć u saobraćanju specijalnih vozova.</p> <p>Prateće usluge mogu da</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>obuhvataju:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) pristup telekomunikacionim mrežama;</li><li>2) pružanje dodatnih informacija;</li><li>3) tehnički pregled voznih sredstava;</li><li>4) usluge izdavanja karata u putničkim stanicama;</li><li>5) usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim vozovima za velike brzine ili drugim vrstama voznih sredstava koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja.</li></ol> <p>Obezbeđivanje električne energije za vuču železničkim prevoznicima od strane upravljača infrastrukture, odnosno operatora uslužnog objekta, ne smatra se energetsom delatnošću u smislu propisa kojima se uređuje energetika. Upravljač infrastrukture, odnosno operator uslužnog objekta</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>koji poseduje element železničke infrastrukture iz člana 4. stav 1. tačka 9) ovog zakona, je krajnji kupac električne energije u smislu propisa kojima se uređuje energetika.</p> <p>Upravljač infrastrukture posebno iskazuje cene za osnovne, dodatne i prateće usluge koje on pruža uz minimalni pristupni paket usluga, u skladu sa zaključenim ugovorom o korišćenju infrastrukture.</p> <p>Operatori uslužnih objekata u svojoj Informaciji iz člana 18. ovog zakona preciziraju minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima.</p> <p>Železničkim prevoznicima kojima je omogućen pristup kolesecima koji povezuju sa uslužnim objektom, odnosno kolosecima koji su u sklopu infrastrukture uslužnog objekta, operator uslužnog objekta pruža minimalni pristupni paket usluga, na koji se shodno primenjuje član 14. ovog zakona.</p> <p>Operator uslužnog objekta i podnosilac zahteva</p>			
--	--	--	--	--	--



			<p>za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, odnosno železnički prevoznik koga odredi podnosilac zahteva koji nije železnički prevoznik, ugovorom uređuju međusobna prava i obaveze u vezi sa dogovorenim uslugama iz ovog člana i pristupom kolosecima koji čine infrastrukturu tog uslužnog objekta.</p>			
a 3.	<b>FINANCIAL FITNESS</b>	01. 81.4-6	<p>Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci. Radi utvrđivanja ispunjenosti uslova u pogledu finansijske sposobnosti, podnosilac zahteva iz stava 4. ovog člana dostavlja Direkciji uz zahtev informacije i dokaze</p>	PU	<p>Potpuna usklađenost je postignuta donošenjem Pravilnikam o licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS” , 9/14).</p>	

			<p>o:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) raspoloživim sredstvima, uključujući iznos sredstava na bankovnom računu, rezervisana sredstva za prekoračenja i zajmove;</li> <li>2) novčanim sredstvima i osnovnim sredstvima koji su dostupni kao jemstvo;</li> <li>3) obrtnim sredstvima;</li> <li>4) relevantnim troškovima, uključujući troškove nabavke vozila, zemljišta, objekata, instalacija i voznog parka;</li> <li>5) troškovima aktive podnosioca zahteva;</li> <li>6) plaćanju poreza i doprinosa za obavezno socijalno osiguranje (u daljem tekstu: doprinosa).</li> </ol> <p>Uslov iz stava 4. ovog člana ne smatra se ispunjenim ako podnosilac zahteva neredovno uplaćuje dospele poreze i doprinose.</p>			
a 4.	<b>CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT</b>	01. 17.3-4	<p>Izjava o mreži sadrži sledeće informacije:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) deo kojim se utvrđuje priroda infrastrukture koja je na raspolaganju železničkim preduzećima i</li> </ol>	PU		

		<p>uslove za pristup istoj. Informacije u ovom delu su na godišnjem nivou konzistentne sa registrom železničke infrastrukture koji se objavljuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema ili se pozivaju na ovaj registar.</p> <p>2) Deo o načelima naplate cena i visini cena. Sadrži odgovarajuće detalje o sistemima naplate kao i dovoljno informacija o cenama, kao i ostale relevantne informacije o pristupu koje važe za usluge navedene u ovom zakonu, koje pruža samo jedan pružalac usluga. Ovaj deo sadrži detalje metodologije, pravila i, po potrebi, skale koje se koriste za primenu čl. 23-27. ovog zakona, u pogledu troškova i cena. Sadrži informacije o promenama cena o kojima je već odlučeno ili koje se predviđaju za period od narednih pet godina, ukoliko su raspoložive.</p> <p>3) deo o načelima i kriterijumima za dodelu kapaciteta. Ovim se</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>utvrđuju opšte karakteristike kapaciteta infrastrukture koje su na raspolaganju železničkim preduzećima i sva ograničenja koja se odnose na njenu upotrebu, uključujući moguće zahteve za kapacitetom za održavanje. Takođe se preciziraju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodele kapaciteta. Sadrži specifične kriterijume koji se primenjuju tokom tog postupka, naročito:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) postupke u skladu sa kojima podnosioci zahteva mogu da zahtevaju kapacitete od upravljača infrastrukture;</li><li>(2) zahteve koji se tiču podnosioca zahteva;</li><li>(3) raspored za podnošenje zahteva i postupak dodele i procedure po kojima se zahtevaju informacije o raspoređivanju i procedure za zakazivanje planiranih i nepredviđenih radova na održavanju i ograničenja kapaciteta;</li><li>(4) načela kojima se rukovode postupci koordinacije i sistem rešavanja sporova</li></ul>			
--	--	--	--	--	--

		<p>obezbeđen kao deo ovog postupka;</p> <p>(5) postupke koji se prate i kriterijumi koji se koriste kada je infrastruktura zagušena;</p> <p>(6) detalje o ograničenjima u pogledu korišćenja infrastrukture;</p> <p>(7) uslove pod kojima se, prilikom određivanja prioriteta za postupak dodele, uzimaju u obzir prethodni nivoi iskorišćenja kapaciteta.</p> <p>Navode se detalji mera preduzetih da se obezbedi adekvatan tretman usluga prevoza robe, međunarodnih usluga, i zahteva u skladu sa ad hoc postupkom. Sadrži šablon obrasca za podnošenje zahteve za dodelu kapaciteta. Upravljač infrastrukture objavljuje i detaljne informacije o postupcima dodele međunarodnih trasa vozova.</p> <p>4) deo sa informacijama u vezi sa podnošenjem zahteva za licencu i sertifikat o bezbednosti železnice koji se izdaju u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>bezbednost u železničkom saobraćaju, ili upućivanje na veb sajt na kojem se takve informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;</p> <p>5) deo sa informacijama o postupcima za rešavanje sporova i Zahteva koje se odnose na pitanja pristupa železničkoj infrastrukturi i uslugama i sistemu učinka navedenom u članu 26. stav 2. tačka 7) i članu 37. stav 7. ovog zakona;</p> <p>6) deo sa informacijama o pristupu i naplati usluga u uslužnim objektima iz člana 15. ovog zakona, uključujući i minimalni paket osnovnih usluga koje pružaju železničkim prevoznicima, uključujući i pristup kolosecima.</p> <p>Operatori uslužnih objekata koje ne kontroliše upravljач infrastrukture dostavljaju informacije o cenama pristupa uslužnom objektu i cenama pružanja usluga, kao i informacije o tehničkim uslovima pristupa radi uključivanje u izjavu o mreži, ili ukazuju na veb sajt na kojem se te</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>informacije objavljuju u elektronskom obliku besplatno;</p> <p>7) model okvirnih sporazuma između upravljača infrastrukture i podnosilaca zahteva u skladu sa članom 33. ovog zakona.</p> <p>Opštim uslovima ugovora o korišćenju infrastrukture koji zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik kojem je dodeljen kapacitet infrastrukture smatra se deo Izjave o mreži koji sadrži podatke koji se odnose na:</p> <p>1) uslove za pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama koje pruža upravljač infrastrukture;</p> <p>2) načela i način određivanja i obračuna cena;</p> <p>3) visinu cena minimalnog pristupnog paketa usluga, za pristup uslužnim objektima kojima upravlja upravljač infrastrukture i usluge koje u njima pruža, za dodatne i prateće usluge koje pruža upravljač infrastrukture;</p>			
--	--	---	--	--	--

			4) načela i kriterijume za dodelu infrastrukturnog kapaciteta.			
a 5.	<b>BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS</b>	01. 22.	Ugovor o uslovima i načinu finansiranja upravljanja javnom železničkom infrastrukturom sadrži najmanje sledeće elemente: 1) oblast primene sporazuma u pogledu infrastrukture i uslužnih objekata, strukturiranih u skladu sa čl. 14. i 15. ovog zakona. Ugovor obuhvata sve aspekte upravljanja infrastrukturom, uključujući održavanje i obnovu infrastrukture koja je već u upotrebi. Po potrebi, može da se obuhvati i izgradnja nove infrastrukture; 2) strukturu plaćanja ili sredstava opredeljenih za usluge upravljača infrastrukture navedene u čl. 14. i 15. ovog zakona, na održavanje i obnavljanje i rešavanje postojećih zaostalih stavki za održavanje i obnovu. Po potrebi, može da se obuhvati struktura plaćanja ili sredstava dodeljenih za novu infrastrukturu;	PU		



		<p>3) ciljeve efikasnosti usmerene na korisnike, u vidu pokazatelja i kriterijuma kvaliteta koji pokrivaju elemente kao što su:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) efikasnost rada vozova, između ostalog u pogledu brzine na pruži i pouzdanosti, i zadovoljstva korisnika,</li> <li>(2) kapaciteti mreže,</li> <li>(3) upravljanje osnovnim sredstvima,</li> <li>(4) obim aktivnosti,</li> <li>(5) nivo bezbednosti,</li> <li>(6) zaštita životne sredine;</li> </ol> <p>4) nivo mogućih kašnjenja u održavanju i sredstva čija će se upotreba postepeno prekinuti i prema tome pokrenuti različite finansijske tokove;</p> <p>5) podsticaje iz člana 21. stav 3. ovog zakona;</p> <p>6) minimalne obaveze izveštavanja upravljača infrastrukture u smislu sadržaja i učestalosti izveštavanja, uključujući informacije koje se objavljuju godišnje;</p> <p>7) trajanje ugovora, koje se sinhronizuje i u skladu je sa</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>trajanjem plana poslovanja, koncesije ili dozvole upravljača infrastrukture, gde je primenljivo, i metodologijom za određivanje cena koju donosi Vlada;</p> <p>8) pravila postupanja u slučajevima velikih poremećaja u radu i vanrednih situacija, uključujući planove za postupanje u nepredviđenim situacijama i prevremeni raskid ugovornog sporazuma, kao i pravovremeno obaveštavanje korisnika;</p> <p>9) korektivne mere koje se preduzimaju ako bilo koja od strana krši svoje ugovorne obaveze ili, pod izuzetnim okolnostima, koje utiču na raspoloživost javnih sredstava. Ovo uključuje uslove i postupke za ponovno pregovaranje i prevremeni raskid.</p>			
a 6.	<b>REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE</b>	01. 24.2-3	Radi uvođenja dodatka iz stava 1. ovog člana u sistem naplate, upravljač infrastrukture prilikom definisanja spiska tržišnih segmenata razmatra i poredi	PU		

		<p>najmanje sledeće:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) usluge prevoza putnika naspram usluga prevoza robe;</li> <li>2) vozove koji prevoze opasnu robu naspram ostalih teretnih vozova;</li> <li>3) usluge u unutrašnjem saobraćaju naspram usluga u međunarodnom saobraćaju;</li> <li>4) kombinovani transport naspram direktnih vozova;</li> <li>5) usluge u gradskom ili regionalnom putničkom saobraćaju naspram usluga u međugradskom putničkom saobraćaju;</li> <li>6) saobraćaj blok vozova naspram vozova sa pojedinačnim vagonima;</li> <li>7) usluge redovnog prevoza naspram povremenih usluga prevoza.</li> </ol> <p>Za određene buduće investicione projekte, kao i za određene investicione projekte koji su u toku ili su završeni u prethodnih 30 godina, upravljač infrastrukture može da utvrdi ili nastavi da utvrđuje veće visine cena na osnovu dugoročnih troškova takvih</p>			
--	--	---	--	--	--

		01. 26.	<p>projekata, ako se njima povećava efikasnost i/ili isplativost i ako se inače ti investicioni projekti ne bi mogli ili se nisu mogli preduzeti. Ovakav sistem naplate može da obuhvati i dogovore između upravljača infrastrukture, s jedne strane, i podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture ili želeničkih prevoznika, s druge strane o podeli rizika koji se odnosi na nove investicije.</p> <p>Sistemi za obračun i naplatu cena pristupa, kroz sisteme učinka, podstiču železničke prevoznike i upravljača infrastrukture da minimiziraju poremećaje i poboljšaju učinak železničke mreže. Ovaj sistem može da uključuje penale za aktivnosti koje ometaju eksploataciju mreže, obeštećenje za prevoznike koja trpe zbog poremećaja i bonuse kojima se nagrađuje za učinak bolji od planiranog.</p> <p>Sistem učinka iz stava 1. ovog člana zasniva se na sledećim osnovnim načelima, koja se</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		<p>primenjuju na čitavoj mreži upravljača infrastrukture:</p> <p>1) Kako bi se ostvario ugovoren nivo učinka i ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravljač infrastrukture se, u toku postupka izrade Izjave o mreži, sa podnosiocima zahteva dogovara o glavnim parametrima sistema učinka, naročito o trajanju kašnjenja, maksimalnim iznosima plaćanja u okviru sistema učinka koje se odnose i na pojedinačne vožnje vozova i za sve vožnje vozova železničkog prevoznika tokom datog vremenskog perioda.</p> <p>2) Upravljač infrastrukture dostavlja železničkim prevoznicima važeći red vožnje, na osnovu kojeg se računaju kašnjenja, najmanje pet dana pre kretanja voza. Upravljač infrastrukture može da primeni kraći period obaveštavanja u slučaju nepredviđenih okolnosti, više sile ili kasnih izmena važećeg reda vožnje.</p> <p>3) Sva kašnjenja se</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>raspoređuju u jednu od sledećih klasa i pod-klasa kašnjenja:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upravljanje eksploatacijom/planiranjem koje se može pripisati upravljaču infrastrukture: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izrada reda vožnje,</li> <li>- Formiranje voza,</li> <li>- Greške u procedurama eksploatacije,</li> <li>- Nepravilna primena pravila prioriteta,</li> <li>- Osoblje,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> </li> <li>2. Postrojenja infrastrukture za koje je odgovoran upravljač infrastrukture <ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalno-sigurnosni uređaji i instalacije,</li> <li>- Signalno-sigurnosni uređaji i instalacije na putnim prelazima u nivou,</li> <li>- Telekomunikacione instalacije,</li> <li>- Oprema za snabdevanje električnom energijom,</li> <li>- kolosek,</li> <li>- Građevinski objekti,</li> <li>- Osoblje,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> </li> <li>3. Uzroci koji nastaju kao rezultat građevinskih</li> </ol>			
--	--	--	--	--	--

		<p>radova za koje je odgovoran upravljač infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planirani građevinski radovi,</li> <li>- Nepravilnosti u izvršenju građevinskih radova,</li> <li>- Ograničenje brzine zbog defekta koloseka,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> <p>4. Uzroci za koje su odgovorni drugi upravljači infrastrukture:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kašnjenje koje je prouzrokovao prethodni upravljač infrastrukture,</li> <li>- Kašnjenje koje je prouzrokovao naredni upravljač infrastrukture;</li> </ul> <p>5. Komercijalni uzroci koji se mogu pripisati železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prekoračenje vremena stajanja,</li> <li>- Zahtev železničkog prevoznika,</li> <li>- Utovarne operacije,</li> <li>- Nepravilnosti pri utovaru,</li> <li>- Komercijalna priprema voza,</li> <li>- Osoblje,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> <p>6. Železnička vozna</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>sredstva za koja je odgovoran železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan obrta železničkih voznih sredstava i izmene plana obrta,</li> <li>- Formiranje voza koje vrši železnički prevoznik,</li> <li>- Problemi sa putničkim kolima (prevoz putnika),</li> <li>- Problemi sa teretnim vagonima (prevoz tereta),</li> <li>- Problemi sa kolima, lokomotivama i motornim garniturama,</li> <li>- Osoblje,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> <p>7. Uzroci koji se mogu pripisati drugim železničkim prevoznicima:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koje je prouzrokovao naredni železnički prevoznik,</li> <li>- Koje je prouzrokovao prethodni železnički prevoznik;</li> </ul> <p>8. Spoljni uzroci koji se ne mogu pripisati ni upravljaču infrastrukture, ni železničkom prevozniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Štrajk,</li> <li>- Administrativne</li> </ul>			
--	--	--	--	--	--



		<p>formalnosti,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spoljni uticaj,</li> <li>- Uticaj vremenskih prilika i prirodni uzroci,</li> <li>- Kašnjenje usled spoljnih uzroka na narednoj mreži,</li> <li>- Ostali uzroci;</li> </ul> <p>9. Sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravljač infrastrukture, ni železnički prevoznik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opasne nezgode, nesreće i opasnosti,</li> <li>- Zauzetost koloseka zbog kašnjenja istog voza,</li> <li>- Zauzetost koloseka zbog kašnjenja drugog voza,</li> <li>- Obrt,</li> <li>- Veza vozova,</li> <li>- Potrebno je dalje istraživanje;</li> </ul> <p>4) Ukoliko je moguće, kašnjenja se pripisuju jednom subjektu, uz razmatranje odgovornosti za uzrokovanje poremećaja, kao i mogućnosti ponovne normalizacije saobraćajnih uslova;</p> <p>5) Pri proračunu plaćanja uzima se u obzir prosečno kašnjenje vozova sa sličnim zahtevima za tačnost.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>6) Što je ranije moguće upravljač infrastrukture obavestava železničkog prevoznika o proračunu plaćanja u sklopu sistema učinka. Ovaj proračun obuhvata sva kašnjenja vozova u periodu od najviše jednog meseca;</p> <p>7) Ne dovodeći u pitanje postojeće postupke po Zahtevima i odredbe člana 121. ovog zakona, u slučaju sporova koji se odnose na sistem učinka, određuje se način rešavanja sporova koji omogućuje rešavanje takvih sporova bez odlaganja Utvrđeni način rešavanja sporova mora biti nepristrasan u odnosu na uključene strane. Kod primene ovog načina rešavanja sporova odluka se donosi u roku od 10 radnih dana;</p> <p>Jednom godišnje upravljač infrastrukture objavljuje prosečan godišnji nivo učinka koji su ostvarili železnički prevoznici na osnovu glavnih parametara dogovorenih za sistem učinka.</p>			
--	--	---	--	--	--

a 7.	<b>SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS</b>	02. 34.	<p>Red vožnje utvrđuje upravljач infrastrukture jednom za kalendarsku godinu i po pravilu stupa na snagu u ponoć, druge subote u decembru tekuće godine. Ako se vrše izmene ili dopune reda vožnje posle zime, naročito kako bi se uzele u obzir, po potrebi, izmene ili dopune redova vožnje za međunarodne putničke vozove, to se vrši u ponoć druge subote u junu, i u drugim intervalima između tih datuma ako je potrebno.</p> <p>Upravljач infrastrukture u okviru uspostavljene međunarodne saradnje sa drugim upravljачima infrastrukture može dogovoriti drugo vreme početka važenja ili izmena i dopuna reda vožnje, o čemu je dužan da blagovremeno obavesti javnost i Direkciju.</p> <p>Zahtevi za dodelu kapaciteta infrastrukture putem unosa trasa voza u red vožnje mogu se podneti upravljачu infrastrukture najranije 12 meseci, a najkasnije 10 meseci pre stupanja na snagu reda vožnje. Upravljач infrastrukture razmatra i zahteve primljene nakon tog roka.</p>	DU	<p>Delimična usklađenost je postignuta donošenjem Pravilnika o vremenskom planu dodele kapaciteta železničke infrastrukture („Službeni glasnik”, broj 140/14).</p> <p>Ovaj Aneks je zamenjen Delegiranom odlukom Komisije (EU) 2017/2075, pa će se potpuna usklađenost postići donošenjem podzakonskog akta iz člana 34.5. Predloga.</p>	
------	--	------------	--	----	--	--

		<p>Najkasnije 11 meseci pre nego što red vožnje stupi na snagu, upravljač infrastrukture vodi računa o tome da su privremene međunarodne trase vozova uspostavljene u saradnji sa drugim relevantnim upravljačima infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca posle isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana. Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi posle roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podnosilac zahteva kome je trasa dodeljena. Upravljač infrastrukture će ažurirati nacrt reda vožnje najkasnije 30 dana pre stupanja na snagu reda vožnje kako bi bile uključene sve trase vozova koje su dodeljene posle roka iz stava 3. ovog</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>člana.</p> <p>Vlada propisuje raspored za postupak dodele kapaciteta infrastrukture po zahtevima za unos kapaciteta infrastrukture u obliku trasa voza u red vožnje, posebno kod ograničenja kapaciteta, kao i postupak izrade reda vožnje i njegovih izmena.</p> <p>Upravljač infrastrukture se u okviru uspostavljene saradnje dogovara sa drugim relevantnim zainteresovanim upravljačima infrastrukture o tome koje sve međunarodne trase vozova treba uključiti u red vožnje, pre početka konsultacija o nacrtu reda vožnje. Prilagođavanje postignutih dogovora vrši se samo ako je neophodno.</p> <p>Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju vrši se u skladu sa redom vožnje unapred utvrđenim od upravljača infrastrukture u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>Red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika objavljuje upravljač infrastrukture u sredstvima javnog informisanja, ističe na vidnim mestima u staničnim zgradama i objavljuje i na drugi uobičajen način najkasnije 20 dana pre stupanja na snagu.</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>Železnički prevoznik dužan je da se pridržava objavljenog reda vožnje, kao i da obezbedi redovno i uredno odvijanje prevoza za vreme važenja reda vožnje, osim u slučajevima većih poremećaja saobraćaja koji su nastali zbog elementarnih nepogoda, većih udesa, ozbiljnih nesreća i težih oštećenja železničke infrastrukture.</p> <p>Direkcija propisuje sastavne delove reda vožnje, oblik i njihovu sadržinu.</p>			
		<p>Upravljač infrastrukture izrađuje nacrt reda vožnje najkasnije četiri meseca nakon isteka roka za podnošenje zahteva iz stava 3. ovog člana.</p>			

			<p>Upravljač infrastrukture odlučuje o zahtevima koje primi nakon roka iz tačke 3. ovog člana u skladu sa postupkom objavljenim u Izjavi o mreži.</p> <p>Upravljač infrastrukture može promeniti dodeljenu trasu voza ako je to neophodno kako bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahteva za dodelu kapaciteta i ako na to pristane podsilac zahteva kome je trasa dodeljena.</p>			
a 8.	<p><b>ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST</b></p> <p>.</p>	01.126.	<p>Računovodstvene informacije koje se na zahtev dostavljaju Direkciji su:</p> <p>1. Odvajanje računa:</p> <p>1) odvojeni bilansi uspeha i bilansi stanja za aktivnosti pružanja usluga prevoza robe, putnika i aktivnosti upravljanja infrastrukturom;</p> <p>2) detaljne informacije o pojedinačnim izvorima i korišćenju javnih sredstava i drugih vidova kompenzacija na transparentan i detaljan način, uključujući detaljan pregled novčanih tokova preduzeća kako bi se utvrdilo na koji način se koriste ova javna sredstva i drugi vidovi kompenzacija;</p> <p>3) kategorije troškova i</p>	PU		

		<p>dobiti kako bi se omogućilo utvrđivanje da li se javlja unakrsno subvencionisanje između ovih različitih aktivnosti, u skladu sa zahtevima Direkcije;</p> <p>4) metodologija koja se koristi za raspodelu troškova između različitih aktivnosti;</p> <p>5) ukoliko je regulisano preduzeće deo grupe, svi detalji o plaćanjima između preduzeća.</p> <p>2. Praćenje cena pristupa:</p> <p>1) različite kategorije troškova, naročito takve da daju dovoljno informacija o marginalnim/direktnim troškovima različitih usluga ili grupa usluga kako bi se omogućio nadzor cena pristupa železničkoj infrastrukturi;</p> <p>2) dovoljno informacija kako bi se omogućilo praćenje pojedinačnih cena koje se plaćaju za usluge (ili grupe usluga); ukoliko to zahteva regulatorno telo, ove informacije sadrže podatke o obimima pojedinačnih usluga, cenama za pojedinačne usluge i ukupnim приходima od pojedinačnih usluga koje plaćaju interni i eksterni korisnici;</p> <p>3) troškovi i prihodi za pojedinačne usluge (ili grupe</p>			
--	--	--	--	--	--



			<p>usluga) iskazani na način koji u svom zahtevu odredi Direkcija, kako bi se uočile moguće povrede konkurencije, o čemu Direkcija obaveštava telo nadležno za zaštitu konkurencije.</p> <p>3. Pokazatelji o finansijskom učinku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) izjava o finansijskom učinku;</li> <li>2) zbirna izjava o troškovima;</li> <li>3) izjava o troškovima održavanja;</li> <li>4) izjava o operativnim troškovima;</li> <li>5) izjava o prihodima;</li> <li>6) dodatne napomene kojima se proširuju i razjašnjavaju izjave, ako je potrebno.</li> </ol>			
a 9.	<p>PART A</p> <p><b>REPEALED DIRECTIVES WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS</b></p>			NP	Prelazne i završne odredbe	

	<b>PART B LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW</b>					
a 10.	<b>CORRELATION TABLE</b>			NP	Prelazne i završne odredbe	

<p>1. Naziv propisa Evropske unije:</p> <p>Uredba (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o pravima i obavezama putnika u železničkom saobraćaju, OJ L 315, 3.12.2007.</p> <p>Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa:</p> <p>32007R1371</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada          Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>4. Datum izrade tabele:          Mart 2023.</p>
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p> <p>01 Zakon o železnici („Službeni glasnik RS” , broj 41/18)          Law on Railways („Official Gazette RS”, no 41/18)</p> <p>02 Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS” , br. 38/15 i 49/21)          Draft Law on Contracts in Railway Transport („Official Gazette RS”, no 38/15)          Law on amendments of the Law on Contracts in Railway Transport</p> <p>03 Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici          Draft Law on amendments of the Law on Railways</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p> <p>2022-178</p>
<p>7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	<p>(a) Predmet uredbe</p> <p>(b)</p> <p>(c) Ovom uredbom utvrđuju se pravila o sledećem:</p> <p>a) informacijama koje pružaju železnička preduzeća, zaključivanju ugovora o prevozu, izdavanju karata i primeni</p> <p>Kompjuterizovanog sistema za informacije i rezervacije u železničkom prevozu,</p> <p>b) odgovornosti železničkih preduzeća i obavezi osiguranja putnika i prtljaga,</p> <p>v) obavezama železničkih preduzeća</p>	01. 93.	<p>Železnički prevoznici definišu standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.</p> <p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Informacije i karte;</li> <li>2) Tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;</li> <li>3) Ukidanje usluga;</li> <li>4) Čistoću voznih sredstava (kvalitet vazduha u</li> </ol>	PU		

	prema putnicima u slučaju kašnjenja, g) zaštiti, i pružanju pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću koje putuju železnicom, d) definisanju i praćenju standarda kvaliteta usluga, rukovođenju rizicima za ličnu bezbednost putnika i obradi žalbi, i đ) opštim pravilima primene Uredbe.		vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.); 5) Anketu o zadovoljstvu korisnika; 6) Postupanje po pritužbama; 7) Pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.			
2.1 -2.2	Područje primene  1. Ova uredba se primenjuje na sva putovanja železnicom i usluge na nivou Zajednice koje pruža jedno ili više železničkih preduzeća koja imaju licencu za rad u skladu sa Uredbom Saveta 95/18/EZ od 19. juna 1995. godine o licenciranju železničkih preduzeća.  2. Ova uredba ne primenjuje se na	02. 1.	Ovim zakonom uređuju se ugovorni i drugi obligacioni odnosi u oblasti javnog prevoza putnika i stvari u unutrašnjem železničkom saobraćaju.  Odredbe ovog zakona primenjuju se i na međunarodni železnički saobraćaj, ako potvrđenim međunarodnim ugovorom ili propisom nije određeno drugačije.	PU		

	<p>železnička preduzeća i usluge prevoza koje nemaju licencu u skladu sa Uredbom 95/18/EZ.</p>					
2.3-7	<p>3. Od stupanja ove uredbe na snagu, članovi 9, 11, 12, 19, 20. stav 1. i 26 primenjuju se na sve usluge u železničkom prevozu putnika na nivou Zajednice.</p> <p>4. Sa izuzetkom odredbi definisanih u stavu 3, država članica može, na transparentan i nediskriminativan način, odobriti izuzeće za period do pet godina, koji se može obnoviti dva puta na periode do pet godina, od primene odredbi ove uredbe na domaće usluge u železničkom prevozu putnika saobraćaja.</p> <p>5. Sa izuzetkom odredbi navedenih u stavu 3. ovog člana, država članica može izuzeti od</p>			NP	<p>Ove odredbe odnose se na države članice i nadležnost EK.</p>	

	<p>primene odredbi ove uredbe usluge u gradskom, prigradskom i regionalnom železničkom prevozu putnika. Kako bi razlikovala usluge u gradskom, prigradskom i regionalnom železničkom prevozu putnika, države članice primenjuju definicije sadržane u Direktivi Saveta 91/440/EEZ od 29. jula 1991. godine o razvoju železnica Zajednice. Prilikom primene ovih definicija, države članice uzimaju u obzir sledeće kriterijume: razdaljinu, učestalost usluge, broj predviđenih zaustavljanja, angažovanih voznih sredstava, sheme izdavanja karata, kretanja u broju putnika u periodima sa najvišim i najnižim prometom, šifre vozova i redove vožnje.</p> <p>6. Na period od najduže pet godina, država</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>članica može, na transparentan i nediskriminativan način, odobriti izuzeće, koje se može obnoviti, od primene odredbi ove uredbe na određene usluge ili putovanja kada se značajan deo usluge u železničkom prevozu putnika, uključujući barem jednu predviđenu stanicu, vrši izvan teritorije Zajednice.</p> <p>7. Države članice informišu Komisiju o izuzećima odobrenim u skladu sa stavovima 4, 5. i 6. Komisija preuzima adekvatne mere ukoliko smatra da ovakvo izuzeće nije u skladu sa odredbama ovog člana. Komisija podnosi izveštaj Evropskom parlamentu i Savetu najkasnije do 3. decembra 2014. godine o izuzećima odobrenim u skladu sa stavovima 4, 5. i 6.</p>					
3.	<p>Definicije</p> <p>Za potrebe ove Uredbe</p>					



	<p>primenjuju se sledeće definicije:</p> <p>1. „železničko preduzeće” znači železničko preduzeće kao što je definisano članom 2. Direktive 2001/14/EZ i sva druga javna ili privatna preduzeća čija delatnost jeste prevoz roba i/ili putnika železnicom pri čemu se podrazumeva da preduzeće mora obezbediti vuču; ovo podrazumeva i preduzeća koja obezbeđuju samo vuču;</p> <p>2. „prevoznik” znači železničko preduzeće</p>	<p>03. 2.1.10.</p> <p>02.</p>	<p><i>10) železnički prevoznik</i> je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču, sa aspekta pristupa železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama u vezi sa obavljanjem železničkog prevoza, smatra se i privredno društvo ili drugo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe.</p> <p><i>ugovorni prevoznik</i> je prevoznik sa kojim je putnik ili pošiljalac zaključio ugovor o prevozu;</p> <p><i>uzastopni prevoznik</i> je</p>	<p>PU</p>		
--	---	-----------------------------------	--	-----------	--	--

	<p>koje je ugovorna strana i sa kojim putnik zaključuje ugovor o prevozu ili niz uzastopnih železničkih preduzeća koja su odgovorna po osnovu ovog ugovora;</p> <p>3. „izvršni prevoznik” znači železničko preduzeće, koje nije zaključilo ugovor o prevozu sa putnikom, ali kojem je železničko preduzeće koje je ugovorna strana poverilo, u celosti ili delimično, izvršenje prevoza železnicom;</p> <p>4. „upravljac infrastrukture” znači svako telo ili preduzeće koje je odgovorno posebno za uspostavljanje i održavanje železničke infrastrukture, ili nekog njenog dela, kao što je</p>	<p>5.1.38.</p> <p>02.</p> <p>5.1.39.</p> <p>02.</p> <p>5.1.5.</p> <p>03.</p> <p>2.1.69.</p>	<p>prevoznik koji na osnovu zaključenog ugovora o prevozu između putnika ili pošiljaoca sa ugovornim prevoznikom, preuzima obavezu daljeg prevoza;</p> <p><i>Izvršni prevoznik</i> je prevoznik koji nije zaključio ugovor o prevozu sa putnikom ili pošiljaocem, a kome je ugovorni prevoznik poverio izvršenje prevoza potpuno ili delimično;</p> <p><i>upravljac infrastrukture</i> je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;</p>			
--	---	---	--	--	--	--

	<p>definisano u članu 3. Direktive 91/440/EEZ, što može uključiti i upravljanje sistemima za kontrolu i bezbednost infrastrukture; funkcije upravljača infrastrukture na mreži ili delu mreže mogu se dodeliti različitim telima ili preduzećima;</p> <p>5. „upravnik stanice“ znači organizacioni subjekt u državi članici, kome je poverena odgovornost za upravljanje železničkom stanicom i koji može biti upravljač infrastrukture;</p> <p>6. „organizator putovanja” znači organizator ili maloprodajnik, koji nije železičko preduzeće, u smislu člana 2, tačke 2) i 3) Uredbe 90/314/EEZ;</p>	<p>03. 2.1.70).</p> <p>02. 5.1.20b).</p>	<p><i>upravljač stanice</i> je organizacioni subjekt kome je poverena odgovornost za upravljanje železničkom stanicom i koji može biti upravljač infrastrukture;“</p> <p><i>organizator putovanja</i> je organizator turističkog putovanja ili posrednik, koji nije železičko preduzeće, u smislu zakona kojim se uređuje zaštita potrošača;</p> <p><i>prodavac karata</i> je svaki posrednik u prodaji železničkih usluga koji zaključuje ugovore o prevozu putnika i prodaje</p>	<p>PU</p>		
--	---	--	--	-----------	--	--

	<p>7. „prodavac karata“ znači svaki trgovac na malo usluga železničkog prevoza koji zaključuje ugovore o prevozu i prodaje karte u ime železničkog preduzeća ili za sopstveni račun;</p> <p>8. „ugovor o prevozu” znači ugovor o prevozu za finansijsku nadoknadu ili besplatno zaključen između železničkog preduzeća ili prodavca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza;</p> <p>9. „rezervacija” znači ovlašćenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni personalizovani aranžman prevoza;</p> <p>10. „direktna karta” znači karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prevozu za korišćenje</p>	<p>02. 5.1.30.</p> <p>02. 5.1.37a).</p> <p>03. 1.2.59).</p>	<p>karte u ime prevoznika ili za sopstveni račun;</p> <p><i>ugovor o prevozu putnika</i> je ugovor o prevozu uz finansijsku naknadu ili besplatno zaključen između prevoznika ili prodavaca karata i putnika za pružanje jedne ili više usluga prevoza;</p> <p><i>rezervacija</i> je ovlašćenje, na papiru ili u elektronskom obliku, kojim se daje pravo licu koje se prevozi na prethodno potvrđeni aranžman prevoza (sedište, postelja, ležaj i dr);</p> <p><i>jedinstvena karta</i> predstavlja jedn ili više karata za korišćenje uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedan ili više prevoznika;</p>			
--	--	---	--	--	--	--

	<p>uzastopnih železničkih usluga koje pruža jedno ili više železničkih preduzeća;</p> <p>11. „usluga železničkog prevoza putnika u unutrašnjem saobraćaju” znači usluga u železničkom prevozu putnika koja ne prelazi granicu države članice;</p> <p>12. „kašnjenje” znači vremenska razlika između vremena predviđenog dolaska putnika u skladu sa oglašenim redom vožnje i vremena njegovog ili njenog stvarnog ili očekivanog dolaska;</p>	<p>03. 5.1.5).</p> <p>02 5.1.40.</p> <p>01. 95.5.</p>	<p><i>Unutrašnji železnički saobraćaj</i> je prevoz putnika i stvari koji otpočinje i završava se na teritoriji Republike Srbije;</p> <p>Kašnjenje u smislu ovog člana je vremenska razlika između vremena predviđenog dolaska putnika u skladu sa objavljenim redom vožnje i vremena njihovog stvarnog ili očekivanog dolaska.</p> <p><i>Kašnjenje</i> je vremenska razlika između vremena predviđenog dolaska voza u određenu stanicu u skladu sa objavljenim redom vožnje i stvarnog, odnosno očekivanog vremena dolaska voza;</p> <p><i>putna propusnica ili sezonska karta</i> je karta za neograničen broj</p>			
--	---	---	--	--	--	--

	<p>13. „putna propusnica” ili „sezonska karta” znači karta za neograničen broj putovanja koja omogućuje ovlaštenom imaocu putovanje železnicom na određenom pravcu ili mreži u toku određenog vremenskog perioda;</p> <p>14. „Komjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu” (KSIRŽP) znači kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim uslugama koje nude železnička preduzeća; informacije koje se unose u KSIRŽP o putničkim uslugama uključuju sledeće informacije:</p> <p>(a) plan i red vožnje</p>	<p>02. 5.1.11.</p> <p>02. 5.1.30a).</p> <p>03. 2.1.25.</p>	<p>putovanja koja omogućuje ovlaštenom imaocu putovanje železnicom na određenom pravcu ili mreži u toku određenog vremenskog perioda;</p> <p><i>Kompjuterizovani sistem za informacije i rezervacije u železničkom prevozu (KSIRŽP) je kompjuterizovani sistem koji sadrži informacije o železničkim putničkim uslugama koje nude železnički prevoznici, kao što su plan i red vožnje za prevoz putnika, raspoloživost sedišta za prevoz putnika, cene i posebni uslovi, pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću i načini na koje se mogu izvršiti</i></p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>usluga prevoza putnika;</p> <p>(b) raspoloživost sedišta za usluge prevoza putnika;</p> <p>(c) cene i posebne uslove;</p> <p>(d) pristupačnost vozova za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću;</p> <p>(e) načine na koje se mogu izvršiti rezervacije ili izdati karte ili direktne karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;</p> <p>15. „osoba sa invaliditetom” ili „osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači osoba čija je pokretljivost pri korišćenju prevoza smanjena usled fizičkog invaliditeta (senzornog ili lokomotornog, trajnog</p>		<p>rezervacije ili izdati karte ili jedinstvene karte u meri u kojoj su pojedini ili svi načini na raspolaganju korisnicima;</p> <p><i>Lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću je lice čija je pokretljivost pri korišćenju prevoza smanjena usled fizičkog invaliditeta (senzornog ili lokomotornog, trajnog ili privremenog), intelektualnog</i></p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>ili privremenog), intelektualnog invaliditeta ili oštećenja, ili bili kog drugog uzroka invalidnosti, ili je posledica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima konkretnim potrebama ove osobe;</p> <p>16. „Opšti uslovi prevoza” znači uslovi prevoznika u formi opštih uslova ili tarifa koje su pravno na snazi u svakoj državi članici i koji su postali, zaključivanjem ugovora o prevozu, njegov sastavni deo;</p> <p>17. „vozilo” znači motorno vozilo ili prikolica koja se koristi pri prevozu putnika.</p>	<p>02. 5.1.17.</p>	<p>invaliditeta ili oštećenja, ili bilo kog drugog uzroka invalidnosti, ili je posledica godina, i čijem stanju je neophodno posvetiti adekvatnu pažnju i prilagoditi usluge koje su na raspolaganju svim putnicima, a koje su prilagođene konkretnim potrebama ovog lica;</p> <p><i>„opšti uslovi prevoza su uslovi prevoznika u formi opštih uslova ili tarifa koje su pravno na snazi i koji su zaključivanjem ugovora o prevozu postali njegov sastavni deo;</i></p> <p><i>Pračeno vozilo je putnički automobil sa ili bez prikolice ili motocikl koji se prevozi u istom vozu u kome se prevozi i putnik koji poseduje prevoznu ispravu za to praćeno vozilo;</i></p>			
--	---	------------------------	--	--	--	--



		02. 5.1.20a).	<i>Kola su svako vozilo koje saobraća na sopstvenim točkovima na železničkoj pruzi, bez sopstvene vuče.</i>			
		02 5.1.26.				
		02. 5.1.12.				
4.	Ugovor o prevozu Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja,	02. 22a).	Na pitanja zaključivanja i realizacije ugovora o prevozu putnika, koja ovim	PU		

	zaključivanje i realizacija ugovora o prevozu i pružanje informacija i karte regulišu se odredbama Dela II i Dela III Aneksa I.		zakonom nisu posebno uređena shodno se primenjuju odgovarajuće odredbe Dela II, III, IV, V, VI i VII Jedinstvenih pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu putnika - Dodatka A (CIV), Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni list SFRJ - Međunarodni ugovori”, broj 8/84, „Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori”, broj 3/93, „Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS - Međunarodni ugovori”, br. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 i 9/19), sa naknadnim izmenama i dopunama”.			
5.	Bicikl Železnička preduzeća	01. 97.	Železnički prevoznici omogućavaju putnicima	PU		



7.	<p>informacija o prekidu usluge</p> <p>Železnička preduzeća ili, kada je potrebno, nadležne vlasti odgovorne za ugovor o javnom železničkom prevozu moraju objaviti odgovarajućim sredstvima, a pre same primene, odluke o prekidu usluga.</p>	94.	<p>kada je primenljivo, nadležni organi odgovorni za ugovor o obavezi javnog prevoza moraju objaviti odgovarajućim sredstvima, a pre same primene, odluke o prekidu usluga.</p>			
8.	<p>Informacije o putovanju</p> <p>1. Bez uticaja na član 10, železnička preduzeća i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu u ime jednog ili više železničkih preduzeća pružaju putnicima, prema zahtevu, barem minimum informacija koje su definisane u Aneksu II, Deo I o putovanju za koje železničko preduzeće nudi ugovor o prevozu. Prodavci karata koji nude ugovore o prevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije</p>	01. 95.1-3.	<p>Železnički prevoznici i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika pružaju putnicima, prema zahtevu, najmanje informaciju o putovanju, pre i u toku putovanja u regionalnom, daljinskom i međunarodnom prevozu, za koje železnički prevoznik nudi ugovor o prevozu:</p> <p>1) pre putovanja: (1) opšti uslovi ugovora, (2) red vožnje i uslovi najbržeg</p>	PU		

	<p>kada god je to moguće.</p> <p>2. Železnička preduzeća pružaju putnicima tokom putovanja barem minimum informacija koji je naveden u Aneksu II, Deo II.</p> <p>3. Informacije navedene u stavovima 1. i 2. pružaju se u najprikladnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.</p>		<p>putovanja,</p> <p>(3) red vožnje i uslovi najjeftinijih cena karata</p> <p>(4)pristupačnost, uslovi pristupa i postojanje prostorija u vozu namenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću</p> <p>(5)pristupačnost i uslovi pristupa za bicikl,</p> <p>(6)raspoloživost sedišta u vagonima, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima,</p> <p>(7)aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge,</p> <p>(8) raspoloživost usluga u vozu,</p> <p>(9)procedure za podnošenje zahteva za povraćaj izgubljenog</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>prtljaga, (10)procedure za podnošenje pritužbi. 2) tokom putovanja: (1)usluge u vozu (2)sledeća stanica, (3)kašnjenja (4)glavne vezne usluge (5)pitanja bezbednosti i sigurnosti. Prodavci karata koji nude ugovore o prevozu za svoj račun, i organizatori putovanja, pružaju ove informacije kada god je to moguće. Informacije iz stava 1. ovog člana pružaju se u najprikladnijem obliku. Naročita pažnja se posvećuje u ovom smislu potrebama osoba sa slušnim odnosno vizuelnim oštećenjima.</p>			
9.	Raspoloživost karata direktnih karata i rezervacija	01. 96.	Železnički prevoznici izdaju, gde je moguće, karte, jedinstvene karte i	PU		

	<p>1. Železnička preduzeća i prodavci karata nude, kada je to moguće, karte, direktne karte i rezervacije.</p> <p>2. Bez uticaja na stav 4, železnička preduzeća izdaju karte putnicima na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>(a) na šalterima za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>(b) telefonom, preko Interneta ili neke druge široko dostupne informacione tehnologije;</p> <p>(c) u vozu.</p> <p>3. Bez uticaja na stavove 4. i 5, železnička preduzeća izdaju karte za pružanje usluga u skladu sa ugovorima o javnoj usluzi na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>(a) na šalterima za</p>		<p>rezervacije putnicima na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>2) telefonom, preko interneta ili neke druge široko dostupne informacione tehnologije;</p> <p>3) u vozu.</p> <p>Bez uticaja na stavove 3. i 4. ovog člana, železnički prevoznici izdaju karte za pružanje usluga u skladu sa ugovorom o obavezi javnog prevoza na barem jedan od navedenih načina prodaje:</p> <p>1) na blagajnama za prodaju karata ili prodajnim automatima;</p> <p>2) u vozu.</p> <p>Železnički prevoznici moraju ponuditi mogućnost kupovine</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>prodaju karata ili prodajnim automatima; (b) u vozu.</p> <p>4. Železnička preduzeća moraju ponuditi mogućnost kupovine karata za njihove usluge u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga bezbednosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveznog posedovanja rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.</p> <p>5. Kada na stanici polaska ne postoji šalter za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:</p> <p>(d) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu;</p> <p>(B) najbližoj železničkoj stanici ili mestu na kojem postoji šalter za</p>		<p>karata za njihove usluge u vozu, osim kada je ovo ograničeno ili onemogućeno iz razloga bezbednosti ili politike borbe protiv zloupotrebe ili obaveznog posedovanja rezervacije ili opravdanih poslovnih razloga.</p> <p>Kada na stanici polaska ne postoji blagajna za prodaju karata ili prodajni automat, putnici na stanici moraju biti obavješteni o:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) mogućnosti za kupovinu karata telefonom ili preko Interneta ili u vozu, kao i o procedurama za takvu kupovinu;</li> <li>2) najbližoj železničkoj stanici ili mestu na kojem postoji blagajna za prodaju karata odnosno prodajni automat.</li> </ol>			
--	---	--	---	--	--	--



	prodaju karata odnosno prodajni automat.					
10.1	<p>Sistemi za informacije o putovanju i rezervacije</p> <p>1. Kako bi pružili informacije i izdali karte navedene u ovoj uredbi, železnička preduzeća i prodavci karata moraju koristiti KSIRŽP, uspostavljen u skladu sa procedurama iz ovog člana.</p> <p>2. Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI) na koje upućuje Direktiva 2001/16/EZ primenjuju se za potrebe ove uredbe.</p> <p>3. Komisija će, na osnovu predloga koji podnese Evropska železnička agencija (EŽA), usvojiti TSI o telematskim aplikacijama za putnike do 3. decembra 2010. godine. TSI omogućuje izdavanje informacija, navedenih u Aneksu II, i karata u skladu sa</p>	01. 95.4.	Radi pružanja informacija i izdavanja karata železnički prevoznik i prodavac karata moraju koristiti KSIRŽP, uspostavljen u skladu sa tehničkim specifikacijama koje se utvrđuju u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.	PU	PU	U skladu sa članom 9. Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema („Službeni Glasnik RS“, broj 41/18) Direkcija za železnice objavljuje TSI-je u „Službenom glasniku Republike Srbije“. Članom 39. Zakona o interoperabilnosti železničkog sistema utvrđeno je da do objavljivanja TSI-ja u „Službenom glasniku Republike Srbije“ važiće TSI-ji koje je objavila Direkcija na

	<p>odredbama ove uredbe.</p> <p>4. Železnička preduzeća prilagođavaju svoj KSIRŽSP zahtevima definisanim u TSI u skladu sa planom raspoređivanja definisanim u TSI.</p> <p>5. Uz poštovanje odredbi Direktive 95/46/EZ, nijedno železničko preduzeće ili prodavac karata ne sme da otkrije lične podatke o pojedinačnim rezervacijama drugom železničkom preduzeću odnosno prodavcu karata.</p>					<p>svojoj internet stranici. Direkcija je objavila TSI podsistema „telematske aplikacije za prevoz putnika” transevropskog železničkog sistema i sam tim data je obaveza primene ove TSI.</p>
11.	<p>Odgovornost za putnike i prtljag</p> <p>Uz poštovanje odredbi ovog poglavlja, a bez uticaja na važeće nacionalno zakonodavstvo koje predviđa dalju naknadu štete, odgovornost</p>	02. 18.	<p>Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti, telesne povrede ili narušenog zdravlja putnika prouzrokovanih nesrećom u toku prevoza, odnosno dok se putnik nalazio u vozu ili dok je ulazio u voz ili izlazio iz</p>	PU		

	<p>železničkih preduzeća u pogledu putnika i njihovog prtljaga regulisano je u glavama I, III i IV Dela IV, Delu VI i Delu VII Aneksa I.</p>	<p>02 19.</p>	<p>voza koji se nalazi u stanici u stanju mirovanja, kao i za štetu nastalu zbog zakašnjenja voza ili prekida putovanja za koji je odgovoran prevoznik.</p> <p>Prevoznik odgovara korisniku za štetu koju prouzrokuju njegovi zaposleni i druga lica čije usluge prevoznik koristi, u vršenju svojih dužnosti.</p> <p>Upravljač infrastrukturom preko kojeg se vrši prevoz, smatra se licem čije usluge prevoznik koristi za obavljanje prevoza.</p> <p>Prevoznik se potpuno ili delimično oslobađa odgovornosti iz člana 18. stav 1. ovog zakona ako je:</p> <p>1) nesreća prouzrokovana okolnostima izvan prevoza koje prevoznik, i pored nastojanja, imajući u vidu specifičnosti slučaja, nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice;</p>			
--	--	-------------------	--	--	--	--

		<p>2) nesreća nastala krivicom putnika zbog ponašanja koje nije u skladu sa uobičajenim ponašanjem putnika;</p> <p>3) nesreća nastala krivicom trećeg lica, a prevoznik, i pored nastojanja, imajući u vidu specifičnosti slučaja, nije mogao da ga izbegne niti da otkloni njegove posledice.</p> <p>Prevoznik je odgovoran putniku za gubitak ili štetu prouzrokovanu otkazivanjem voza ili izgubljenom vezom uzrokovanom zakašnjenjem voza, a što ima za posledicu nemogućnost nastavka putovanja vozom istog dana. Štete obuhvataju razumne troškove smeštaja, kao i razumne troškove nastale zbog potrebe obaveštavanja lica koja čekaju putnike.</p> <p>Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana kad je otkazivanje, kašnjenje ili gubitak veze nastao</p>			
	02. 20.				

			<p>zbog:</p> <p>1) okolnosti koje nisu u vezi sa železničkim saobraćajem, a koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći niti je mogao sprečiti posledice;</p> <p>2) krivice putnika;</p> <p>3) ponašanja trećih lica koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Drugi prevoznik koji koristi istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem.</p> <p>Za štetu odgovaraju solidarno prevoznici koji su učestvovali u prevozu, osim u slučajevima kada se jasno i nedvosmisleno može utvrditi koji prevoznik je prouzrokovao štetu.</p> <p>Za štetu nastalu zbog smrti putnika, kao i za</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		02. 21.	<p>štetu nastalu zbog telesne povrede i narušenog zdravlja putnika, prouzrokovane nesrećom u toku prevoza, prevoznik odgovara najviše do 175000 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p>			
		02. 22.	<p>Za štetu nastalu zbog otkazivanja voza ili prekida putovanja uzrokovanog odgovornošću prevoznika, prevoznik odgovara do iznosa plaćenih prevoznih troškova.</p> <p>Čak i kada prevoznik ospori svoju odgovornost za telesnu povredu putnika, on mora učiniti svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica.</p> <p>Prevoznik je dužan da na zahtev putnika primi na prevoz prtljag i da ga, uz naknadu, preveze vozom kojim putnik putuje ili, uz saglasnost putnika,</p>			

		02. 23.	<p>drugim vozom.</p> <p>Žive životinje prevoze se kao prtljag pod uslovima propisanim tarifom.</p> <p>Bicikli se prevoze kao ručni prtljag ako se unose u kola predviđena za ovakav prevoz.</p> <p>Prevoz prtljaga se može zabraniti ili ograničiti u određenim vozovima i određenim stanicama pod uslovima propisanim tarifom ili redom vožnje.</p> <p>Prevoznik je dužan da za primljeni prtljag izda putniku prevoznu ispravu.</p> <p>Ako putnik odustane od putovanja, prevoznik može zadržati ceo ili određen deo iznosa plaćenih prevoznih troškova za prtljag predviđen tarifom.</p> <p>Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja prtljaga od momenta prijema na prevoz do momenta izdavanja, kao i zbog zakašnjenja u</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		02. 24.	<p>isporuci. Ako prevoz koji je predmet jednog ugovora o prevozu, obavlja više uzastopnih prevoznika, svaki naredni prevoznik preuzimanjem prtljaga postaje strana u ugovoru o prevozu u smislu otpreme prtljaga u skladu sa tarifom.</p>			
		02. 25.	<p>Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci prouzrokovano krivicom putnika, ili okolnostima koje prevoznik nije mogao da izbegne niti da otkloni njihove posledice, kao i zbog:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nepakovanja ili nedovoljnog pakovanja prtljaga;</li> <li>2) posebne prirode prtljaga;</li> <li>3) predaje na prevoz prtljaga isključenog od prevoza u skladu sa tarifom.</li> </ol> <p>Za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja</p>			



		02. 26.	<p>prtljaga prevoznik je dužan da nadoknadi, i to:</p> <p>1) ako je visina štete dokazana, naknadu štete u toj visini, ali najviše do 80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram bruto mase (u daljem tekstu: masa) koji nedostaje, odnosno koji je oštećen, a ne više od 1200 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate;</p> <p>2) ako visina štete nije dokazana, paušalnu naknadu od 20 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase koji nedostaje, odnosno koji je oštećen, a ne više od 300 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p> <p>Osim naknade štete iz stava 1. ovog člana, prevoznik je dužan da</p>			
--	--	------------	--	--	--	--

		<p>vрати prevozne troškove, carinske dažbine i druge iznose plaćene u vezi sa prevozom izgubljenog prtljaga.</p> <p>Za štetu nastalu zbog zakašnjenja u isporuci prtljaga, prevoznik je dužan da za svaka otpočeta 24 časa, računajući od trenutka podnošenja zahteva za izdavanje, ali najviše za 14 dana, nadoknadi, i to:</p> <p>1) ako je visina štete dokazana, uključujući i oštećenje, naknadu štete u toj visini ali najviše do 0,80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase prtljaga, izdatog sa zakašnjenjem, a ne više od 14 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate;</p> <p>2) ako visina štete nije dokazana, paušalnu naknadu do 0,14 evra u dinarskoj protivvrednosti</p>			
--	--	--	--	--	--

		02. 27.	<p>po srednjem kursu Narodne banke Srbije za svaki kilogram mase prtljaga, izdatog sa zakašnjenjem, a ne više od 2,80 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p> <p>U slučaju potpunog gubitka prtljaga, naknada štete predviđena u stavu 1. ovog člana ne može se naplatiti ako je naplaćena šteta iz člana 26. ovog zakona.</p> <p>U slučaju delimičnog gubitka prtljaga, naknada štete predviđena u stavu 1. ovog člana plaća se za deo koji nije izgubljen. Odšteta predviđena ovim članom ne može ni u kom slučaju biti veća od odštete koju bi trebalo platiti u slučaju potpunog gubitka prtljaga.</p> <p>Putnik ima pravo da u prostor određen za smeštaj putnika unese ručni prtljag koji se može smestiti na mesto predviđeno za ručni</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		<p>prtljag.  Ručni prtljag putnik sam čuva.  Prevoz ručnog prtljaga koji je definisan tarifom ne naplaćuje se, niti se izdaje prevozna isprava.  Prevoz prekomernog ručnog prtljaga koji je definisan tarifom, prevoznik ima pravo da naplati u skladu sa tarifom. Za naplaćen prevoz prekomernog ručnog prtljaga, prevoznik je dužan da izda putniku prevozna ispravu.  Putnik je dužan da prevozniku nadoknadi štetu koju je prouzrokovao njegov ručni prtljag.</p> <p>Ako je gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga nastalo zbog okolnosti koje su prouzrokovale smrt, telesnu povredu i narušavanje zdravlja putnika, a za koje je odgovoran prevoznik, za nastalu štetu odgovara prevoznik. Teret dokazivanja</p>			
		02. 28.			

		02. 29.	<p>odgovornosti je na imao prava.</p> <p>Prevoznik se oslobađa odgovornosti iz stava 1. ovog člana u slučajevima iz člana 19. ovog zakona.</p> <p>Naknada štete, po putniku, zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja ručnog prtljaga ne može biti veća od 1400 evra u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.</p>			
--	--	------------	---	--	--	--

		02. 30.				
12.	<p>Osiguranje</p> <p>1. Obaveza utvrđena u članu 9. Direktive 95/18/EZ u pogledu odgovornosti za putnike tumači se kao obaveza železničkog preduzeća da bude adekvatno osigurano ili da uspostavi ekvivalentne aranžmane za pokriće njegovih odgovornosti saglasno ovoj uredbi.</p>	01. 81.9.	<p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost podnosilac zahteva privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje delatnosti javnog prevoza robe i/ili putnika ispunjava ako je adekvatno osiguran ili poseduje odgovarajuće garancije po tržišnim uslovima za pokriće, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, za svoju odgovornost u slučaju</p>	PU	<p>Regulisano je Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju (čl. 8. i 14.)</p>	

	<p>2. Komisija će podneti Evropskom parlamentu i Savetu izveštaj o definisanju minimalnog iznosa osiguranja za železničkih preduzeća do 3. decembra 2010. godine. Ukoliko je to potrebno, uz ovaj izveštaj biće dostavljeni i prikladni predlozi ili preporuke u pogledu ovog pitanja.</p>		<p>nesreća, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama i trećim licima.</p>	NP	<p>Ova odredba odnosi se na države članice i nadležnost EK.</p>	
13.	<p>Avansna isplata</p> <p>1. Ukoliko putnik pogine ili je povređen, železničko preduzeće će na način naveden u članu 26. stav 5. Aneksa I bez odlaganja, a nikako kasnije od petnaest dana nakon utvrđivanja identiteta fizičkog lica</p>	03.20 (02 97a.3-5)	<p>U slučaju smrti putnika ili ako putnik pretrpi povredu tokom korišćenja prevozne usluge, železnički prevoznik je obavezan ugovorom o prevozu da pruži uslugu prevoza, u toku kojeg se dogodi nesreća, dužan je da bez odlaganja, a najkasnije u</p>	PU		

	<p>koje ima pravo na nadoknadu, izvršiti avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire neposredne ekonomske potrebe proporcionalno pretrpljenoj šteti.</p> <p>2. Bez uticaja na stav 1, avansni iznos ne može biti manji od 21.000 evra po putniku u slučaju smrti.</p> <p>3. Avansna isplata ne predstavlja priznavanje odgovornosti i može biti pokrivena kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu ove uredbe ali je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usled nemara ili krivicom putnika ili kada osoba koja je primila avansnu isplatu nije osoba koja ima pravo na naknadu.</p>		<p>roku od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu, izvrši avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire trenutne finansijske potrebe srazmerno pretrpljenoj šteti.</p> <p>Avansni iznos iz stava 3. ovog člana ne može biti manji od 21.000 evra u dinarskoj protivvrednosti po putniku u slučaju smrti.</p> <p>Avansnom isplatom ne dovode se u pitanje pravila o utvrđivanju odgovornosti železničkog prevoznika. Avansna isplata može biti obuhvaćena kasnijim iznosima isplaćenim na osnovu zakona li je nepovratna, osim u slučajevima kada je šteta nastala usled nemara ili krivicom putnika ili kada lice koje je primilo avansnu isplatu nije lice koje ima pravo na naknadu.</p>			
--	--	--	--	--	--	--





			<p>zbog:</p> <p>1) okolnosti koje nisu u vezi sa železničkim saobraćajem, a koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći niti je mogao sprečiti posledice;</p> <p>2) krivice putnika;</p> <p>3) ponašanja trećih lica koje prevoznik, i pored preduzimanja adekvatnih mera, nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Drugi prevoznik koji koristi istu železničku infrastrukturu ne smatra se trećim licem.</p>			
16.	<p>Povraćaj i preusmeravanje</p> <p>Kada je opravdano očekivati da će kašnjenje u dolasku na krajnju destinaciju u skladu sa ugovorom o prevozu biti duže od 60 minuta, putnik istog trenutka može da izabere jednu od sledećih mogućnosti:</p> <p>1) povraćaj pune cene karte, pod</p>	02.14b.	<p>Kada je opravdano očekivati da će kašnjenje u uputnu stanicu u skladu sa ugovorom o prevozu biti duže od 60 minuta, putnik odmah može da izabere jednu od sledećih mogućnosti:</p> <p>1) povraćaj pune cene karte, pod uslovima prema kojima je karta plaćena, za deo ili delove putovanja</p>	PU		

	<p>uslovima prema kojima je karta plaćena, za deo ili delove putovanja koji nisu realizovani i za deo ili delove putovanja koji jesu realizovani ukoliko putovanje ne vrši svrhu u vezi sa originalnim putnim planom putnika, kao i za, kada je to potrebno, povratnu uslugu do mesta polaska u što kraćem roku. Isplata povraćaja vrši se pod istim uslovima kao isplata nadoknade iz člana 17; ili</p> <p>2) nastavak ili preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do krajnjeg odredišta u što</p>		<p>koji nisu realizovani i za deo ili delove putovanja koji jesu realizovani ukoliko putovanje zbog nastalog kašnjenja više nije u skladu sa početnim planom putnika, kao i za, kada je to potrebno, povratnu uslugu do otpremne stanice u što kraćem roku. Na isplatu povraćaja shodno se primenjuju uslovi isplate naknade iz člana 14v;</p> <p>2) nastavak putovanja ili preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do uputne stanice u što kraćem roku;</p> <p>3) nastavak putovanja ili</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>kraćem roku; ili</p> <p>3) nastavak ili preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do krajnjeg odredišta kasnijeg datuma prema putnikovoj želji.</p>		<p>preusmeravanje, pod sličnim uslovima prevoza, do uputne stanice nekog drugog dana prema putnikovoj želji.</p>			
17.	<p>Nadoknada cene karte</p> <p>1. Bez gubljenja prava na prevoz, putnik može zahtevati nadoknadu zbog kašnjenja od železničkog preduzeća ukoliko putnika očekuje kašnjenje između mesta odlaska i dolaska navedenog na karti za koje nije izvršen povraćaj cene karte u skladu sa članom 16. Minimalni iznos nadoknade u slučaju kašnjenja iznosi:</p> <p>(a) 25% cene karte za kašnjenje u trajanju od 60 do 119 minuta,</p> <p>(b) 50 % cene karte</p>	02. 14v.	<p>Bez gubljenja prava na prevoz, putnik može zahtevati naknadu zbog kašnjenja od prevoznika ukoliko se suočava sa kašnjenjem između otpremne i uputne stanice navedene na karti i za koje nije izvršen povraćaj cene karte u skladu sa članom 14b. Minimalni iznos naknade u slučaju kašnjenja iznosi:</p> <p>(a) 25% cene karte za kašnjenje u trajanju od 60 do 119 minuta,</p> <p>(b) 50 % cene karte za kašnjenje u trajanju dužem od 120 minuta.</p>	PU		

	<p>za kašnjenje u trajanju dužem od 120 minuta.</p> <p>Putnici koji poseduju putnu propusnicu ili sezonsku kartu i koje zadese učestala kašnjenja ili otkazivanja tokom perioda važnosti karte mogu zahtevati adekvatnu nadoknadu od železničkog preduzeća u skladu sa odredbama železničkog preduzeća o nadoknadi. U ovim odredbama navode se kriterijumi za utvrđivanje kašnjenja i izračunavanje iznosa koji je potrebno nadoknaditi.</p> <p>Nadoknada u slučaju kašnjenja izračunava se u odnosu na cenu koju je putnik stvarno platio za uslugu koja izvršena sa zakašnjenjima.</p> <p>Kada ugovor o prevozu podrazumeva povratno putovanje, nadoknada za kašnjenje u odlaznom ili dolaznom delu putovanja</p>		<p>Putnici koji poseduju putnu propusnicu ili sezonsku kartu i koje zadese učestala kašnjenja ili otkazivanja tokom perioda važnosti karte mogu zahtevati adekvatnu naknadu u skladu sa pravilima prevoznika o naknadi. U ovim pravilima navode se kriterijumi za utvrđivanje kašnjenja i izračunavanje iznosa naknade.</p> <p>Pravila iz stava 2. ovog člana propisuju se u opštim uslovima prevoza. Naknada u slučaju kašnjenja izračunava se u odnosu na cenu koju je putnik stvarno platio za uslugu koja je izvršena sa zakašnjenjem.</p> <p>Kada se ugovor o prevozu odnosi na povratno putovanje, naknada za kašnjenje u odlasku ili dolasku izračunava se u u odnosu na polovinu cene plaćene za kartu. Na isti način cena za uslugu koja je izvršena sa zakašnjenjem</p>			
--	---	--	---	--	--	--

	<p>izračunava se u odnosu na polovinu cene plaćene za kartu. Na isti način cena za uslugu koja je izvršena sa zakašnjenjem prema bilo kom drugom obliku ugovora o prevozu koji omogućava putovanje na nekoliko uzastopnih pravaca izračunava se proporcionalno punom iznosu cene.</p> <p>Izračunavanje perioda kašnjenja ne uzima u obzir kašnjenja za koja železničko preduzeće može da dokaže da se dogodilo izvan teritorije na kojoj se primenjuje Ugovor o osnivanju Evropske zajednice.</p> <p>2. Nadoknada cene karte isplaćuje se u roku od jednog meseca nakon primanja zahteva za nadoknadu. Nadoknada se može isplatiti u vaučerima odnosno drugim uslugama ukoliko su uslovi fleksibilni (naročito u pogledu perioda važnosti</p>		<p>prema bilo kom drugom obliku ugovora o prevozu koji omogućava putovanje na nekoliko uzastopnih pravaca izračunava se proporcionalno punom iznosu cene.</p> <p>Izračunavanje perioda kašnjenja ne uzima u obzir kašnjenja za koja prevoznik može da dokaže da se dogodilo izvan teritorije Republike Srbije.</p> <p>Naknada cene karte isplaćuje se u roku od 30 dana od dana prijema zahteva za naknadu. Naknada se isplaćuje u novcu, na zahtev putnika, a može se isplatiti i u vaučerima odnosno drugim uslugama ukoliko su uslovi fleksibilni (naročito u pogledu perioda važnosti i destinacije).</p> <p>Naknada cene karte ne može se smanjiti kao posledica troškova</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>i destinacije). Nadoknada se isplaćuje u novcu na zahtev putnika.</p> <p>3. Nadoknada cene karte ne može se smanjiti kao posledica troškova finansijskih transakcija kao što su takse, troškovi telefonskog razgovora ili cena marki. Železničko preduzeće može uvesti minimalan iznos ispod kojeg se nadoknada ne isplaćuje. Ovaj minimalan iznos ne može biti viši od 4 evra.</p> <p>4. Putnik nema prava na nadoknadu ukoliko je obavešten o kašnjenju pre kupovine karte, ili ukoliko je period kašnjenja usled nastavka druge usluge ili preusmeravanja kraći od 60 minuta.</p>		<p>finansijskih transakcija kao što su takse, troškovi telefonskog razgovora ili cena markica.</p> <p>Prevoznik može odrediti minimalan iznos ispod kojeg se naknada ne isplaćuje, koji ne može biti veći od 4 evra (u dinarskoj protivvrednosti po srednjem kursu Narodne banke na dan određivanja minimalnog iznosa).</p> <p>Putnik nema pravo na naknadu, ako je obavešten o kašnjenju pre kupovine karte ili ako je period kašnjenja kao posledica nastavka druge usluge ili preusmeravanja kraći od 60 minuta.</p>			
18.	<p>Pružanje pomoći</p> <p>1. U slučaju kašnjenja u dolasku ili odlasku, železničko preduzeće ili upravnik stanice moraju</p>	02. 14g.	<p>U slučaju kašnjenja u dolasku ili odlasku, prevoznik ili upravljač stanice moraju informisati putnike o situaciji i procenjenom</p>	PU		

	<p>informisati putnike o situaciji i procenjenom vremenu odlaska i dolaska čim ova informacija bude raspoloživa.</p> <p>2. U slučaju kašnjenja navedenog u stavu 1. dužem od 60 minuta, putnicima se besplatno nudi i:</p> <p>(a) obroci i osveženje u razumnom odnosu na period čekanja, ukoliko postoje u vozu ili na stanicima, ili se razumno mogu nabaviti;</p> <p>(b) hotelski ili drugi smeštaj, kao i prevoz od železničke stanice do mesta smeštaja, u slučaju boravka od jedne ili više noći ili ako je potreban dodatni boravak, gde i kada za ovo postoje fizičke</p>		<p>vremenu odlaska i dolaska čim ova informacija bude raspoloživa.</p> <p>U slučaju kašnjenja navedenog u stavu 1. dužem od 60 minuta, putnicima se besplatno nudi i:</p> <p>(a) obroci i osveženje u skladu sa vremenom čekanja, ako su dostupni u vozu ili u stanicima, ili se razumno mogu nabaviti;</p> <p>(b) hotelski ili drugi smeštaj, kao i prevoz od železničke stanice do mesta smeštaja, u slučaju da je boravak od jedne ili više noći postao neophodan ili ako je dodatni boravak postao neophodan, gde i kada za ovo postoje fizičke mogućnosti;</p> <p>(c) ukoliko je voz</p>			
--	---	--	---	--	--	--



	<p>mogućnosti;</p> <p>(c) ukoliko je voz blokirano na pruzi, prevoz od voza do železničke stanice, do alternativnog mesta polaska ili do krajnjeg odredišta usluge, gde i kada je to fizički moguće.</p> <p>3. Ukoliko železnička usluga ne može biti nastavljena, železničko preduzeće mora u što kraćem roku organizovati alternativne usluge za prevoz putnika.</p> <p>4. Železničko preduzeće, na zahtev putnika, mora navesti na karti da je železnička usluga pretrpela kašnjenje, uzrokovala propuštanje veze ili da je otkazana, u zavisnosti od samog slučaja.</p> <p>5. Pri primeni stavova 1, 2. i 3, železničko</p>		<p>blokirano na pruzi, prevoz od voza do železničke stanice, do alternativne otpremne stanice ili do krajnjeg odredišta usluge, gde i kada je to fizički moguće.</p> <p>Ukoliko železnička usluga ne može biti nastavljena, prevoznik mora u što kraćem roku organizovati alternativne transportne usluge za putnike.</p> <p>U realizaciji obaveza iz st. 1, 2. i 3. ovog člana, prevoznik koji obavlja prevoz mora uzeti u obzir posebne potrebe putnika sa invaliditetom i sa smanjenom pokretljivošću i njihovih pratilaca, ako takvih lica ima među putnicima.</p> <p>Prevoznik, na zahtev putnika, mora navesti na karti da je železnička usluga pretrpela kašnjenje, uzrokovala propuštanje presedanja ili da je</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	preduzeće koje obavlja prevoz mora posvetiti naročitu pažnju potrebama osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću i njihovim pratiocima.		otkazana, u zavisnosti od samog slučaja.“			
19.	<p>Pravo na prevoz</p> <p>1. Železnička preduzeća i upravnici stanica, uz aktivno učešće reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode, nediskriminativna pravila pristupa u svrhu prevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>2. Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova. Železničko preduzeće, prodavac karata ili</p>	01. 99.	<p>Železnički prevoznici i upravljači stanica, uz aktivno učešće reprezentativnih organizacija osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću, utvrđuju, ili uvode, nediskriminativna pravila pristupa u svrhu prevoza osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>Rezervacije i karte se prodaju osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću bez dodatnih troškova.</p> <p>Železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja ne smeju odbiti prihvatanje</p>	PU		

	<p>organizator putovanja ne smeju odbiti prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa pomenutim u stavu 1.</p>		<p>rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa pomenutim u stavu 1. ovog člana.</p>			
20.	<p>Informacije osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću</p> <p>1. Prema zahtevu, železničko preduzeće, prodavac karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima</p>	01. 100.	<p>Po zahtevu, železnički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja pruža osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u</p>	PU		

	<p>pristupa iz člana 19. stav 1. i informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživim prostorijama u vozu.</p> <p>2. Kada železničko preduzeće, prodavac karata odnosno organizator putovanja izvrši odstupanje predviđeno u članu 19. stav 2, po zahtevu ono mora informisati napismeno osobu sa invaliditetom ili osobu sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od pet radnih dana od dana odbijanja rezervacije ili izdavanja karte ili definisanja uslova za pratnjom.</p>	02. 8.3-4.	<p>vozu.</p> <p>Prema zahtevu, prevoznik, prodavac karata ili naručilac prevoza pruža licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga, o uslovima pristupa voznim sredstvima i o raspoloživim prostorima u vozu.</p> <p>Kada prevoznik, prodavac karata, odnosno naručilac prevoza izvrši odstupanje od predviđenog u st. 1 i 2 ovog člana, po pismenom zahtevu on mora informisati napismeno lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću o razlozima za odstupanje u roku od pet radnih dana od dana podnošenja zahteva.</p>			
21.	<p>Pristupačnost</p> <p>1. Železnička preduzeća</p>	03. 99a)	Železnički prevoznici i upravljači stanica dužni su da, kroz usaglašavanje	PU		

	<p>i upravnici stanica moraju, kroz usaglašavanje sa TSI o osobama sa smanjenom pokretljivošću, osigurati da stanica, platforme, vozna sredstva i druge prostorije budu pristupačni za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>2. U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vozu ili osoblja na stanici, železnička preduzeća i upravnici stanica moraju uložiti sve razumne napore kako bi osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogućili pristup prevozu železnicom.</p>		<p>sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost železničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, osiguraju da stanica, platforme, kose elektromotorne rampe za osobe sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, vozna sredstva i druge prostorije budu pristupačne za te osobe. U slučaju nepostojanja pomoćnog osoblja u vozu ili osoblja na stanici, železnički prevoznici i upravljači stanica moraju uložiti sve razumne napore kako bi osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogućili pristup prevozu železnicom.</p>			
22.	<p>Pružanje pomoći na železničkoj stanici</p> <p>1. Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa</p>	03 100a.	<p>Pri odlasku, tranzitu ili dolasku osobe sa invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na</p>	PU		

	<p>invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću na železničku stanicu na kojoj je prisutno osoblje, upravnik stanice pruža besplatnu pomoć na način koji ovim osobama omogućava ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku za uslugu za koju je osoba kupila kartu, bez uticaja na pravila pristupa pomenuta u članu 19. stav 1.</p> <p>2. Države članice mogu odstupiti od stava 1. u slučaju kada osobe koriste uslugu prevoza koja je predmet ugovora o javnoj usluzi zaključenog u skladu sa zakonodavstvom Zajednice, pod uslovom da je nadležni organ uspostavio alternativne mogućnosti ili aranžmane koji garantuju jednak ili viši nivo pristupačnosti uslugama prevoza.</p> <p>3. Na stanicama na</p>		<p>železničku stanicu na kojoj je prisutno osoblje, upravljač stanice pruža besplatnu pomoć na način koji tim osobama omogućava ukrcavanje pri odlasku, odnosno iskrcavanje pri dolasku radi korišćenja usluge za koju je ta osoba kupila kartu, ne dovodeći u pitanje pravila pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona.</p> <p>Upravljač stanice ne mora da pruži pomoć osobama sa invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću na način iz stava 1. ovog člana kada te osobe koriste usluge prevoza iz ugovora o obavezi javnog prevoza, pod uslovom da je nadležni organ uspostavio alternativne mogućnosti ili mehanizme koji garantuju jednak ili viši nivo pristupačnosti usluga prevoza u odnosu na pružanje pomoći na način propisan stavom 1.</p>			
--	---	--	--	--	--	--

	<p>kojima ne postoji osoblje, železnička preduzeća i upravnici stanica moraju izložiti lako pristupačne informacije u skladu sa pravilima pristupačnosti iz člana 19. stav 1. o najbližoj stanici sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.</p>		<p>ovog člana.</p> <p>Na stanicama na kojima ne postoji osoblje, železnički prevoznici i upravljači stanica moraju da istaknu lako dostupne informacije, u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. ovog zakona, o najbližoj stanici sa osobljem i neposredno raspoloživoj pomoći za osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću.</p>			
23.	<p>Pružanje pomoći u vozu</p> <p>Bez uticaja na pravila pristupačnosti iz člana 19. stav 1, železnička preduzeća moraju pružiti besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u vozu i tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza.</p> <p>Za potrebe ovog člana, pomoć u vozu obuhvata sve razumne napore da se osobi sa invaliditetom</p>	03 100b.	<p>Prevoznik je dužan da u vozu i tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza pruži besplatnu pomoć osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>Pomoć u vozu iz stava 1. ovog člana obuhvata sve razumne napore da se osobi sa invaliditetom i osobi sa smanjenom pokretljivošću obezbedi pristup uslugama u vozu koji imaju i drugi putnici, ukoliko stepen invaliditeta ili smanjene</p>	PU		

	i osobi sa smanjenom pokretljivošću ponudi pomoć kako bi se ovoj osobi obezbedio pristup jednakim uslugama u vozu kao i drugim putnicima, ukoliko stepen invaliditeta ili smanjene pokretljivosti ovoj osobi onemogućava samostalan i siguran pristup ovim uslugama.		pokretljivosti toj osobi onemogućava samostalan i bezbedan pristup tim uslugama.			
24.	<p>Uslovi pod kojima se pruža pomoć</p> <p>Železnička preduzeća, upravnici stanica, prodavci karata i organizatori putovanja moraju saradivati sa ciljem pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članovima 22. i 23. prema sledećim tačkama:</p> <p>(a) pomoć se pruža pod uslovom da je železničko preduzeće, upravnik stanice,</p>	03 100v.	<p>Železnička prevoznici, upravljajući stanica, prodavci karata i organizatori putovanja moraju saradivati sa ciljem pružanja pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa sledećim pravilima:</p> <p>5) pomoć se pruža pod uslovom da je železnički prevoznik, upravljajući stanice, prodavac karata ili organizator putovanja koje je prodalo kartu obavesteno o potrebi osobe iz stava 1. ovog člana za ovakvom pomoći najmanje 48 sata</p>	PU		



	<p>prodavac karata ili organizator putovanja koje je prodalo kartu obavješteno o potrebi osobe za ovakvom pomoći najmanje 48 sata pre nego što potrebno pružiti pomoć. Kada karta predviđa više putovanja, dovoljno je jedanput dostaviti obavještenje pod uslovom da se pruže i adekvatne informacije o vremenu kasnijih putovanja;</p> <p>(b) železnička preduzeća, upravni stanica, prodavci karata i organizatori putovanja preduzimaju sve neophodne mere</p>		<p>pre nego što potrebno pružiti pomoć. Kada karta predviđa više putovanja, dovoljno je jedanput dostaviti obavještenje pod uslovom da se pruže i adekvatne informacije o vremenu kasnijih putovanja;</p> <p>6) železnički prevoznici, upravljači stanica, prodavci karata i organizatori putovanja preduzimaju neophodne mere za primanje obavještenja iz tačke 1) ovog člana;</p> <p>7) ukoliko ne prime obavještenje u skladu sa tačkom 1) ovog stava, železnički prevoznik i upravljač stanice moraju učiniti sve razumne napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti</p>			
--	--	--	---	--	--	--

	<p>za primanje obaveštenja;</p> <p>(c) ukoliko ne prime obaveštenje u skladu sa tačkom a), železničko preduzeće i upravnik stanice moraju učiniti sve razumne napore za pružanje pomoći na način koji će osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućiti putovanje;</p> <p>(d) bez uticaja na nadležnosti drugih subjekata u pogledu oblasti izvan prostorija železničke stanice, upravnik stanice i svako drugo ovlašćeno lice</p>		<p>putovanje;</p> <p>8) ne dovodeći u pitanje nadležnosti drugih subjekata izvan prostorija železničke stanice, upravljач stanice i svako drugo ovlašćeno lice mora odrediti mesta, unutar i izvan železničke stanice, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na železničku stanicu i, po potrebi, zatraži pomoć;</p> <p>9) pomoć se pruža pod uslovom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću prijavi na određenom mestu u vreme koje odredi železnički prevoznik ili upravljач stanice koje pruža pomoć. Ovo vreme ne može biti duže od 60 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>mora odrediti mesta, unutar i izvan železničke stanice, na kojima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću može da najavi svoj dolazak na železničku stanicu i, po potrebi, zatraži pomoć;</p> <p>(e) pomoć se pruža pod uslovom da se osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću prijavi na određenom mestu u vreme koje odredi železničko preduzeće ili upravnik stanice koje pruža pomoć. Ovo vreme ne može biti duže od 60 minuta pre</p>		<p>prijave. Ukoliko se ne odredi vreme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ova osoba se mora prijaviti na za to određenom mestu najmanje 30 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

	<p>objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave. Ukoliko se ne odredi vreme do kojeg osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću treba da se prijavi, ova osoba se mora prijaviti na za to određenom mestu najmanje 30 minuta pre objavljenog vremena odlaska ili vremena kada se od svih putnika traži da se prijave.</p>					
25.	<p>Nadoknada u pogledu opreme za kretanje i druge specifične opreme</p> <p>Ukoliko je železničko preduzeće odgovorno za potpuni ili delimičan gubitak, ili oštećenje,</p>	02.14d)	<p>Ukoliko je prevoznik odgovoran za potpuni ili delimičan gubitak, ili oštećenje, opreme za kretanje ili druge specifične opreme koju koristi osoba sa invaliditetom ili osoba sa</p>	PU		

	opreme za kretanje ili druge specifične opreme koju koristi osoba sa invaliditetom ili osoba sa smanjenom pokretljivošću, ne primenjuje se odredba o ograničenju finansijskog iznosa nadoknade.		smanjenom pokretljivošću, ne primenjuje se odredba o ograničenju finansijskog iznosa nadoknade.			
26.	<p>Lična bezbednost putnika</p> <p>U dogovoru sa javnim vlastima, železnička preduzeća, upravljači infrastrukture i upravni stanica preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih nivou bezbednosti koji definišu javne vlasti da bi obezbedili ličnu bezbednost putnika na železničkim stanicama i u vozu kao i upravljanje rizikom. Oni sarađuju i razmenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo bezbednosti.</p>	01. 91.	<p>U dogovoru sa nadležnim organima javne vlasti, železnički prevoznici, upravljač infrastrukture i upravljači stanica preduzimaju adekvatne mere u okviru svojih nadležnosti i prilagođavaju ih nivou obezbeđivanja koji definišu javne vlasti da bi obezbedili ličnu bezbednost putnika na železničkim stanicama i u vozu kao i upravljanje rizikom.</p> <p>Oni sarađuju i razmenjuju informacije o najboljim praksama u pogledu prevencije aktivnosti, za koje se očekuje da mogu ugroziti nivo bezbednosti.</p>	PU		

27.	<p style="text-align: center;">Žalbe</p> <p>1. Železnička preduzeća moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu žalbi u vezi sa pravima i obavezama obuhvaćenih ovom uredbom. Železnička preduzeća moraju učiniti kontakt informacije i radni jezik (radne jezike) široko dostupnim putnicima.</p> <p>2. Putnici mogu podneti žalbu svakom železničkom preduzeću koje učestvuje u prevozu. U roku od jednog meseca, primalac žalbe mora dati obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, informisati putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana žalbe putnik može očekivati odgovor.</p> <p>3. Železničko preduzeće objavljuje u godišnjem izveštaju iz člana 28.</p>	01. 101.	<p>Železnički prevoznici moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu pritužbi putnika i odštetnih zahteva (reklamacija) putnika. Železnički prevoznici su dužni da na svojoj internet stranici i na drugi odgovarajući način učine putnicima široko dostupne kontakt informacije i radni jezik u vezi sa podnošenjem pritužbi.</p> <p>Železnički prevoznik je dužan da u roku od 30 dana dostavi obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, da informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema pritužbe putnik može očekivati odgovor. Pritužba u smislu ovog člana obuhvata i odštetne zahteve putnika (reklamacije) u smislu zakona kojim se uređuju ugovori o prevozu putnika železnicom. Železnički prevoznik</p>	PU		

	broj i kategorije primljenih žalbi, obrađenih žalbi, period dostavljanja odgovora i preduzete aktivnosti za unapređenje usluga.		objavljuje na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih pritužbi putnika			
28.	Standardi kvaliteta usluga  1. Železnička preduzeća definišu standarde kvaliteta usluga i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga. Standardi kvaliteta usluga moraju obuhvatiti, kao minimum, stavke navedene u Aneksu III.	03 93.	Železnički prevoznici utvrđuju standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.  Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata: 1) informacije i karte; 2) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga; 3) ukidanje usluga; 4) čistoću voznih sredstava; 5) anketu o zadovoljstvu korisnika; 6) Postupanje po pritužbama i rekalmacija putnika i nadoknada za nepoštovanje standarda kvaliteta	PU		

	<p>2. Železnička preduzeća prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga. Železnička preduzeća</p>		<p>usluga; 7) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću. Železnički prevoznici prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i svake godine na svojoj internet stranici objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga, najkasnije do 30. juna tekuće godine za prethodnu godinu.</p>			
--	---	--	--	--	--	--



	svake godine objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga uz godišnji izveštaj. Izveštaji o učinku u pogledu kvaliteta usluga objavljuju se na Internet prezentaciji železničkog preduzeća. Takođe, ovi izveštaji objavljuju se na Internet prezentaciji EŽA.					
29.	<p>Informisanje putnika o njihovim pravima</p> <p>1. Pri prodaji karata za putovanje železnicom, železnička preduzeća, upravnici stanica i organizatori putovanja informišu putnike o njihovim pravima i obavezama u skladu sa ovom uredbom. Kako bi postupila u skladu sa ovom obavezom informisanja, železnička preduzeća, upravnici stanica i organizatori putovanja mogu koristiti skraćeni pregled odredbi ove Uredbe koji pripremi Komisija na svim</p>	01. 102.	Pri prodaji karata za putovanje železnicom, osim u gradskom i prigradskom saobraćaju, železnički prevoznici, upravljači stanica i organizatori putovanja informišu putnike o njihovim pravima iz čl. 93-101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije.	PU	Odredba je prilagođena tako da bude primenljiva u RS.	Pregled odredbi Uredbe koju dostavlja Komisija nije u primeni

	<p>zvaničnim jezicima institucija Evropske unije i stavi im na raspolaganje.</p> <p>2. Železnička preduzeća i upravnici stanica informišu putnike na adekvatan način, na stanicama i u vozu, o kontakt informacijama jednog ili više tela koje odrede države članice u skladu sa članom 30.</p>					
30.	<p>Sprovođenje uredbe</p> <p>1. Svaka država članica određuje jedno ili više tela koja su odgovorna za sprovođenje ove uredbe. Ova tela preduzimaju neophodne mere kako bi osigurali poštovanje prava putnika.</p> <p>Svako telo je nezavisno u pogledu organizacije, odlučivanja o finansiranju, pravne strukture i odlučivanja u odnosu na upravljača infrastrukture, telo za naplatu nadoknade, telo</p>	<p>03. 102.</p> <p>01. 120.</p>	<p>Putnici koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno čl. 93. - 102. ovog zakona mogu podneti pritužbu Direkciji.</p> <p>Direkcija obavlja poslove:</p> <p>1) u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga;</p> <p>2) u oblasti licenciranja železničkih prevoznika;</p> <p>3) u oblasti prava putnika;</p> <p>4) u oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju i</p>	PU		

	<p>za dodelu kapaciteta infrastrukture ili železnička preduzeća.</p> <p>Države članice informišu Komisiju o telu ili telima koja su određena u skladu sa ovim stavom kao i njihovim nadležnostima.</p> <p>2. Putnici se mogu žaliti odgovarajućem telu određenom u skladu sa stavom 1, ili bilo kom drugom odgovarajućem telu koje odredi država članica, o navodnom prekršaju ove uredbe.</p>	03. 123.	<p>interoperabilnosti železničkog sistema;</p> <p>5) u oblasti žičara;</p> <p>6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti;</p> <p>7) obavlja i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i zakonima kojima se uređuju oblasti bezbednosti u železničkom saobraćaju, interoperabilnosti železničkog sistema i žičara za prevoz lica.</p> <p>Direkcija prima i razmatra pritužbe putnika i zainteresovanih lica, koja se odnose na prava utvđena čl. 93-102. ovog zakona i daje mišljenja i preporuke u konkretnim slučajevima.</p> <p>U postupku po pritužbi iz stava 1. ovog člana ili po sopstvenoj inicijativi, Direkcija može rešenjem utvrditi mere za otklanjanje utvđene povrede u skladu sa ovim zakonom i rok za sprovođenje utvđenih mera.</p>			
--	--	-------------	--	--	--	--

			<p>Železnički prevoznici i upravljači stanica dužni su da omoguće pristup železničkoj stanici i voznim sredstvima ovlaštenim licima Direkcije koja imaju službenu legitimaciju, a koja obavljaju poslove po pritužbama putnika koji smatraju da im je uskraćeno pravo utvrđeno čl. 93–102. ovog zakona, ili po službenoj dužnosti. Obrazac službene legitimacije iz stava 3. ovog člana propisuje Direkcija.</p>			
31.	<p>Saradnja između tela nadležnih za sprovođenje Uredbe</p> <p>Tela nadležna za sprovođenje Uredbe iz člana 30. vrše razmenu informacija o svom radu i principima odlučivanja i praksama u cilju koordiniranja svojih principa odlučivanja na nivou Zajednice.</p>			NP	<p>Odredba nije prenesena, jer se odnosi na primenu Uredbe.</p>	

	Komisija ovim telima pruža podršku u realizaciji ove obaveze.					
32.	<p>Kazne</p> <p>Države članice definišu pravila o kaznama za kršenje odredbi ove uredbe i preduzimaju sve potrebne mere kako bi osigurale da se kazne primenjuju. Ove kazne moraju biti delotvorne, srazmerne i preventivne. Države članice obaveštavaju Komisiju o ovim pravilima i merama do 3. juna 2010. godine i obaveštavaju bez odlaganja o svim kasnijim izmenama i dopunama koje imaju uticaja na ova pravila i mere.</p>	03. 141.4-16.	<p>Novčanom kaznom od 300.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:</p> <p>4) ako ne definiše standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i ne sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga (član 93. stav 1)</p> <p>4a) ako ne prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i ne objave svake godine na svojoj internet stranici izveštaj o učinku o pogledu kvaliteta usluga u skladu sa članom 93. stav 3. ovog zakona;</p> <p>5) ako ne objavi odgovarajućim sredstvima odluku o prekidu davanja usluga (član 94);</p> <p>6) ako nudi ugovore</p>	PU	Prvi deo odredbe je potpuno sproveden dok drugi deo koji se tiče izveštavanja EK nije prenosiv.	

			<p>o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika a nije na zahtev putnika pružila najmanje informaciju iz člana 95. ovog zakona;</p> <p>7) ako ne pruži putniku obaveštenje iz člana 96. stav 4. ovog zakona;</p> <p>8) ako ne omogući putniku da unese bicikl u voz, pod uslovima iz člana 97. ovog zakona;</p> <p>9) ako ne učini svaki razuman napor da pomogne putniku u potraživanju naknade štete od trećeg lica (član 98);</p> <p>10) ako osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću naplati rezervaciju ili kartu uz dodatni trošak (član 99. stav 2);</p> <p>11) ako odbije prihvatanje rezervacije, ili izdavanje karte, osobi sa invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću, ili zahtevati da ova osoba</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>bude u pratnji druge osobe, sve dok to nije zaista neophodno u skladu sa pravilima pristupa iz stava 1. člana 99. ovog zakona (član 99. stav 3);</p> <p>12) ako ne pruži osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću informacije o pristupačnosti železničkih usluga i o uslovima pristupa voznim sredstvima u skladu sa pravilima pristupa iz člana 99. stav 1. i ne informišu osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o raspoloživom prostoru u vozu (član 100);</p> <p>13) ako ne uspostavi mehanizam za delovanje po osnovu pritužbi putnika i odštetnih zahteva(reklamacija) putnika u vezi sa pravima putnika propisanih ovim zakonom (član 101.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>stav 1);</p> <p>14) ako u roku od 30 dana ne dostavi putniku obrazložen odgovor ili, u opravdanim slučajevima, ne informiše putnika do kog datuma u periodu do tri meseca od dana prijema pritužbe putnik može očekivati odgovor (član 101. stav 2);</p> <p>15) ako ne objavi na svojoj internet stranici godišnju informaciju o broju i kategoriji primljenih pritužbi u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom (član 101. stav 3);</p> <p>16) ako pri prodaji karata ne informiše putnike o njihovim pravima iz čl. 93. do 101. ovog zakona, kao i o kontakt informacijama Direkcije (član 102);</p>			
33.	<p>Aneksi</p> <p>Mere definisane radi izmene i dopune nesusštinskih komponenti</p>			NP	<p>Odredba proceduralnog karaktera.</p>	



	<p>ove uredbe prilagođavanjem njenih aneksa, osim Aneksa I, usvajaju se u skladu sa regulatornom procedurom sa kontrolom iz člana 35. stav 2.</p>					
34.	<p>Odredbe o izmenama i dopunama</p> <p>1. Mere definisane radi izmene i dopune nesusštinskih komponenti ove uredbe njenom dopunom i koje su neohodne za primenu članova 2, 10. i 12. usvajaju se u skladu sa regulatornom procedurom kontrolom iz člana 35. stav 2.</p> <p>2. Mere definisane radi izmene i dopune nesusštinskih komponenti ove uredbe prilagođavanjem novčanih iznosa iz ove uredbe, osim onih navedenih u Aneksu I, kao posledica inflacije usvajaju se u skladu sa regulatornom</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	

	<p>procedurom sa kontrolom iz člana 35. stav 2.</p>					
35.	<p>Procedura prema kojoj postupa Odbor</p> <p>1. Komisiji pruža pomoć Odbor osnovan u skladu sa članom 11a Direktive 91/440/EEZ.</p> <p>2. Kada se vrši pozivanje na ovaj stav, primenjuju se član 5a. tačka 1) do tačke 4) i član 7. Odluke 1999/468/EZ, imajući u vidu odredbe člana 8. ove odluke.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	
36.	<p>Izveštaj</p> <p>Komisija podnosi izveštaj Evropskom parlamentu i Savetu do 3. decembra 2012. godine o primeni i rezultatima ove uredbe a posebno o standardima kvaliteta usluga.</p> <p>Izveštaj se zasniva na informacijama koje je neophodno pružiti u skladu sa ovom uredbom</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	

	i članom 10b Direktive 91/440/EEZ. Po potrebi se uz izveštaj prilažu odgovarajući predlozi.					
37.	<p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova uredba stupa na snagu 24 meseca od dana objavljivanja u <i>Službenom listu Evropske unije</i>.</p> <p>Ova uredba je u potpunosti obavezujuća i primenjuje se neposredno u svakoj državi članici.</p> <p>Sačinjeno u Strazburu, 23. oktobra 2007. godine.</p>			NP	Odredba proceduralnog karaktera	
aI	Isečak iz Jedinstvenih pravila o ugovoru o međunarodnom prevozu putnika i prtljaga železnicom (CIV)	02. 22a).	Na pitanja zaključivanja i realizacije ugovora o prevozu putnika, koja ovim zakonom nisu posebno uređena shodno se primenjuju odgovarajuće odredbe Dela II, III, IV, V, VI i VII Jedinstvenih pravila za ugovor o međunarodnom	PU		

			<p>železničkom prevozu putnika - Dodatka A (CIV), Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni list SFRJ - Međunarodni ugovori”, broj 8/84, „Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori”, broj 3/93, „Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS - Međunarodni ugovori”, br. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 i 9/19), sa naknadnim izmenama i dopunama”.</p>			
aII	Minimum informacija koje pružaju železnička preduzeća odnosno prodavci karata	01. 95.1-2.	<p>Železnički prevoznici i prodavci karata koji nude ugovore o prevozu putnika u ime jednog ili više železničkih prevoznika pružaju putnicima, prema zahtevu, najmanje informaciju o putovanju, pre i u toku putovanja u</p>	PU		

		<p>regionalnom, daljinskom i međunarodnom prevozu, za koje železnički prevoznik nudi ugovor o prevozu:</p> <p>1) Pre putovanja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opšti uslovi ugovora</li> <li>- Red vožnje i uslovi najbržeg putovanja</li> <li>- Red vožnje i uslovi najjeftinijih cena karata</li> <li>- Pritupačnost, uslovi pristupa i postojanje prostorija u vozu namenjenih osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću</li> <li>- Pristupačnost i uslovi pristupa za bicikl</li> <li>- Raspoloživost sedišta u vagonima, prvoj i drugoj klasi kao i kušet-kolima i spavaćim kolima</li> <li>- Aktivnosti koje mogu dovesti do ometanja ili kašnjenja usluge</li> <li>- Raspoloživost usluga u vozu</li> <li>- Procedure za</li> </ul>			
--	--	---	--	--	--

			<p>podnošenje zahteva za povraćaj izgubljenog prtljaga</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procedure za podnošenje pritužbi</li> </ul> <p>2) Tokom putovanja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Usluge u vozu</li> <li>- Sledeća stanica</li> <li>- Kašnjenja</li> <li>- Glavne vezne usluge</li> <li>- Pitanja bezbednosti i sigurnosti.</li> </ul>			
aIII	Minimum standarda kvaliteta usluga	01.93.2.	<p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) informacije i karte;</li> <li>2) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju usluga;</li> <li>3) ukidanje usluga;</li> <li>4) čistoću voznih sredstava i staničnih prostorija (kvalitet vazduha u vagonima, higijena sanitarnih prostorija u vagonima, itd.);</li> <li>5) anketu o zadovoljstvu korisnika;</li> <li>6) postupanje po reklamacijama,</li> </ol>	PU		

			refundiranje i nadoknada za nepoštovanje standarda kvaliteta usluga; 7) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.			
--	--	--	--	--	--	--

<p>1. Naziv propisa Evropske unije:</p> <p>Uredba (EZ) br. 1370/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o obavezi javnog prevoza putnika u drumskom i železničkom saobraćaju a kojom se ukidaju Uredbe Saveta (EEZ) br. 1191/69 i br. 1107/70, OJ L 315, 3.12.2007.</p> <p>Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007. on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, OJ L 315, 3.12.2007.</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32007R1370</p> <p>32016R2338</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada</p> <p>Obradivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>4. Datum izrade tabele:</p> <p>Mart 2023.</p>
<p>5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p> <p>01. Uredba o pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS“, broj 62/19)</p> <p>Regulation on Rules for Calculation of the Public Service Obligation Compensation in Railway Traffic („Official Gazette RS“, broj 62/19)</p> <p>02. Zakon o železnici („Službeni glasnik RS“, broj 41/18)</p> <p>Law On Railways („Official Gazette RS“, broj 41/18)</p> <p>03. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici</p> <p>Draft of the Law on amendments of the Law on Railways</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p> <p>2022-178</p>



7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1.	Svrha i područje primene	02. 110-117	Prevoz od opšteg interesa u železničkom saobraćaju	PU		
2.1.1-2.1.3	Definicije: „javni prevoz putnika” „nadležni organ” „nadležni lokalni organ”	02. 2.1.22  02. 111.1	<i>javni prevoz putnika od opšteg interesa</i> obuhvata usluge železničkog prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano; Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave (u daljem tekstu: nadležni organ), može, u cilju obezbeđivanja prevoza od	PU		

			opšteg interesa, utvrditi železničkom prevozniku obavezu javnog prevoza.			
2.1.4	„Operater usluge javnog prevoza”	02. 2.1.41	<i>operator javnog prevoza putnika je železnički prevoznik koji pruža usluge javnog prevoza putnika;</i>	PU		
2.1.5- 2.1.9	„obaveza javnog prevoza” „isključivo pravo” „nadoknada za pružanje javne usluge” „neposredno dodeljivanje”  „ugovor o javnim uslugama”	02. 2.1.36  02. 113.2	<i>obaveza javnog prevoza putnika je zahtev koji je definisan ili utvrđen od strane nadležnog organa u cilju obebeđivanja usluga javnog prevoza železnicom od opšteg interesa, a koji železnički prevoznik, ako bi postupao rukovodeći se samo komercijalnim interesima, ne bi prihvatio ili ga ne bi prihvatio u istoj meri ili pod istim uslovima bez nadoknade; <i>isključivo pravo je pravo kojim se železnički prevoznik ovlašćuje da pruža određene usluge javnog prevoza putnika železnicom na određenoj trasi voza ili mreži ili na određenom području, uz</i></i>	PU		

		02. 2.1.34	isključivanje svih drugih železničkih prevoznika; <i>nadoknada za obavezu javnog prevoza</i> obuhvata korist, naročito finansijsku, koju nadležni organ neposredno ili posredno pruža iz sredstava javnih fondova tokom perioda sprovođenja obaveze javnog prevoza ili u vezi sa tim periodom;			
		02. 2.1.35	<i>neposredno dodeljivanje</i> je dodeljivanje ugovora o obavezi javnog prevoza određenom železničkom prevozniku bez prethodnog tenderskog postupka;			
		02. 2.1.66	<i>ugovor o obavezi javnog prevoza</i> je ugovor o javnim uslugama prevoza putnika koji zaključuju operator javnog prevoza putnika i nadležni organ u skladu sa ovim zakonom;			

2.1.10-	„unutrašnji operater”			NP	Odredba nije primenljiva na železnički sektor u RS	
2.1.11	„vrednost”			NP	Odredba nije primenljiva na železnički sektor u RS	
2.1.12	„opšte pravilo”	02. 2.1.42	<i>opšte pravilo</i> je mera koja se bez diskriminacije primenjuje na sve usluge javnog prevoza putnika iste vrste na određenim relacijama za koje je odgovoran nadležni organ;	PU		
2.1.13	„integrisane usluge javnog prevoza putnika”	02. 2.1.22	<i>javni prevoz putnika od opšteg interesa</i> obuhvata usluge železničkog prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminatorskoj osnovi i kontinuirano;	PU		

2.1.14.	'public passenger transport services by rail' means public passenger transport by rail, excluding passenger transport by other track-based modes, such as metros or tramways.	02. 2.1.47	<i>Prevoz putnika</i> je prevoz putnika železnicom, koji je dostupan javnosti, na osnovu ugovora o prevozu, isključujući prevoz putnika drugim vrstama šinskog prevoza kao što su metro ili tramvaji;	PU		
2a	Specification of public service obligations		1)	NU	Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
3.1-3.2	Ugovori o javnim uslugama i opšta pravila	02. 112.1-112.3	2) Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se upravnim ugovorom o obavezi javnog prevoza. 3) Izuzetno od odredbe stava 1. ovog	PU		

			<p>člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti uređene opštim pravilima.</p> <p>4) Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

3.3	Mogućnost izuzeća od primene Uredbe na opšta pravila o kompenzaciji za javni prevoz za određene kategorije putnika	02. 112.2	Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti uređene opštim pravilima. 5)	PU		
4.	Obavezni sadržaj ugovora o javnim uslugama i opštih pravila; trajanje ugovora o javnim uslugama; poštovanje određenih standarda kvaliteta	02. 113	Ugovor o obavezi javnog prevoza i opšta pravila sadrže naročito odredbe kojima se: 1) jasno utvrđuju obaveze železničkog prevoznika koje se odnose na obavezu javnog prevoza, kao i relacije na koje se ta obaveza odnosi; 2) utvrđuju parametri na osnovu kojih se izračunava iznos nadoknade za obavezu javnog prevoza, kao i priroda i obim eventualno dodeljenih isključivih prava, na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza, odnosno tako da se onemogući da iznos te nadoknade premaši iznos potreban da se pokriju neto finansijski rezultati učinjenih troškova i ostvarenih prihoda	DU	Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	

		<p>vršenjem obaveze javnog prevoza, uzimajući u obzir deo prihoda koji zadržava železnički prevoznik i primerenu dobit;</p> <p>3) uređuje podela troškova vezanih za obavezu javnog prevoza. Ovi troškovi posebno mogu uključivati troškove za osoblje, energiju, cene pristupa i cene usluga iz člana 15. ovog zakona, održavanje i popravku voznih sredstava i instalacije neophodne za obavezu javnog prevoza, fiksne troškove i odgovarajući povraćaj kapitala;</p> <p>4) uređuje podela prihoda od prodaje karata, odnosno koji prihod železnički prevoznik može zadržati, isplatiti ga nadležnom organu, ili se može podeliti između njih;</p> <p>5) određuje trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza;</p> <p>6) utvrđuju zahtevi kvaliteta uključujući obezbeđivanje pristupačnog prelaza za putnike sa invaliditetom, ako nadležni organ, u skladu sa zakonom, zahteva od železničkog</p>			
--	--	---	--	--	--



		<p>prevoznika da poštuje određene zahteve kvaliteta;</p> <p>7) utvrđuje nivo kvaliteta usluge koju obezbeđuje železnički prevoznik (kontinuitet, redovitost, pouzdanost, kapaciteti, pristupačnost za putnike sa invaliditetom, minimalni standardi kvaliteta izvršenja obaveze javnog prevoza - informisanje, raspoloživost i izdavanje voznih karata i sl.);</p> <p>8) utvrđuju pokazatelji za ocenu kvaliteta ugovorene obaveze javnog prevoza, sa obrascima tabela koje popunjava železnički prevoznik i dostavlja nadležnom organu;</p> <p>9) utvrđuje obaveza železničkog prevoznika da izveštava nadležni organ o realizaciji ugovornih obaveza, uključujući način i dinamiku izveštavanja, uz propisane obrasce izveštaja koje železnički prevoznik dostavlja nadležnom organu;</p> <p>10) utvrđuju posledice neizvršavanja ili neurednog izvršavanja ugovornih obaveza;</p> <p>11) utvrđuje postupak</p>			
--	--	---	--	--	--

		02. 114.2-114.5	<p>izmene ugovora.</p> <p>U slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 1) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 10 godina, a u slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 2) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 15 godina.</p> <p>Izuzetno od stava 2. ovog člana, trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza, imajući u vidu uslove amortizacije sredstava, po potrebi se može produžiti za najviše polovinu trajanja ugovora iz stava 2. ovog člana, ako železnički prevoznik obezbeđuje sredstva koja čine značajan deo ukupnih sredstava potrebnih za izvršenje obaveze javnog prevoza obuhvaćenih ugovorom o obavezi javnog prevoza i povezana su prvenstveno sa uslugama prevoza putnika koje su obuhvaćene ugovorom o obavezi javnog prevoza.</p>			
--	--	--------------------	--	--	--	--

			<p>Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi sa izuzetnim investicijama u železničku infrastrukturu i vozna sredstva i ako je ugovor dodeljen u konkurentskom tenderskom postupku, ugovor o javnom prevozu može trajati i duže.</p>			
		03. 93.1-93.3	<p>Železnički prevoznici utvrđuju standarde kvaliteta usluga prevoza putnika i sprovode sistem upravljanja kvalitetom sa ciljem održanja kvaliteta usluga.</p> <p>Minimum standarda kvaliteta usluga naročito obuhvata: 8) informacije i karte; 9) tačnost usluga, i opšte principe rešavanja poremećaja u pružanju</p>			

			<p>usluga;</p> <p>10) ukidanje usluga;</p> <p>11) čistoću voznih sredstava;</p> <p>12) anketu o zadovoljstvu korisnika;</p> <p>13) postupanje po pritužbama i reklamacijama putnika, refundiranje i nadoknada za nepoštovanje standarda kvaliteta usluga;</p> <p>14) pružanje pomoći osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.</p> <p>Železnički prevoznici prate svoj učinak u pogledu standarda kvaliteta usluga i svake godine na svojoj internet stranici objavljuju izveštaj o učinku u pogledu kvaliteta usluga, najkasnije do 30. juna tekuće godine za prethodnu godinu.</p>			
5.1	Izuzimanje od primene odredaba ove uredbe kod dodeljivanja ugovora o javnim uslugama	03.112	<p>Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se upravnim ugovorom o obavezi javnog prevoza.</p> <p>Izuzetno od odredbe</p>	PU		

		<p>stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika također mogu biti uređene opštim pravilima.</p> <p>Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.</p> <p>Obračun i pružanje nadoknade za obavezu javnog prevoza mora se vršiti na način kojim se podstiče održavanje istog ili unapređenje nivoa efikasnog upravljanja od strane železničkog prevoznika, kao pružaoca usluga javnog</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>prevoza, koje može biti predmet objektivne procene, kao i obezbeđivanje dovoljno visokog standarda pružanja usluga prevoza putnika.</p> <p>Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza, koje propisuje Vlada.</p>			
5.2.	<p>Unless prohibited by national law, any competent local authority, whether or not it is an individual authority or a group of authorities providing integrated public passenger transport services may decide to provide public passenger transport services itself or to award public service contracts directly to a legally distinct entity over which the competent local authority, or, in the case of a group of authorities</p>			NU	<p>Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.</p>	

	<p>at least one competent local authority, exercises control similar to that exercised over its own departments.</p> <p>In the case of public passenger transport services by rail, the group of authorities referred to in the first subparagraph may be composed only of local competent authorities whose geographical area of competence is not national. The public passenger transport service or the public service contract referred to in the first subparagraph may only cover the transport needs of urban agglomerations or rural areas, or both.</p>					
5.2.1	Pružanje usluge javnog prevoza od strane internog operatera.	02. 2.1.36	<i>obaveza javnog prevoza putnika</i> je zahtev koji je definisan ili utvrđen od strane nadležnog organa u cilju obezbeđivanja usluga javnog prevoza železnicom od opšteg interesa, a koji železnički prevoznik, ako bi	PU		

			postupao rukovodeći se samo komercijalnim interesima, ne bi prihvatio ili ga ne bi prihvatio u istoj meri ili pod istim uslovima bez nadoknade;			
5.3	Dodela ugovora o javnom prevozu putem javnog konkursa.	02.115	<p>Javni konkurs za dodelu ugovora o obavezi javnog prevoza sprovodi nadležni organ iz člana 111. ovog zakona uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije.</p> <p>Nadležni organ je obavezan da čuva poverljivost svih tehničkih, ekonomskih, finansijskih i drugih podataka iz dostavljene ponude.</p> <p>Ako nije drugačije predviđeno zakonom ili sudskom odlukom ili konkursnom dokumentacijom, nijedna strana u pregovorima ne može trećem licu otkriti tehničke, cenovne ili druge elemente u vezi sa razgovorima, komunikacijom ili pregovorima bez saglasnosti druge strane.</p> <p>Na tajnost dokumentacije u postupcima dodele ugovora o obavezi</p>	PU		



		<p>javnog prevoza primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.</p> <p>Nadležani organi su dužni da najkasnije godinu dana pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda ili godinu dana pre neposredne dodele, u „Službenom glasniku RS“ budu objavljene najmanje sledeće informacije:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) naziv i adresa nadležnog organa;</li><li>2) predviđeni način dodeljivanja;</li><li>3) usluge i područja koja mogu biti obuhvaćena dodelom.</li></ol> <p>Nadležni organi mogu odlučiti da ove informacije ne objave ukoliko se ugovor o obavezi javnog prevoza odnosi na pružanje usluga javnog prevoza putnika u obimu do 50.000 km.</p> <p>Ako posle objavljivanja dođe do izmene informacija, nadležni organ će bez odlaganja objaviti ispravku. Takva ispravka ne dovodi u pitanje utvrđeni dan direktne dodele ili poziva za učešće na tenderu.</p> <p>Nadležni organi mogu zahtevati da izabrani operater</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>javnog prevoza osoblju koje je prethodno bilo angažovano na pružanju usluga dodeli sva prava koja bi im bila na raspolaganju da je došlo do promene poslodavca u smislu zakona kojim se uređuje oblast rada. Ako nadležni organi od operatora javnog prevoza zahtevaju da poštuje određene socijalne standarde, ti standardi će biti sadržani u konkursnoj dokumentaciji i u ugovorima o obavezi javnog prevoza, kao i spisak osoblja na koje se takvi zahtevi odnose, uz transparentan prikaz svih detalja koji se tiču njihovih ugovornih prava i uslova pod kojima se smatra da su zaposleni povezani sa uslugama.</p> <p>Ako nadležni organi zahtevaju od operatora javnog prevoza da poštuje određene standarde kvaliteta, ovi standardi se uključuju u konkursnu dokumentaciju i u ugovore o obavezi javnog prevoza.</p> <p>Konkursna dokumentacija i ugovori o obavezi javnog prevoza na transparentan način utvrđuju da li i u kom obimu postoji</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>mogućnost zaključenja podugovora. U slučaju podugovaranja, operator kojem je u skladu sa ovim zakonom povereno vršenje usluga javnog prevoza putnika dužan je da sam pruža veći deo tih usluga. Ugovor o obavezi javnog prevoza utvrđuje uslove podugovaranja u skladu sa zakonom kojim se uređuju javne nabavke.</p> <p>Na postupak i način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa, u delu koji nije uređen ovim zakonom, shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju javne nabavke.</p>			
5.3a-5.3b				NU	<p>Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog</p>	

					zakonodavstva sa propisima EU.	
5.4	Mogućnost neposredne dodele ugovora o javnom prevozu u zavisnosti od vrednosti usluga, kilometraže ili veličine preduzeća.			NP	Diskreciona odredba	
5.4a-5.4b				NU	Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
5.5	Mogućnost preduzimanja vanrednih mera u slučaju prekida pružanja usluga ili neposrednog rizika od takve situacije.			NP	Diskreciona odredba	
5.6	Neposredna dodela govora o javnim uslugama prevoza	02.116.3	U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni	PU		

	železnicom.		<p>organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.</p> <p>Na zahtev zainteresovanih lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu.</p>			
5.6a				NU	<p>Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa.</p> <p>Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem</p>	

					procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
5.7	Način provere odluka donetih u skladu sa odredbama st. 2. i 6. ove uredbe	02. 121	<p>Direkcija odlučuje po Zahtevima koje mogu podneti podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu, koji smatraju da su nepravedno tretirani, diskriminisani ili na bilo koji drugi način oštećeni, a naročito protiv odluka koje je doneo upravljač infrastrukture ili, tamo gde je odgovarajuće, železnički prevoznik ili operator uslužnog objekta, a koji se tiču:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Izjave o mreži u nacrtu i krajnjem obliku;</li> <li>2) kriterijuma koje one sadrže;</li> <li>3) postupka dodele i rezultata tog postupka;</li> <li>4) sistema obračuna i naplate cena;</li> <li>5) visine i/ili strukture cena pristupa koje je u</li> </ol>	PU		

			<p>obavezi, ili može biti u obavezi da plati;</p> <p>6) Informacije o uslužnom objektu;</p> <p>7) Primene odredaba člana 13. ovog zakona, a posebno pristupa i naplate usluga.</p> <p>Zahtev iz stava 1. ovog člana Direkciji mogu podneti i železnički prevoznici koje su angažovali podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture koji nisu železnički prevoznici.</p> <p>Zahtev iz stava 1. tač. 1), 2), 4), 5) i 6) ovog člana Direkciji mogu podneti i potencijalni podnosioci zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, odnosno podnosioci zahteva za pristup i pružanje usluga u uslužnom objektu.</p> <p>Zahtev koji se odnosi na postupak dodele i rezultat tog postupka može se podneti u toku postupka dodele, a najkasnije u roku od 30 dana od dana njegovog okončanja.</p> <p>Zahtev koji se odnosi na obračun visine i/ili strukturu</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>obračunate cene može podneti železnički prevoznik koji je zaključio ugovor sa upravljačem infrastrukture ili operatorom uslužnog objekta u roku od tri meseca od dana od dana dostavljanja obračuna.</p> <p>Odlučivanje po Zahtevu iz stava 1. ovog člana predstavlja odlučivanje u upravnoj stvari u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za zaštitu konkurencije, Direkcija je ovlašćena da prati stanje konkurencije na tržištu železničkih usluga a naročito, kontroliše postupanja upravljača infrastrukture, železničkog prevoznika i operatora uslužnog objekta u smislu stava 1. ovog člana na sopstvenu inicijativu i sa ciljem sprečavanja diskriminacije prema podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture. Direkcija naročito, proverava da li Izjava o mreži sadrži diskriminatorne odredbe ili</p>			
--	--	---	--	--	--



		<p>stvara diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture kojima bi se mogli diskriminisati podnosioci zahteva.</p> <p>Direkcija se stara o tome da cene koje utvrdi upravljač infrastrukture budu u skladu sa ovim zakonom i da su nediskriminatorske.</p> <p>Pregovori između podnosioca zahteva i upravljača infrastrukture u pogledu visine cena pristupa železničkoj infrastrukturi se dozvoljavaju samo ako se vode pod nadzorom Direkcije. Direkcija interveniše ako oceni da se pregovori ne odvijaju saglasno odredbama ovog zakona.</p> <p>Direkcija može davati neobavezujuća mišljenja o nacrtima planova poslovanja, ugovora između nadležnih organa i upravljača infrastrukture o uslovima i načinu finansiranja upravljanja železničkom infrastrukturuom iz člana 21. ovog zakona i planovima za poboljšanje kapaciteta iz člana 42. ovog zakona, kako bi ukazala posebno da li su</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>ovi akti usklađeni sa situacijom na tržištima železničkih usluga.</p> <p>Direkcija redovno, a u svakom slučaju najmanje na svake dve godine, konsultuje predstavnike korisnika usluga železničkog prevoza robe i putnika, kako bi se uzeli u obzir njihovi stavovi o železničkom tržištu.</p> <p>Direkcija razmatra sve pritužbe u smislu ovog člana i, po potrebi, zahteva relevantne informacije i pokreće konsultacije sa svim relevantnim stranama, u roku od 30 dana od prijema pritužbe. Direkcija odlučuje o svim pritužbama, preduzima mere za ispravku stanja i obaveštava relevantne strane o rešenju donetom u roku od najviše šest nedelja od prijema svih relevantnih informacija. Ne dovodeći u pitanje pravo tela za zaštitu konkurencije, Direkcija, po potrebi, odlučuje na sopstvenu inicijativu o odgovarajućim merama za ispravku diskriminacije podnosilaca zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, poremećaja</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		<p>tržišta i svih ostalih neželjenih dešavanja na ovim tržištima, naročito u smislu stava 1. ovog člana. Direkcija je ovlašćena da sprovodi revizije ili pokreće eksternu reviziju nad upravljačem infrastrukture, operatorima uslužnih objekata i, po potrebi, železničkim prevoznicima, kako bi se utvrdila usklađenost sa odredbama za razdvajanje računa utvrđenim članom 3. ovog zakona. U tom smislu, Direkcija ima pravo da zahteva sve relevantne informacije. Naročito, Direkcija je ovlašćena da zahteva od upravljača infrastrukture, operatora uslužnih objekata i svih privrednih društava ili drugih subjekata koji vrše ili integrišu različite vrste železničkog transporta ili upravljanja infrastrukturom u skladu sa članom 3. i 13. ovog zakona da dostave odgovarajuće računovodstvene informacije.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje ovlašćenja tela nadležnog za</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>pitanja državne pomoći, Direkcija može, ukoliko na osnovu primljenih finansijskih izveštaja ustanovi da postoji mogućnost povrede odredaba zakona kojim se uređuje državna pomoć, da o tome obavesti nadležne organe.</p> <p>Direkcija saraduje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i obavlja druge regulatorne poslove utvrđene ovim zakonom.</p> <p>Direkcija objavljuje doneta rešenja iz st. 1. i 11. ovog člana na svojoj internet stranici.</p> <p>Direkcija priprema godišnji izveštaj o obavljanju poslova u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja septembra tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.</p> <p>Upravljač infrastrukture, železnički prevoznik i operator uslužnog objekta dužni su da omoguće pristup poslovnim prostorijama i poslovnoj dokumentaciji ovlašćenim licima Direkcije</p>			
--	--	---	--	--	--

			koja obavljaju poslove iz st. 1, 7, 8. i 11. ovog člana, koja imaju službenu legitimaciju. Obrazac službene legitimacije iz stava 12. ovog člana propisuje Direkcija			
5a				NU	Predlog uredbe je harmonizovan sa Uredbom br. 1370/2007 bez izmena iz IV železničkog paketa. Usklađivanje sa Direktivom 2016/2338 će se izvršiti u daljem procesu harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU.	
6.1	Nadoknada za javne usluge	02. 112.3  02 112.4	Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza, koje propisuje Vlada.  Obračun i pružanje nadoknade za obavezu javnog	PU		

		01. 1.1	<p>prevoza mora se vršiti na način da železnički prevoznik održi postojeći nivo ili unapredi nivo efikasnog upravljanja, kao pružalac usluga javnog prevoza, koje može biti predmet objektivne procene, kao i da se obezbedi dovoljno visok standard pružanja usluga prevoza putnika.</p> <p>Ovom uredbom propisuju se pravila o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza.</p>			
6.2	Informisanje Evropske komisije.			NP	<p>Ova odredba je po svojoj prirodi takva da je mogućnost njene primene i transpozicije isključivo vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU. Dok ne postane članica EU Republika Srbija, iz objektivnih razloga koji proizlaze iz prirode ove odredbe, neće moći da</p>	

					implementira niti primenjuje ovu odredbu	
7.1.	Objavljivanje izveštaja o utvrđenim obavezama javnog prevoza	02 116.1	Nadležni organ jednom godišnje objavljuje na svojoj internet stranici izveštaj o utvrđenim obavezama javnog prevoza, izabranim železničkim prevoznicima i isplatama nadoknada za obavezu javnog prevoza i isključivim pravima dodeljenim izabranim železničkim prevoznicima na ime te nadoknade.	PU		
7.2.	Objavljivanja poziva za tenderski postupak u Službenom listu EU	02 115.5- 115.7	Nadležani organi su dužni da najkasnije godinu dana pre objavljivanja poziva za podnošenje ponuda ili godinu dana pre neposredne dodele, u "Službenom glasniku RS" budu objavljene najmanje sledeće informacije: 4) naziv i adresa nadležnog organa; 5) predviđeni način dodeljivanja; 6) usluge i područja koja mogu biti obuhvaćena	PU		

			<p>dodelom.</p> <p>Nadležni organi mogu odlučiti da ove informacije ne objave ukoliko se ugovor o obavezi javnog prevoza odnosi na pružanje usluga javnog prevoza putnika u obimu do 50.000 km.</p> <p>Ako posle objavljivanja dođe do izmene informacija, nadležni organ će bez odlaganja objaviti ispravku. Takva ispravka ne dovodi u pitanje utvrđeni dan direktne dodele ili poziva za učešće na tenderu.</p>			
7.3.	Objavljivanje informacija o direktnoj dodeli ugovora o javnim uslugama prevoza železnicom.	02. 116.3	<p>U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene</p>	PU		



			mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.			
7.4.	Dostavljanje razloga za neposrednu dodelu ugovora o javnim uslugama, na zahtev zainteresovane strane	02.116.4	Na zahtev zainteresovanog lica, nadležni organ dostavlja informaciju o razlozima na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu.	PU		
8.	Prelazni period			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
9.	Usklađenost sa Ugovorom			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
10.	Stavljanje van snage			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

11.	Izveštavanje			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	
12.	Stupanje na snagu			NP	Odredba proceduralnog karaktera.	

A1.1	<p>1 The compensation connected with public service contracts awarded directly in accordance with Article 5(2), (4), (5) or (6) or with a general rule must be calculated in accordance with the rules laid down in this Annex.</p>	01. 1.1	<p>Ovom uredbom propisuju se pravila o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza.</p>	PU		
A1.2	<p>2 The compensation may not exceed an amount corresponding to the net financial effect equivalent to the total of the effects, positive or negative, of compliance with the public service obligation on the costs and revenue of the public service operator. The effects shall be assessed by comparing the situation where the public service obligation is met with the situation which would have existed if the obligation had not been met. In order to calculate the net financial effect, the competent authority shall be guided by the</p>	02. 2.1-4.1	<p>Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.</p> <p>Finansijski rezultati iz člana 2. ove uredbe ocenjuju se upoređivanjem situacije u kojoj se obaveza javnog</p>	PU		

	<p>following scheme:  costs incurred in relation to a public service obligation or a bundle of public service obligations imposed by the competent authority/authorities, contained in a public service contract and/or in a general rule, minus any positive financial effects generated within the network operated under the public service obligation(s) in question, minus receipts from tariff or any other revenue generated while fulfilling the public service obligation(s) in question, plus a reasonable profit, equals net financial effect.</p>		<p>prevoza izvršava, sa situacijom koja bi nastupila da se ta obaveza ne izvršava.</p> <p>Pri izračunavanju neto finansijskog rezultata iz stava 1. ovog člana, uzimaju se u obzir merljivi finansijski efekti nadoknade na aktivnosti koje nisu deo obaveze javnog prevoza železničkog prevoznika.</p> <p>Izračunavanje iznosa neto finansijskog rezultata iz člana 3. vrši se po sledećoj formuli:</p> $\text{NFR} = \text{T} - \text{P} - \text{PT} + \text{PD},$ <p>gde je</p> <p>NFR - neto finansijski rezultat</p> <p>T - troškovi koji nastaju u vezi sa pružanjem obaveze javnog prevoza, koji su sadržani u ugovoru o obavezi javnog prevoza i/ili opštim pravilima,</p> <p>PP - prihod ostvaren od prevoza putnika na osnovu obaveze javnog prevoza na mreži na kojoj se vrši utvrđena obaveza javnog prevoza,</p>			
--	---	--	---	--	--	--

A1.3	<p>3. Compliance with the public service obligation may have an impact on possible transport activities of an operator beyond the public service obligation(s) in question. In order to avoid overcompensation or lack of compensation, quantifiable financial effects on the operator's networks concerned shall therefore be taken into account when calculating the net financial effect.</p>	02. 3.2	<p>PT – prihod od tarifa i svi ostali prihodi koji nastaju tokom izvršavanja utvrđene obaveze javnog prevoza</p> <p>PD - primerena dobit, koja označava stopu povraćaja kapitala koja je uobičajena za železnički sektor, a kojom se uzima u obzir rizik ili odsustvo rizika kojem se izlaže pružalac usluga javnog prevoza usled intervencije nadležnog organa.</p> <p>Pri izračunavanju neto finansijskog rezultata iz stava 1. ovog člana, uzimaju se u obzir merljivi finansijski efekti nadoknade na aktivnosti koje nisu deo obaveze javnog prevoza železničkog prevoznika.</p>	PU		
------	--	------------	---	----	--	--

	<p>Costs and revenue must be calculated in accordance with the accounting and tax rules in force.</p>					
A1.4	<p>In order to increase transparency and avoid cross-subsidies, where a public service operator not only operates compensated services subject to public transport service obligations, but also engages in other activities, the accounts of the said public services must be separated so as to meet at least the following conditions:</p>	01.5.2	<p>Troškovi i prihodi iz stava 1. ovog člana obračunavaju se u skladu sa važećim računovodstvenim i poreskim propisima.</p> <p>Za sredstva iz stava 1. ovog člana železnički prevoznik dužan je da vodi posebnu računovodstvenu evidenciju.</p>	PU		
A1.5	<p>the operating accounts corresponding to each of these activities must be separate and the proportion of the corresponding assets and the fixed costs must be allocated in accordance with the accounting and tax rules in force, all variable costs, an</p>	03.117.3	<p>Troškovi izvršenja obaveze javnog prevoza moraju biti uravnoteženi sa poslovnim prihodom i isplatama od strane nadležnih organa, bez mogućnosti prenosa prihoda u drugi sektor aktivnosti železničkog prevoznika kao pružaoca usluga javnog prevoza.</p> <p>Ako železnički prevoznik, pored obaveze javnog prevoza vrši i druge aktivnosti, dužan je da za te aktivnosti vodi posebnu računovodstvenu evidenciju.</p> <p>Varijabilni troškovi, odgovarajuća izdvajanja za</p>	PU		

	<p>appropriate contribution to the fixed costs and a reasonable profit connected with any other activity of the public service operator may under no circumstances be charged to the public service in question, the costs of the public service must be balanced by operating revenue and payments from public authorities, without any possibility of transfer of revenue to another sector of the public service operator's activity.</p> <p>€ 'Reasonable profit' must be taken to mean a rate of return on capital that is normal for the sector in a given Member State and that takes account of the risk, or absence of risk, incurred by the public service operator by virtue of public authority intervention.</p> <p>The method of</p>	<p>03. 112.4</p>	<p>fiksne troškove i primerena dobit u vezi sa bilo kojom drugom aktivnošću pružaoca usluga javnog prevoza ne mogu se finansirati iz prihoda ostvarenih od aktivnosti koje se obavljaju u okviru obaveze javnog prevoza.</p> <p>Obračun i pružanje nadoknade za obavezu javnog prevoza mora se vršiti na način da železnički prevoznik održi postojeći nivo ili unapredi nivo efikasnog upravljanja, kao pružalac usluga javnog prevoza, koje može biti predmet objektivne procene, kao i da obezbedi dovoljno visok standard pružanja usluga prevoza putnika.</p>			
--	--	----------------------	--	--	--	--

A1.6	<p>compensation must promote the maintenance or development of:</p> <p>effective management by the public service operator, which can be the subject of an objective assessment, and</p> <p>the provision of passenger transport services of a sufficiently high standard.</p>					
A1.7		02. 2.1.56	<p>Razumna dobit je stopa povraćaja sopstvenog kapitala koja uzima u obzir rizik, uključujući rizik na prihod, ili nedostatak takvog rizika, koji trpi operator uslužnog objekta i u skladu je sa prosečnom stopom za dati sektor tokom proteklih godina.</p> <p>/</p>	PU		



--	--	--	--	--	--	--