

# ZAKON

## O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ŽELEZNICI

### Član 1.

U Zakonu o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 45/13 – u daljem tekstu: Zakon), u članu 2. stav 2. posle reči : „putnika i” dodaje se reč: „prevoz”.

U stavu 3. posle reči: „delatnosti obavljanja prevoza” dodaju se reči: „putnika i prevoza robe”.

### Član 2.

U članu 3. stav 1. tačka 1) reč: „osobinama” zamenjuje se rečju: „karakteristikama”.

U tački 13) reč: „računajući” zamenjuje se rečju: „mereći”.

Tačka 21) briše se.

U tački 27) posle reči: „obaveza javnog prevoza” dodaje se reč: „putnika”.

Tač. 28) i 32) brišu se.

U tački 34) reč: „računajući” zamenjuje se rečju: „mereći”, a posle reči: „stanica,” dodaje se reč: „ukrsnica,”.

Posle tačke 35) dodaje se tačka 35a) koja glasi:

„35a) *roba* podrazumeva stvari koje se prevoze u železničkom robnom saobraćaju;”.

Tačka 37) menja se i glasi:

„37) turističko-muzejska železnica je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama, kojom se vrši javni prevoz putnika, uključujući i prevoz železničkim voznim sredstvima muzejske vrednosti;”.

U tački 38) posle reči: „obavezi javnog prevoza” dodaje se reč: „putnika”.

U tački 39) posle reči: „infrastrukture je” dodaju se reči: „javno preduzeće,” a tačka se zamenjuje tačkom i zapetom”.

Posle tačke 39) dodaje se tačka 40), koja glasi:

„40) 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.”

### Član 3.

U članu 4. stav 1. reč: „računajući” zamenjuje se rečju: „mereći”.

U stavu 2. reči: „izveden u istom nivou” brišu se.

### Član 4.

U članu 5. dodaje se stav 2. koji glasi:

„Turističko-muzejska železnica je deo javne železničke infrastrukture”.

### Član 5.

Iznad člana 7. dodaje se naziv člana, koji glasi:

„2a Upravljanje železničkom infrastrukturom”.

#### **Član 6.**

U članu 7. stav 3. menja se i glasi:

„Delatnost iz stava 2. ovog člana može obavljati javno preduzeće ili društvo kapitala u skladu sa zakonom kojim se uređuje položaj javnih preduzeća.”

U stavu 10. reči: „licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i” brišu se.

#### **Član 7.**

U članu 8. reč: „Društvo” zamenjuje se rečima: „Upravljač infrastrukture”.

#### **Član 8.**

U članu 9. stav 1. menja se i glasi:

„Poslovi upravljanja na delu železničke infrastrukture za koju upravljač infrastrukture nema ekonomski interes, prenose se upravljaču infrastrukture koga osniva autonomna pokrajina, odnosno jedinica lokalne samouprave.”

U stavu 3. reč: „Društvo” zamenjuje se rečima: „upravljač infrastrukture”.

#### **Član 9.**

Naziv člana i član 10. brišu se.

#### **Član 10.**

Čl. 11, 12. i 13. brišu se.

#### **Član 11.**

U članu 17. posle stava 3. dodaje se stav 4. koji glasi:

„Ministar bliže propisuje elemente ugovora o korišćenju železničke infrastrukture.”

#### **Član 12.**

U članu 18. stav 1. reč: „osobina” zamenjuje se rečju: „karakteristika”, a reč: „upotrebi” zamenjuje se rečju: „korišćenju”.

#### **Član 13.**

U članu 20. stav 5. menja se i glasi:

„Upravljač utvrđuje visinu troškova iz stava 4. ovog člana i objavljuje je na svom veb portalu. ”

#### **Član 14.**

Član 21. menja se i glasi:

#### **„Član 21.**

U slučaju kada je trasa voza dodeljena podnosiocu zahteva koji nije železnički prevoznik ili železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ugovor o korišćenju železničke infrastrukture zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik koga angažuje taj podnosilac zahteva.

U pogledu dejstva i raskida ugovora, naknade štete i drugih pitanja shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju obligacioni odnosi.

Podnosilac zahteva za dodelu trase voza može podneti prigovor Direkciji za železnice na odluku upravljača infrastrukture kojom se odbija njegov zahtev za

dodelu trase ili protiv utvrđenih uslova ponude kapaciteta infrastrukture, kao i ukoliko nije zadovoljan postupkom dodele trasa voza i njegovim ishodom, uz plaćanje takse u visini administrativne takse koja se naplaćuje za žalbu organu.”

#### **Član 15.**

U članu 24. stav 5. menja se i glasi:

„Ne dovodeći u pitanje eventualne postupke po prigovoru u smislu čl. 21. i 93. Zakona, u slučaju sporova koji se odnose na dodelu kapaciteta infrastrukture obezbeđuje se sistem rešavanja sporova kako bi se takvi sporovi rešili blagovremeno. Ovaj sistem rešavanja sporova mora biti naveden u Izjavi o mreži. Ako se ovaj sistem primeni, odluka se mora doneti u roku od 10 radnih dana.”

#### **Član 16.**

U članu 29. stav 1. tačka 1) podtač. (1) i (4) menjaju se i glase:

„(1) obradu zahteva za kapacitetom infrastrukture;

(4) regulisanje i upravljanje saobraćajem vozova, uključujući signalizaciju, propise, sistem za operativno praćenje i komunikaciju i pružanje informacija o kretanju voza,”.

#### **Član 17.**

U članu 45. stav 2. reči: „na novoj trasi” brišu se.

#### **Član 18.**

U članu 49. stav 1. posle reči: „železničkim saobraćajem upravlja upravljач” dodaje se reč: „železničke”.

Posle stava 1. dodaje se novi stav 2. koji glasi:

„U toku izvođenja radova na sanaciji putnih prelaza, izmenom železničkog saobraćaja upravlja upravljач infrastrukture, a izmenom drumskog saobraćaja upravlja upravljач putne infrastrukture”.

Dosadašnji stav 2. postaje stav 3.

Dosadašnji stav 3. briše se.

U stavu 4. reč: „javnog” briše se, a posle reči: „2000m” tačka se zamenjuje zapekom i dodaju reči: „osim u izuzetnim slučajevima koje propisuje Ministar”.

#### **Član 19.**

Posle člana 49. dodaju se čl. 49a - 49g, koji glase:

##### **„Član 49a**

Ako do ukrštanja železničke infrastrukture i puta dođe po zahtevu 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 upravljач putne infrastrukture, odnosno podnosilac zahteva.

##### **Član 49b**

Ministarstvo, na zahtev upravljачa putne infrastrukture uz prethodno pribavljenu saglasnost upravljачa infrastrukture, donosi akt kojim se otvaraju novi, ukidaju ili rekonstruišu postojeći putni prelazi.

Ukoliko je razmak između dva ukrštanja železničke infrastrukture i puta manji od 2000m, postupak ukidanja putnog prelaza sprovodi se u skraćenom postupku.

#### Član 49v

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 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 infrastrukture, upravljač putne infrastrukture i preduzeće, drugo pravno lice ili preduzetnik srazmerno potrebama železničkog i drumskog saobraćaja koje su uslovile te promene, ako se drugačije ne sporazumeju.

#### Član 49g

Ako izgradnjom putne infrastrukture dođe do njenog ukrštanja sa železničkom infrastrukturuom u nivou, upravljač putne infrastrukture je dužan da izgradi put u zoni putnog prelaza.

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

#### Član 20.

Član 50. menja se i glasi:

„Član 50.

Rekonstrukcijom železničke infrastrukture, u smislu ovog zakona, smatraju se i radovi koji mogu biti od uticaja na stabilnost železničke pruge, objekata na železničkoj pruzi, izvođenje radova na izgrađenom objektu koji odstupaju od uslova pod kojima je odobrena izgradnja i promena osnovne karakteristike trase pri menjanju položaja 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.

Ministar nadležan za poslove građevinarstva bliže uređuje sadržinu tehničke dokumentacije, proceduru izdavanja odobrenja za izvođenje radova na rekonstrukciji železničke infrastrukture i odobrenja za njenu upotrebu.

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

#### Član 21.

Član 51. briše se.

#### Član 22.

Posle člana 52. dodaje se član 52a, koji glasi:

„Član 52a

Upravljač 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 regulišu druga pitanja iz tih odnosa.

Ugovor iz stava 1. ovog člana mora biti potpisan najkasnije do 15. februara za tekuću godinu.

Ugovor iz stava 1. ovog člana zaključuje se na neodređeno vreme, uz obavezu upravljača infrastrukture da o promeni tehničkih podataka godišnje obaveštava upravljača putne infrastrukture.”

#### **Član 23.**

Član 53. menja se i glasi:

„Član 53.

Održavanje železničke infrastrukture obuhvata tekuće (redovno) održavanje i vanredno održavanje (sanaciju i adaptaciju).”

#### **Član 24.**

Član 55. menja se i glasi:

„Član 55.

Radovi na sanaciji i adaptaciji se izvode radi glavne opravke postojeće građevinske i elektrotehničke infrastrukture sa ciljem ponovnog postizanja projektovanih parametara.”

#### **Član 25.**

Posle člana 55. dodaju se čl. 55a – 55v, koji glase:

„Član 55a

Upravljač infrastrukture, kao i privredni subjekti koji obavljaju delatnost održavanja puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mere za bezbedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbeđuje bezbedno odvijanje saobraćaja.

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

1) 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 – upravljač infrastrukture;

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

3) 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, troškove rukovanja uređajima za zatvaranje saobraćaja na putnom prelazu i druge neposredne troškove za osiguranje bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu snose zajedno, na ravne delove upravljač infrastrukture i upravljač putne infrastrukture.

Upravljač 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.

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

#### Član 55b

O održavanju dela putnog prelaza, kao i o osiguranju bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, stara se upravljač 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 održava upravljač putne infrastrukture na način koji omogućava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj.

#### Član 55v

Ako železničku infrastrukturu treba sanirati ili adaptirati zbog izgradnje drugog objekta (javni put, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom i sl.), deo 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 26.

Član 56. menja se i glasi:

„Član 56.

Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za železničku infrastrukturu i javni put vrši upravljač 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 infrastrukture i upravljač putne infrastrukture.

O održavanju dela putnog prelaza iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kao i o osiguranju bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, u skladu sa članom 49. stav 1. ovog zakona 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.

Upravljač 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 infrastrukture da o promeni tehničkih podataka godišnje obavesti upravljača putne infrastrukture.

Ostale delove puta sa obe strane putnog pravca na putnom prelazu održava upravljač putne infrastrukture, na način koji omogućava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj.”

#### **Član 27.**

U članu 58. posle stava 2. dodaju se novi st. 3-5, koji glase:

„Upravljač infrastrukture zaključuje ugovor o pravu službenosti prolaza na neodređeno vreme, a visinu naknade utvrđuje posebnim aktom.

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 pravu 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 dosadašnjem stavu 3. koji postaje stav 6. reč: „građevinske” briše se, a posle reči: „3 m,” dodaju se reči: „mereno od ivice konstrukcije,”.

#### **Član 28.**

Naziv člana i član 63. menjaju se i glase:

#### **„9. Metro, žičara i turističko-muzejska železnica**

##### **Član 63.**

Metro, uslovi za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza metroom, uređuju se posebnim zakonom.

Žičara, uslovi za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza na žičarama, uređuje se posebnim zakonom.

Ministar uređuje uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje turističko-muzejske železnice, kao i uslove organizovanja i regulisanja javnog prevoza na toj železnici.”

#### **Član 29.**

U članu 64. stav 4. menja se i glasi:

„Priklučenje industrijskih železnica iz stava 2. ovog člana i industrijskih koloseka iz stava 3. ovog člana i održavanja odvojnih skretnica uređuju ugovorom upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik čija je industrijska železnica, odnosno industrijski kolosek priključen.”

Posle stava 4. dodaju se novi st. 5, 6. i 7, koji glase:

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

Upravljač infrastrukture svojim aktom utvrđuje visinu naknade troškova za održavanje odvojnih skretnica.

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.”

U dosadašnjem stavu 5. koji postaje stav 8. reči: „izgrađenih po posebnim tehničkim normativima i standardima i” brišu se.

Dosadašnji st. 6. i 7. postaju st. 9. i 10.

Dosadašnji stav 8. koji postaje stav 11. menja se i glasi:

„Direkcija za železnice propisuje sadržinu akta iz st. 8. i 10. ovog člana”.

#### **Član 30.**

Posle člana 64. dodaju se naziv člana i član 64a, koji glase:

„11. Koncesija i javno-privatno partnerstvo

#### **Član 64a**

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

#### **Član 31.**

U članu 66. stav 1. menja se i glasi:

„Licenca za prevoz izdaje se privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku koji je registrovan za obavljanje delatnosti javnog prevoza, kao i prevoza 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.”

#### **Član 32.**

U članu 70. posle reči: „saobraćaju” tačka se zamenjuje zapetom i dodaju reči: „osim u slučaju iz člana 68. stav 4. ovog zakona.”

#### **Član 33.**

Član 80. menja se i glasi :

#### **„Član 80.**

Tovarne jedinice ili drumska vozila natovareni na železnička vozna sredstva, koja prekoračuju propisane dimenzije mogu se prevoziti pod uslovima koje utvrđuje upravljač infrastrukture.”

#### **Član 34.**

U članu 81. stav 2. reči: „i drumska vozila” brišu se, a reč: „koja” zamenjuje se rečju: „koje” .

U stavu 3. reči: „ili drumska vozila” brišu se.

U stavu 5. reči: „drumska vozila,” brišu se.

#### **Član 35.**

U članu 86. stav 4. posle reči: „Vlada” briše se tačka i dodaju reči: „podzakonskim aktom”.

#### **Član 36.**

U članu 88. stav 5. reči: „na predlog Direkcije za železnice” brišu se.

#### **Član 37.**

U članu 91. posle stava 3. dodaje se stav 4. koji glasi:



„Direktor Direkcije najmanje godinu dana 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 tržišta železničkih usluga.”

#### **Član 38.**

U članu 92. stav 2. reči: „licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i” brišu se.

#### **Član 39.**

U članu 94. stav 1. tačka 3) menja se i glasi:

„3) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;”

Tačka 8) briše se.

Stav 2. menja se i glasi:

„Godišnji izveštaj o stanju bezbednosti železničkog saobraćaja u prethodnoj godini dostavlja se na način propisan zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.”

#### **Član 40.**

U članu 95. dodaju se st. 7. i 8, koji glase:

„Administrativno izvršenje rešenja iz st. 5. i 6. ovog člana sprovodi Direkcija u skladu sa zakonom kojim se uređuje opšti upravni postupak.

Direkcija je ovlašćena da podnese zahtev za pokretanje prekršajnog postupka zbog nepostupanja po zahtevu Direkcije iz stava 2. ovog člana i zbog nepostupanja u skladu sa rešenjima Direkcije iz st. 5. i 6. ovog člana.”

#### **Član 41.**

Član 97. menja se i glasi:

„Član 97.

Sredstva za rad Direkcije obezbeđuju se iz:

- 1) budžeta Republike Srbije;
- 2) drugih izvora u skladu sa zakonom.”

#### **Član 42.**

U članu 107. stav 1. posle tačke 4) dodaje se tačka 4a), koja glasi:

„4a) ako upravlja železničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, izdat od Direkcije (član 7. stav 10);”

Posle tačke 42) dodaju se tač. 42a) - 42v), koje glase:

„42a) ako sa upravljačem infrastrukture ne zaključi ugovor iz člana 56. stav 4.;

42b) ako sa upravljačem infrastrukture ne zaključi ugovor za konstituisanje prava službenosti prolaza (član 58. st. 4. i 5);

42v) ako sa upravljačem infrastrukture ne zaključi ugovor za održavanje odvojnih skretnica (član 64. stav 4).”

Stav 3. briše se.

Dosadašnji stav 4. koji postaje stav 3. menja se i glasi:

„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.”

Dosadašnji st. 5. i 6. postaju st. 4. i 5.

**Član 43.**

U članu 110. reči: „tri meseca” zamenjuju se rečima: „dve godine”.

**Član 44.**

U članu 111. reči: „tehnički propisi, normativi” brišu se.

**Član 45.**

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. tač. 6. i 13. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

### II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

U članu 6. Zakona o ministarstvima („Službeni glasnik RS”, broj 44/14), između ostalog, propisano je da Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture obavlja poslove državne uprave u oblasti železničkog saobraćaja, koji se odnose na: uređenje i obezbeđenje saobraćajnog sistema; uređenje i bezbednost tehničko-tehnološkog sistema saobraćaja; obligacione i svojinsko-pravne odnose; strategiju razvoja saobraćaja, planove razvoja i planove vezane za organizaciju saobraćajnog sistema i organizaciju prevoza.

Važeći Zakon o železnici donela je Narodna skupština 22. maja 2013. godine („Službeni glasnik RS”, broj 45/13). Prilikom izrade tog zakona osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Koncept železničkog sistema na kojem su se zasnivala rešenja u Zakonu o železnici, sastojao se od sledećih elemenata:

- 1) nezavisno poslovanje železničkih preduzeća;
- 2) stvaranje uslova za pojavu više železničkih prevoznika i upravljača železničke infrastrukture, što je trebalo da dovode do pojave konkurencije i povećanja kvaliteta prevoza;
- 3) razdvajanje železničkog sistema na deo koji je odgovoran za upravljanje železničkom infrastrukturom, organizovanje i regulisanje saobraćaja (upravljač infrastrukture) i na deo koji je odgovoran za prevoz u putničkom i teretnom saobraćaju (železnički prevoznik) i na njihovom posebnom finansiranju i subvencionisanju;
- 4) stimulisanje razvoja intermodalnog saobraćaja;
- 5) osnivanje Direkcije za železnice kojoj su dati brojni i značajni poslovi u oblasti železničkog sistema.

U postojećem Zakonu o železnici izvršeno je delimično usklađivanje sa Direktivom 2012/34/EZ kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje. Rok za implementaciju ove Direktive u zemljama članicama Evropske unije je sredina 2015. godine. Jedan od najvažnijih razloga za donošenje Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici zasnovan je na neophodnosti usklađivanja propisa u oblasti železničkog saobraćaja sa relevantnim propisima Evropske unije.

Direktivom 2012/34/EZ su u značajnoj meri izmenjene i dopunjene Direktiva Saveta 91/440/EEZ od 29.7.1991. godine o razvoju železnica Zajednice, Direktiva Saveta 95/18/EZ od 19. juna 1995. godine o licenciranju železničkih prevoznika i Direktiva 2001/14/EZ Evropskog Parlamenta i Saveta od 26.2.2001. godine o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i sertifikatima za bezbednost, u cilju preciznijeg tumačenja i lakše primene. Takođe, prilikom izrade navedenog zakona uzete su u obzir i Uredba Saveta Evrope broj 1370/2007 i Direktive 2001/12, 2001/13 i 2001/14.

Imajući u vidu da su železnice vitalni deo transportnog sektora država članica, da efikasnost železničkog sistema treba da se poboljša da bi se taj sistem integrisao u konkurentno tržište prevoznih usluga, kao i da železnički saobraćaj treba da se učini efikasnijim i konkurentnijim u odnosu na druge vidove saobraćaja, neophodno je da države članice železničkim prevoznicima omoguće status samostalnih operatora koji će poslovati na komercijalan način – u skladu sa zahtevima tržišta. Operaterima će biti dostupna svaka deonica na kojoj se odvija saobraćaj. Strani špediteri već su zainteresovani da svojim vozovima prevoze robu preko teritorije Republike Srbije. Način na koji je predviđeno buduće funkcionisanje železničkog sektora u našoj zemlji omogućiće efikasnu primenu sva četiri železnička paketa EU.

Evropska unija je otpočela proceduru za ujedinjenje železnica zemalja EU u jedinstveni sistem, pri čemu ovde nije reč o stvaranju jedinstvene evropske železnice, nego o jedinstvenim i efikasnim uslovima za saobraćaj bez prepreka i diskriminacije bilo kog učesnika. Cilj je upravo da se podstaknu privatni operateri na bavljenje ovim poslom. A, povećana konkurencija treba da dovede i do povećanog kvaliteta usluge, kako u smislu bezbednosti, tako i u smislu konkurentnije cene prevoza.

Primenom ove direktive unapređuje se železnički saobraćaj i taj sistem se integriše u konkurentno tržište prevoznih usluga.

U toku jednogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i primene i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja.

Naime, u toku perioda u kome se primenjuje Zakon o železnici uočeni su nedostaci tog zakona koji su, pre svega, zahtevali usklađivanje sa novim „paketima” direktiva Evropske unije, kao i proširenje delokruga Direkcije za železnice u cilju pune i efikasne primene tog zakona.

Pored navedenog, Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici ima za cilj usklađivanje sa Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, kao i usklađivanje tog zakona sa odredbama zakona koji su stupili na snagu posle njegovog donošenja, kao i osavremenjavanje i preciziranje pojedinih odredaba tog zakona.

Posebna pažnja je posvećena uređivanju kombinovanog transporta, kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, a koji je, uprkos svom značaju i potencijalima u velikoj meri zanemaren u važećem Zakonu o železnici.

Posebno se ističe u Predlogu zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici značajno osavremenjavanje i preciziranje dela zakona, u kome se uređuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture.

U cilju povećanja efikasnosti i konkurentnosti železničkog saobraćaja u odnosu na druge vidove saobraćaja, a samim tim i unapređenja železničkog saobraćaja, pristupilo se izmenama i dopunama postojećeg Zakona o železnici. Naposletku, Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici ispravljaju se greške i nedorečenosti važećeg Zakona o železnici, uočene tokom perioda njegove primene.

### **Problemi koje zakona treba da reši**

Nakon stupanja na snagu važećeg Zakona o železnici pojavili su se raznorodni problemi koji su rezultovali nezadovoljavajućim efektima tog zakona na situaciju na železnici, a u najdrastičnijim slučajevima i nemogućnošću praktične primene nekih njegovih odredaba.

### **Ciljevi koji se zakonom postižu**

Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici predviđeno je izmeštanje odredaba koje se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja u Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice.

Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe čime se postiže olakšana i efikasnija praktična primena tog zakona.

U tom smislu, donošenjem Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici štite se interesi svih učesnika u železničkom saobraćaju, odnosno svih upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika, odnosno korisnika mreže magistralnih, regionalnih i lokalnih pruga.

### **Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja zakona**

Mnogi problemi koji se, između ostalog, odnose na preciznije definisanje pristupa železničkoj infrastrukturi uočeni tokom primene važećeg Zakona o železnici mogli su biti rešeni samo izmenama i dopunama postojećeg Zakona.

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

Izmene i dopune Zakona o železnici su jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena zakona učini praktičnom i efikasnom.

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

Odredbom člana 1. Predloga zakona bliže je definisana delatnost obavljanja prevoza putnika i prevoza robe.

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

Odredbama čl. 3-11. Predloga zakona bliže se definiše pojam železničke infrastrukture u saobraćajno-tehničkom smislu.

Odredbama čl. 14–16. Predloga zakona utvrđeni su postupak i način pristupa železničkoj infrastrukturi, dodela kapaciteta železničke infrastrukture, naknade za korišćenje železničke infrastrukture i usluge koje pruža upravljač železničke infrastrukture, popusti, sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza i upravljanje i praćenje dodeljenog kapaciteta infrastrukture.

Odredbama čl. 17-22. Predloga zakona utvrđena je nadležnost za izdavanje odobrenja za izgradnju i rekonstrukciju javne železničke infrastrukture, definisan pojam rekonstrukcije i modernizacije javne železničke infrastrukture u smislu ovog zakona. Takođe je definisan pojam izgradnje nove železničke infrastrukture.

Odredbama čl. 23-29. Predloga zakona definisani su radovi koji se smatraju održavanjem javne železničke infrastrukture u smislu ovog zakona, kao i obaveze i odgovornosti upravljača javne železničke infrastrukture u pogledu održavanja, a u funkciji bezbednog odvijanja saobraćaja. Takođe je definisan pojam metroa, žičare i turističko-muzejske železnice.

Odredbom člana 30. Predloga zakona ustanovljen je pojam koncesije i javno-privatnog partnerstva.

Odredbom člana 31. Predloga zakona korigovana je formulacija subjekata kojima se izdaje licenca za prevoz.

Odredbom člana 32. Predloga zakona regulisana je nemogućnost obavljanja prevoza putnika i robe u železničkom saobraćaju za železničkog prevoznika,

odnosno železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, kome je suspendovana ili oduzeta licenca za prevoz.

Odredbama člana 33. Predloga zakona definisana su pravila za su tovarne jedinice i drumska vozila natovarena na železnička vozna sredstva.

Odredbom člana 34. Predloga zakona propisani su uslovi pod kojima se mogu prevoziti tovarne jedinice ili drumska vozila natovareni na železnička vozna sredstva, koja prekoračuju propisane dimenzije.

Odredbom člana 35. Predloga zakona definišu se naknade za obavezu javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili prema opštim pravilima.

Odredbom člana 36. Predloga zakona regulisana je dodela ugovora o obavezi javnog prevoza.

Odredbom člana 37. Predloga zakona regulisana je mogućnost zasnivanja radnog odnosa direktora Direkcije za železnice kod pravnog lica ili preduzetnika koji je subjekt regulisanja tržišta železničkih usluga, nakon prestanka mandata, u skladu sa relevantnim propisom EU.

Odredbom člana 38. Predloga zakona izbrisana je licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Odredbama člana 39. Predloga zakona uređena je oblast izdavanja dozvola za korišćenje strukturnih podsistema i ustanovljena je obaveza podnošenja godišnjeg izveštaja o stanju bezbednosti železničkog saobraćaja u prethodnoj godini.

Odredbama člana 40. Predloga zakona uređeno je pitanje ovlašćenja Direkcije da podnese zahtev za pokretanje prekršajnog postupka zbog nepostupanja po svom zahtevu.

Odredbom člana 41. Predloga zakona propisan je način finansiranja Direkcije.

Odredbama člana 42. Predloga zakona ustanovljena su bića prekršaja, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno Zakonu o prekršajima („Službeni glasnik SRS”, broj 44/89 i „Službeni glasnik RS”, br. 21/90, 11/92, 6/93, 20/93, 53/93, 67/93, 28/94, 16/97, 37/97, 36/98, 44/98, 65/01 i 55/04).

Odredbom člana 43. Predloga zakona određeno je da će se propisi za izvršenje ovog zakona doneti u roku od dve godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 44. Predloga zakona bliže je regulisana primena propisa i standarda u oblasti železničkog saobraćaja.

Odredbom člana 45. Predloga zakona propisano je da ovaj zakon stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

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

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

Donošenjem ovog zakona neće se umanjiti priliv sredstava u budžet Republike Srbije iz razloga što ni ranije nije bilo prihoda po ovom osnovu.

#### **V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

Predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12- prečišćen tekst) iz razloga što bi nedonošenje ovog zakona po hitnom postupku dovelo do značajnih štetnih posledica za železnički saobraćaj u Republici Srbiji, kao i na rad

privrednog društva za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom i obavljanje javnog prevoza u železničkom saobraćaju, čiji je osnivač Republika Srbija, a čije je postojanje i uspešan rad veoma značajno, ne samo za obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju, nego i za celokupnu privredu Republike Srbije.

Zaostajanje u usklađivanju propisa Republike Srbije koji se odnose na železnički saobraćaj u odnosu na propise Evropske unije, kao i zaostajanje u restrukturiranju navedenog železničkog preduzeća, odnosno celokupnog sistema železničkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije, već je dovelo do njihove nekompatibilnosti ili neusklađenosti i sa železnicama zemalja u okruženju i sa železnicama zemalja Evropske unije. To je dovelo i do disproporcije u investiranju u železnicu u poređenju sa drumskom infrastrukturom. Razlog tome je što nijedan investitor ne želi da ulaže u nerestrukturisanu, zastarelo organizovanu i neefikasnu železnicu. Neke posledice se već sada osećaju, a to je zaobilaznje Koridora X, kao prirodno najpogodnijeg i najkraćeg puta iz Zapadne Evrope za Tursku i Bliski istok i skretanje tokova roba na alternativne pravce kroz Rumuniju i Bugarsku.

Iz svih navedenih razloga predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, kako bi se izbegle značajne štetne posledice po železnički saobraćaj i celokupnu privredu Republike Srbije.

## VI. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

### 1. Određivanje problema koje zakon treba da reši

Pre izrade novog zakona kojim će se urediti oblast železnice analizirani su efekti važećeg Zakona o železnici, koji su se pojavljivali u praksi od početka primene navedenog zakona.

Osnovni problemi koje treba rešiti donošenjem novog zakona o železnici i koji su opredelili zakonodavca da pristupi donošenju novog zakona, je ispravljanje nedostataka uočenih prilikom primene važećeg zakona, kao i da se u što većoj meri ugrade rešenja iz propisa Evropske unije koje uređuju ovu oblast (Direktiva 91/440/EEZ, Direktiva 95/18/EZ, Direktiva 2001/14/EZ, Direktiva 2012/34/EU i Uredba 1370/2007/EZ).

Takođe, jedan od značajnih problema koje ovaj zakon treba da reši je zatvoreno i nedovoljno regulisano tržište železničkih usluga, sa nepostojanjem konkurencije, neefikasnim sistemom, sa sve manjim brojem prevezenih putnika i robe, povećani vremenom putovanja i prevoza, sa visokom zavisnošću od budžetskih subvencija.

U svrhu ove analize navodimo sledeće činjenice:

Tradicionalna organizaciona struktura za većinu železnica u svetu posle drugog svetskog rata je predstavljala integrisan, javni monopol. S obzirom na visoke fiksne troškove u pogledu obezbeđivanja infrastrukture i značaj obezbeđivanja saobraćaja koji sebi mogu da priušte grupe sa niskim prihodima, zasnivanje nacionalnog železničkog prevoza na javnom monopolu činilo se očiglednim rešenjem. Međutim, u proteklom godinama, sve ove pretpostavke su u značajnoj meri dovedene u pitanje.

U mnogim državama je do potrebe za reformama dovela nemogućnost nadmetanja sa razvojem koji se odvijao u drugim vidovima saobraćaja (automobilski, kamionski i avio saobraćaj) što je brojnim železničkim kompanijama stvorilo finansijske poteškoće. Ovi problemi su mnoge države naveli da izvrše reformu svog železničkog sektora. Osim toga, u proteklom periodu Evropska unija (u daljem tekstu: EU) je donošenjem velikog broja novih propisa kojima se uređuje železnica u značajnoj meri reformisala taj vid saobraćaja.

U zemljama Zapadne Evrope je tržišni udeo kod većine železnica počeo da opada 50-ih godina XX veka. Ovo opadanje je odrazilo prelaz privrede sa tradicionalne teške industrije – kojoj je železnica odgovarala – na industriju usluga i maloprodaje, što je proces koji se dešavao u kombinaciji sa porastom u broju vlasnika automobila i izgradnji puteva. Nasuprot tome, u istočnoj Evropi je obim železničkog saobraćaja imao iznenadniji i oštriji pad, skoncentrisan oko perioda intenzivnih ekonomskih reformi početkom 90-ih godina, premda je u toku poslednjih nekoliko godina u određenom meri došlo do stabilizacije – i do danas je zabeležen veći udeo železnice na tržištu robnog saobraćaja nego u zemljama Zapadne Evrope.

Sadašnja struktura „Železnice Srbije” ad nije održiva u dugoročnom periodu, reakcije su spore, finansiranje je neizvesno, efikasnost je niska i dr. što dovodi do loših strateških odluka. Procenjeno je da je nabolja opcija ona koja forsira interne efikasnosti, naročito u prevozu robe, koji će uskoro morati da se suoči sa jakom konkurencijom od železnica koje primaju državnu pomoć, i to u takvom obimu sa kojim se Republika Srbija ne može meriti. Ovo će učiniti da, iako će železnici u Republici Srbiji sigurno biti potrebna dugoročna finansijska pomoć od države, ova pomoć bude minimizirana, a potrebno je da naša nacionalna železnica obezbedi efikasno pružanje razumnog nivoa usluga.

U okviru rešenja koja donose novi propisi EU, a sa kojima Republika Srbija ima obavezu da se usklađuje, što je i izvršeno kroz ovaj zakon, rezultati



restrukturiranja železnice da daju Republici Srbiji veliku šansu da obrazuje efikasan i efektivan železnički sektor. Imajući u vidu da su železnice vitalni deo transportnog sektora države, da efikasnost železničkog sistema treba da se poboljša da bi se taj sistem integrisao u konkurentno tržište prevoznih usluga, kao i da železnički saobraćaj treba da se učini efikasnijim i konkurentnijim u odnosu na druge vidove saobraćaja, neophodno je da država železničkim prevoznicima omogući status samostalnih operatora koji će poslovati na komercijalan način - u skladu sa zahtevima tržišta. Budući razvoj i efikasno poslovanje železničkog sistema može se unaprediti ako se pravi razlika između pružanja transportnih usluga i upravljanja infrastrukturom i, s obzirom na ovu koncepciju, neophodno je da se odvojeno upravlja ovim dvema delatnostima i da one imaju odvojene račune, što je i predviđeno ovim zakonom.

Na ovaj način ispravljaju se greške i nedorečenosti važećeg zakona, uočene tokom perioda njegove primene.

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

Prilikom izrade Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem EU.

Predlogom zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici značajno su osavremljeni i precizirani delovi ovog zakona, u kome se uređuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture, na način kako je pojašnjeno dalje u tekstu.

U cilju podsticanja konkurencije u pogledu pružanja usluge korisnicima u železničkom saobraćaju, u smislu poboljšanja komfora i usluga uopšte, država treba da zadrži odgovornost za razvoj odgovarajuće železničke infrastrukture, što je i definisano u ovom zakonu.

Treba imati na umu da je železnička infrastruktura prirodni monopol. Zbog toga je neophodno pružiti upravljačima infrastrukture podsticaje da smanje troškove i efikasno upravljaju ovom infrastrukturom. Takođe, treba uzeti u obzir činjenicu da, dugi niz godina, nivo ulaganja u infrastrukturu i tehnologiju nije omogućio stvaranje uslova za bilo kakav razvoj železničkog transporta, zbog čega je potrebno da se sprovedu odgovarajuća poboljšanja. S obzirom na monopolističku poziciju upravljača infrastrukture, poželjno je ispitati respoložive kapacitete infrastrukture, kao i ustanoviti metode poboljšanja kvaliteta kapaciteta infrastrukture, ukoliko postupak dodele kapaciteta infrastrukture nije usaglašen sa zahtevima korisnika.

Kroz ovaj zakon uvedeni su podsticaji za železničke prevoznike i upravljače infrastrukture za smanjenje poremećaja i poboljšanje efikasnosti mreže.

Uzete su u obzir potrebe korisnika ili potencijalnih korisnika kapaciteta infrastrukture da planiraju svoje poslovanje, te za potrebe korisnika i investitora u tu infrastrukturu, značajno je da upravljač infrastrukture obezbedi da se kapacitet infrastrukture dodeli tako da obezbedi redovno održavanje i poboljšanje nivoa pouzdanosti usluga.

Naime, prema ovom zakonu, regulisanje tržišta železničkih usluga podrazumeva, pored ostalog, i praćenje i analiziranje uslova konkurencije na tržištu železničkih usluga, preispitivanje postupaka i akata upravljača infrastrukture, kontrolisanje nezavisnosti upravljača infrastrukture, preduzimanje mera za sprečavanje neloyalne konkurencije i diskriminatornog ponašanja, praćenje železničkog tržišta kako bi se analizirala konkurencija između različitih vidova saobraćaja, kontrolisanje kvaliteta železničkih usluga itd, koju vrši regulatorno telo – Direkcija za železnice.

### 3. Druge mogućnosti za rešavanje problema

U toku analize razmatrano je nekoliko relevantnih mogućnosti:

- status quo - ne menjanje važećeg Zakona o železnici;
- donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o železnici u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona;
- donošenje novog zakona koji bi preciznije regulisao oblast železničkog saobraćaja i uveo nove mehanizme za Direkciju za železnice, kao regulatornog tela u oblasti železničkog saobraćaja.

Tokom analize pojedinačnih rešenja u ovom zakonu, razmatrana su u dva koraka:

- u prvom, razmatrana je potrebe za izmenama i dopunama odredbi važećeg zakona,
- u drugom, ako su izmene i dopune bile neophodne, razmatrane su relevantne opcije i utvrđivala se najpoželjnija, sa aspekta utvrđenih kriterijuma i ciljeva.

Razlog zašto se nije opredelilo na donošenje novog zakona je taj što se postojeći zakon ne menja suštinski niti u većem obimu. Stoga smo stava da njegova korekciju kroz donošenje novog zakona nije neophodna.

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

U toku jednogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici, u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja.

Takođe, preciznije su definisani poslovi u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga i poslovi u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, koji predstavljaju specifične poslove koje obavlja Direkcija za železnice. Izmenama i dopunama postojećeg zakona rešavaju se pitanja postupaka, prava i rokova za pristup železničkoj infrastrukturi.

Kao što je već navedeno, donošenje Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici je jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena ovog zakona kojim se uređuje železnički saobraćaj učini praktičnom i efikasnom.

Pored napred navedenog, potreba za potpunijim usaglašavanjem sa zakonodavstvom Evropske unije rešava veći deo problema koji su se pojavili u važećem zakonu.

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

Rešenja u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj na:

- Sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture i privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnike koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnijom primenom ovog zakona i Predloga zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice biti stvoreni uslovi za brži rast celokupnog železničkog sistema i bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja. Rešenja u ovom zakonu imaće indirektan uticaj na sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja.

Ključna rešenja uticaće na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju novopredložena rešenja;

- Direkciju za železnice, kojoj je Zakonom o železnici dato ovlašćenje za regulisanje tržišta železničkih usluga, što između ostalog podrazumeva i praćenje i analiziranje uslova konkurencije na tržištu železničkih usluga, preispitivanje postupaka i akata upravljača železničke infrastrukture, kontrolisanje nezavisnosti upravljača infrastrukture, preduzimanje mera za sprečavanje nelojalne konkurencije i diskriminatornog ponašanja, donošenje podzakonskih akata na osnovu ovog zakona, kao i ovlašćenje za donošenje propisa od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja koji se donose na osnovu Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Rešenja u ovom zakonu imaće direktan uticaj na Direkciju za železnice. Ključna rešenja uticaće na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju novopredložena rešenja;

- Privredne subjekte koji se bave organizovanjem i obavljanjem prevoza u kombinovanom transportu kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, jer se ovim zakonom daju osnovi za uređivanje ove vrste transporta. Rešenja u ovom zakonu imaće direktan uticaj na privredne subjekte koji se bave organizovanjem i obavljanjem prevoza u kombinovanom transportu kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom. Očekivan je porast obima prevoza železnicom, što će imati pozitivan ekonomski efekat kako na navedene privredne subjekte, tako i na privredu Republike Srbije u celini.

- Ključna rešenja uticaće na subjekte regulacije podstičući ih da poštuju novopredložena rešenja. Putnici koji koriste železnički prevoz kao vid transporta, efikasnije će primenjivati novopredložena rešenja nego što je to do sada bio slučaj, obzirom da su ona jasnija i preciznija nego do sada. Takođe su otklonjene nedoumice koje su do sada postojale po pitanju sfere primene Zakona o železnici i Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, te je izvršeno srodnije i logičnije povezivanje pojmova unutar oba sistemska zakona.

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

Primena ovog zakona ne stvara troškove građanima i privredi. Dokazano je da podsticanje optimalnog korišćenja železničke infrastrukture dovodi do smanjenja troškova prevoza za privredne subjekte i društvo u celini.

U skladu sa potrebom analize odredbi koje se odnose na uvođenje naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga (koje su pripremljene u neposrednoj saradnji sa Ministarstvom finansija i privrede, zbog usklađivanja ovog zakona sa Zakonom o budžetskom sistemu) i nadoknada za obavezu javnog prevoza, koje su definisane čl. 29, 35. i 90. ovog zakona, daje se sledeće pojašnjenje:

„Železnice Srbije” ad u sadašnjem trenutku predstavlja i upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika putnika i robe i ima monopolski položaj. To privredno društvo finansira se u najvećoj meri iz budžetskih sredstava za subvencije u skladu sa zakonom kojim se uređuje budžet za tekuću godinu.

Ovim zakonom predviđeno je uvođenje plaćanja naknada za korišćenje železničke infrastrukture, koje je i u skladu sa radnom verzijom Predloga zakona kojim se uređuju naknade za korišćenje javnih dobara i plaćanje cena određenih usluga koje upravljač infrastrukture može da ponudi železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe.

Takođe, predviđeno je i zaključivanje ugovora između upravljača infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave kojim se uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu finansiranja troškova upravljanja železničkom infrastrukturom u delu koji čini razliku između stvarnih troškova upravljanja železničkom infrastrukturom i ostvarenih prihoda od naknada za

korišćenje infrastrukture i cena usluga. Na taj način, iznos koji bi država izdvajala za upravljanje infrastrukturom u odnosu na sadašnji iznos subvencija „Železnice Srbije” ad bi bio smanjen. Troškovi upravljanja infrastrukturom definišaće se na osnovu učinka upravljača infrastrukture. Takođe, ovaj ugovor se zasniva na sledećim principima:

- ekonomičnosti načina upravljanja železničkom infrastrukturom u Republici Srbiji;
- usklađenost sa važećim politikama i propisima Evropske unije;
- povećanje konkurentnosti železničkog saobraćaja u Republici Srbiji;
- maksimiziranje ulaganja sredstava i preduzimanje napora u cilju otklanjanja značajnog kašnjenja u održavanju, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture;
- omogućavanje upravljaču infrastrukture sigurnog oslonca u poslovnom planiranju investicija, u određenom iznosu za određeno vreme;
- stvaranja osnova za dalji razvoj železničke infrastrukture u Republici Srbiji u budućnosti;

Postizanje navedenih ciljeva predviđeno je da bude kontrolisano merenjem rezultata upravljanja infrastrukturom na osnovu ovog ugovora.

Takođe, procenjeno je da nadoknada za obavezu javnog prevoza, koju bi Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa isplaćivao železničkom prevozniku, zajedno sa iznosom za troškove upravljanja železničkom infrastrukturom, ne bi prelazila subvenciju koju sada država izdvaja za jedan privredni subjekt - „Železnice Srbije” ad.

Smatra se da bi se uvođenjem ugovornih odnosa za upravljanje železničkom infrastrukturom i za obavezu javnog prevoza, što je i definisano ovim zakonom, omogućilo kontrolisanje utroška sredstava, na koji način se obezbeđuje efikasan, efektivan rad i podizanje kvaliteta usluga upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika. Ovakva podela troškova, koja se sada isplaćuje putem subvencija jednom privrednom subjektu koje je istovremeno i upravljač infrastrukture i železnički prevoznik, biće posledica procesa restrukturiranja „Železnice Srbije” ad.

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

Primena ovog zakona ne stvara nikakve troškove građanima i privredi.

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

Poboljšanim i preciziranim uređivanjem sistema železničkog saobraćaja značajno će se podstaći interesovanje domaćih i stranih pravnih i fizičkih lica za ulaganja u železničku infrastrukturu i prevoz železnicom.

U tom smislu, očekuje se pojava privrednih subjekata koji će obavljati poslove upravljanja železničkom infrastrukturom i prevoza u železničkom saobraćaju, čime će nastati uslovi za pojavu konkurencije na tržištu usluga u tom vidu saobraćaja.

U prilog ovome ide i činjenica da sada već postoje zainteresovani domaći prevoznici za pristup železničkoj infrastrukturi, ali zbog nepreciznih odredbi važećeg Zakona o železnici, nije dodeljena ni jedna trasa voza.

Takođe, početnim koracima u uređivanju kombinovanog transporta, ovim zakonu će podstaći intenzivniji razvoj tog oblika transporta.

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

Tokom izrade Nacrta zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici, u različitim fazama, formirana je Radna grupa sastavljena od predstavnika najznačajnijih interesnih grupa vezano za oblast železničkog saobraćaja (Direkcije za železnice, „Železnice Srbije” ad, Preduzeća za izgradnju železničkog čvora Beograd d.o.o, Saobraćajnog fakulteta).

O Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici o železnici održana je javna rasprava, na kojoj su svi zainteresovani subjekti imali mogućnost da se izjasne i dostave sugestije i primedbe na ovaj zakon. Nacrt zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici bio je objavljen i na sajtu ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Tom prilikom sugestije i komentare bili su u mogućnosti da dostavite svi zainteresovani subjekti.

Odbor za privredu i finansije je na 37. sednici, održanoj dana 19. novembra 2014. godine odredio Program javne rasprave o Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici, shodno kojem je Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture sprovelo javnu raspravu.

Javna rasprava sprovedena je u periodu od 21. novembra do 10. decembra 2014. godine, a tekst Nacrta zakona bio je postavljen na internet stranici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i na portalu e-uprave. Primedbe na tekst Nacrta zakona i predlozi za njegovu izmenu ili dopunu dostavljeni su putem pošte ili elektronskim putem.

Nacrt zakona pripremala je radna grupa u čijem sastavu su bili zastupljeni predstavnici Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Direkcije za železnice, Saobraćajnog fakulteta, i „Železnice Srbije” ad. U skladu sa donetim rešenjem, rukovodstvo je povremeno pozivalo i druga lica koja su imala predloge za izmenu predmetnog Zakona i koja su se uključivala u raspravu u vezi sa postojećim predlozima. Stoga je Nacrt rezultat ili saglasnosti o pojedinim rešenjima ili kompromisa učesnika radne grupe o pitanjima koja su od značaja za regulisanje oblasti železnice. Izradom Nacrta zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici ispunjen je zadatak definisan rešenjem o osnivanju Radne grupe.

Osnovni cilj izmena povodom dodatnog usklađivanja sa propisima EU, odnosno sa Direktivom 34 iz 2012. godine, kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje, ostvaren je u skladu sa rezultatima analize ovog propisa, sačinjene od strane predstavnika Direkcije, čime su ustanovljene novine u odnosu na već postojeće tri direktive EU koje su implementirane u važeći zakon (Direktiva Saveta 91/440, 95/18 i 2001/14) i sa kojima je važeći zakon usklađivan.

U vezi sa navedenim, sprovedene su sledeće izmene važećeg Zakona:

- izvršena su brojna terminološka pojašnjenja u svim delovima zakona;
- izostavljene su postojeće odredbe o licencama za upravljanje železničkom infrastrukturom;
- dopunjen je deo zakona koji se odnosi na status i poslove Direkcije za železnice odredbom o nemogućnosti da direktor zasnuje radni odnos u roku od jedne godine nakon isteka mandata, kod pravnog lica ili preduzetnika koji je u vremenu trajanja

- njegovog mandata bio subjekt regulisanja tržišta železničkih usluga;
- jasno je propisana nadležnost Direkcije za železnice za podnošenje zahteva za pokretanje prekršajnog postupka u slučaju nepostupanja po zahtevu i rešenju Direkcije;
  - precizno je definisana odredba o nadležnosti Direkcije za železnice za administrativno izvršenje njenih rešenja;
  - izostavljene su odredbe o nadležnosti Direkcije za železnice za utvrđivanje troškova povodom podnošenja zahteva za dodelu trase, iz razloga što je obrada zahteva obuhvaćena minimalnim paketom usluga, kao i odredba o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa;
  - izostavljene su donacije kao izvor prihoda Direkcije za železnice.

Navedene izmene u delokrugu nadležnosti Direkcije za železnice, sugerisane su i u Izveštaju o napredku EK u 2013. godini, kao neophodne za postizanje efikasnosti i nezavisnosti ove institucije u oblasti regulatornih poslova.

Nadalje, u ovaj zakon uvrštene su i sledeće izmene:

- u cilju bolje primenjivosti samog zakona predviđene su odredbe o donošenju podzakonskih akata u svim oblastima gde je to svrsishodno, kao na primer kod pristupa infrastrukturi gde se predvidelo da ministar nadležan za poslove saobraćaja propisuje elemente ugovora o korišćenju železničke infrastrukture;
- u skladu sa zapažanjima nadležnog ministarstva, kao i informacijama dobijenim o početnim rezultatima iz prakse, nedavno donetog važećeg zakona, kao i poređenjem sa pravnom materijom drugog sistemskog zakona – Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, u delu upravljanja i korišćenja železničke infrastrukture dodate su odredbe koje se odnose na putne prelaze, posebno troškove, održavanje, rekonstrukciju i sanaciju (dosadašnji termini su obnova i unapređenje) a izmena je izvršena radi harmonizacije sa Zakonom o planiranju i izgradnji i izvršeno je logičnije i srodnije povezivanje odredaba u odnosu na važeći zakon;
- izvršeno je preciziranje definicija i odredaba o organizovanju prevoza, kao i izgradnji i održavanju posebnih vrsta železnice, u šta spadaju metro, žičare, turističko-muzejska železnica i gradska železnica;
- u celokupnom tekstu ovog zakona izvršeno je terminološko pojašnjenje i preciziranje, kao i usklađivanje sa terminima iz Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, što je rezultiralo proširenjem pojmovnika.

Pored usvojenih izmena i dopuna predmetnog zakona, razmatrani su i brojni drugi predlozi za koje nije postignut stručni konsenzus i nije postojalo ubeđenje da će uticati na cilj izmena koji je prvenstveno definisan u smislu da se zakon što hitnije učini maksimalno jasnim, svrsishodnim i primenjivim radi neodložnog povećanja efikasnosti i konkurentnosti železničkog prevoza u odnosu na druge vidove saobraćaja.

Tekst Nacrta zakona predstavljen je na raspravi organizovanoj u Nišu dana 26. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Novom Sadu dana 27. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Subotici dana 28. novembra 2014. godine, raspravi organizovanoj u Užicu dana 3. decembra 2014. godine i raspravi organizovanoj u Beogradu dana 5. decembra 2014. godine.

Kroz sprovedenu javnu raspravu u izradu Nacrta zakona uključili su se i drugi zainteresovani subjekti (200 učesnika koji su predstavljali: republičke, pokrajinske, gradske, granske i druge organizacije sindikata, udruženja poslodavaca, državne organe, javne službe, privredne subjekte, poslaničke grupe i stručnu javnost). Predlozi i sugestije sa javne rasprave koji su bili usmereni na poboljšanje predloženog teksta Nacrta zakona i koji su u duhu koncepta na kojima se isti zasniva, ugrađeni u tekst Nacrta zakona.

Najčešća pitanja i sugestije u vezi Nacrta zakona koja su izneta u toku javne rasprave su:

#### **1. Primedbe na član 4.**

Potrebno je razmotriti tekst da železnička infrastruktura ne obuhvata objekte za održavanje voznih sredstava sa pripadajućim kolosecima i železničke depoe.

#### **2. Primedbe na član 6.**

Potrebno je dopuniti član 6. u smislu da Vlada na predlog Ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, autonomne pokrajine i jedinica lokalne samouprave donose akt o kategorizaciji železničkih pruga.

#### **3. Primedba na član 7.**

Reč „društvo kapitala” potrebno je zameniti rečju „javni upravljač”.

#### **4. Primedba na član 9.**

Reč „društvo” potrebno je zameniti rečima „javni upravljač”, a reči „mogu se preneti” zameniti rečima „prenose se”.

Potrebno je dodati i manipulativne pruge.

#### **6. Primedbe na član 15.**

U članu 15. predviđeno je da upravljač infrastrukture može obustaviti javni prevoz putnika i robe ukoliko je prevoz nerentabilan. Reč nerentabilan je vrlo diskutabilna reč i potrebno je zameniti je drugim adekvatnim izrazom.

#### **7. Primedbe na član 47.**

U odnosu na primenu koncesije potrebno je preneti sve termine i odrednice koje se odnose na železnicu iz Zakona o Javno privatnom partnerstvu i koncesijama, u ovom slučaju na delatnost od opšteg interesa kakva je železnička infrastruktura.

#### **8. Primedbe na član 48.**

U članu 48. navodi se da troškove rekonstrukcije železničke infrastrukture snosi investitor - ako se drugačije ne sporazumeju investitor i upravljač infrastrukture.

Ovu tačku treba promeniti i ona treba da glasi: „troškove rekonstrukcije snosi javni upravljač na osnovu posebnog sporazuma - ugovora sa investitorom kojim se uređuju međusobni odnosi i međusobne naknade za učešće investitora objekta”.

#### **9. Primedbe na član 46.**

U članu 46. treba dodati tekst da Narodna skuptšina donosi nacionalni program železničke infrastrukture „uz mišljenje autonomne pokrajine i lokalnih samouprava”.

#### **10. Primedbe na čl. 78 - 83.**

U navedenim članovima treba izbaciti termin „kombinovani transport” i koristiti termine iz Zakona o prostornom planu Republike Srbije, odnosno treba koristiti termin „intermodalni transport” i „multimodalni transport”.

**11.** Predstavnik svih sindikata predložio je odloženu primenu odredaba zakona kojima se otvara tržište za konkurenciju i to danom stupanja Republike Srbije u punopravno članstvo Evropske unije, a u cilju pružanja šanse za opstanak „Železnice Srbije” ad. Stavovi Radne grupe bili su podeljeni kada je reč o predloženom rešenju.

Neki od predloga koji su dati suštinski menjaju model Nacrta zakona, dok drugi nisu u skladu sa Direktivom 34 iz 2012. godine, t.j. Direktivama Saveta 91/440,

95/18 i 2001/14 te iz tog razloga nisu uvršćeni u Nacrt zakona. I drugi najčešći predlozi za izmene pojedinih rešenja u Nacrtu zakona koji su bili predmet rasprave na Radnoj grupi koja je radila na ovom nacrtu, detaljno su razmatrani, cenjeni od strane svih stručnih članova Radne grupe i na kraju prihvaćeni u predloženoj formi kao nešto što možda ne odgovara svakom učesniku u potpunosti ali je prihvatljivo rešenje za sve strane. Iz navedenog razloga, ove primedbe nisu prihvaćene i predložene kao deo zakonskih rešenja.

Nacrt zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici bio je razmatran i od strane nadležnih organa Evropske komisije, čiji su predlozi i sugestije uvaženi, čime se obezbedilo i pozitivno mišljenje Kancelarije za evropske integracije.

#### **10. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava**

Nakon donošenja Predloga zakona o izmenama i dopunama zakona o železnici planirano je donošenje podzakonskih akata, od strane Ministarstva saobraćaja, Direkcije za železnice, od kojih je većina već pripremljena, zahvaljujući pomoći EU, odnosno eksperata u okviru projekata koje je finansirala EU Twinning projekata i Tehničke pomoći „Železnice Srbije” ad u restrukturiranju pojedinih oblasti. Takođe, predviđeno je da „Železnice Srbije” ad donesu, u što kraćem roku, svoja akta kako bi ovaj zakon mogao da ima punu primenu.

Podzakonski akti čije je donošenje predviđeno Predlogom zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici su:

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, na zahtev upravljača putne infrastrukture uz prethodno pribavljenu saglasnost upravljača železničke infrastrukture, donosi akt kojim se otvaraju novi, ukidaju ili rekonstruišu postojeći putni prelazi.

Ministar nadležan za poslove građevinarstva bliže uređuje sadržinu tehničke dokumentacije, proceduru izdavanja odobrenja za izvođenje radova na rekonstrukciji železničke infrastrukture i odobrenja za njenu upotrebu.

Ministar uređuje uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje turističko-muzejske železnice, kao i uslove organizovanja i regulisanja javnog prevoza na toj železnici.

Rok za donošenje navedenih podzakonskih akata nije moguće odrediti, obzirom da je on definisan trenutno važećim Zakonom o železnici, a prelazne i završne odredbe tog zakona Predlogom o izmenama i dopunama Zakona o železnici nisu menjane.

Mere za sprovođenje rešenja sadržanih u ovom zakonu naročito uključuju sledeće mere i aktivnosti:

- regulatorne, donošenjem podzakonskih akata neophodnih za punu primenu ovog zakona;
- institucionalne;
- neregulatorne mere, kao što su upotreba ekonomskih instrumenata, tržišna rešenja, informacione i obrazovne kampanje i aktivnosti;
- druge mere i aktivnosti koje za cilj imaju punu primenu zakonskih rešenja i sistema kontrole primene, što uključuje mere za praćenje ostvarivanja zacrtanih ciljeva.



PREGLED ODREĐABA ZAKONA O ŽELEZNICI  
KOJE SE MENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

**Član 2.**

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, u smislu ovog zakona je: održavanje javne železničke infrastrukture; organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja; obezbeđenje pristupa i korišćenja javne železničke infrastrukture svim zainteresovanim železničkim prevoznicima, kao i pravnim i fizičkim licima koja obavljaju prevoz za sopstvene potrebe; zaštita javne železničke infrastrukture i vršenje investitorske funkcije na izgradnji i rekonstrukciji javne železničke infrastrukture.

Prevoz putnika i PREVOZ robe u železničkom saobraćaju može se vršiti kao javni prevoz ili kao prevoz za sopstvene potrebe.

Obavljanje delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i delatnosti obavljanja prevoza PUTNIKA I PREVOZA ROBE u železničkom saobraćaju uređuje se na načelima razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.

**Član 3.**

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

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

2) *dodela trase voza* je raspodela kapaciteta javne železničke infrastrukture koju vrši upravljač infrastrukture;

3) *železnička vozna sredstva* su vučna, vučena i ostala vozila;

4) *železnički prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji je registrovan za obavljanje delatnosti javnog prevoza u železničkom saobraćaju i kome je izdata licenca za prevoz, uz obavezu da obezbedi vuču vozova ili pruža samo uslugu vuče vozova;

5) *železnički prevoznik za sopstvene potrebe* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja isključivo prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz;

6) *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;

7) *žičara* je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim osobinama, i može biti viseća žičara, uspinjača i vučnica, kojom se vrši javni prevoz putnika i robe ili samo putnika, odnosno robe ili lica i robe za sopstvene potrebe;

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

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

10) *Izjava o mreži* je dokument kojim se utvrđuju kriterijumi i postupak za dodelu kapaciteta infrastrukture, naplata naknada i cena usluga, kao i druge informacije koje su potrebne da bi se mogao podneti zahtev za dodelu trase voza;

11) *industrijska železnica* je železnica kojom privredno društvo iz oblasti industrije, šumarstva, rudarstva ili drugih oblasti privrede prevozi robu ili lica za sopstvene potrebe;

12) *industrijski kolosek* je železnički kolosek koji se priključuje na javnu železničku infrastrukturu i služi za dopremanje i otpremanje robe za vlasnika, odnosno nosioca prava korišćenja tog koloseka;

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

14) *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 isključivanje svih drugih železničkih prevoznika;

15) *javna železnička infrastruktura* je pruga sa svim pripadajućim objektima, postrojenjima, uređajima i slično u funkciji železničkog saobraćaja, kao dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koju mogu koristiti svi železnički prevoznici i železnički prevoznici za sopstvene potrebe pod jednakim uslovima;

16) *javni prevoz* je prevoz putnika i robe, koji je dostupan svim korisnicima pod jednakim uslovima;

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

18) *kapacitet infrastrukture* je ukupan broj trasa vozova koji se planira sa postojećim stanjem tehničke pouzdanosti i tehnološke raspoloživosti elemenata infrastrukture na određenoj pruzi u određenom periodu vremena;

19) *koordinacija* je proces tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioci zahteva vrše usklađivanje pojedinačnih zahteva radi dodeljivanja trasa voza;

20) *licenca za prevoz* je isprava koju nadležni organ izdaje železničkom prevozniku i železničkom prevozniku za sopstvene potrebe o sticanju prava za obavljanje svih ili posebnih vrsta prevoza u železničkom saobraćaju;

~~21) *licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom* je isprava koju nadležni organ izdaje privrednom društvu čiji je osnivač Republika Srbija, drugom privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku o sticanju prava na upravljanje javnom železničkom infrastrukturom;~~

22) *manipulativna pruga* je deo javne železničke infrastrukture upravljača infrastrukture koja služi za prevoz robe za potrebe privrednog društva, drugog pravnog lica ili preduzetnika, po potrebi i bez utvrđenog reda vožnje;

23) *metro* je prostorno nezavisan šinski sistem visokog kapaciteta sa posebnim konstruktivnim i energetsko-pogonskim karakteristikama;

24) *mreža* je celokupna javna železnička infrastruktura kojom upravlja upravljač infrastrukture;

25) *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;

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

27) *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, ukoliko bi postupao rukovodeći se samo komercijalnim, interesima, ne bi prihvatio ili ga ne bi prihvatio u istoj meri ili pod istim uslovima bez nadoknade;

~~28) *obnova* je veća zamena na elementima železničke infrastrukture ili železničkim voznim sredstvima kojima se ne menjaju njihove osnovne karakteristike, već se dovode u projektovano stanje;~~

29) *okvirni sporazum* je ugovor kojim se uređuju prava i obaveze podnosilaca zahteva i upravljača infrastrukture u vezi sa kapacitetom infrastrukture koji će se dodeljivati i naknadama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda važenja jednog reda vožnje;

30) *opšte pravilo* je mera koja se bez diskriminacije primenjuje na sve usluge javnog prevoza putnika iste vrste na određenom geografskom području za koje je odgovoran nadležni organ;

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

~~32) *podnosilac zahteva* je železnički prevoznik, železnički prevoznik za sopstvene potrebe, pošiljalac robe ili špediter;~~

33) *prevoz za sopstvene potrebe* je prevoz lica ili robe koji železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, imalac železničkih voznih sredstava, vrši tim sredstvima za potrebe svoje delatnosti;

34) *pružni pojas* je zemljišni pojas sa obe strane pruge, u širini od 8 m, u naseljenom mestu 6 m, računajući 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, UKRSNICA, stajališta, rasputnica, putnih prelaza i slično) koji obuhvata sve tehničko - tehnološke objekte, instalacije i pristupno- požarni put do najbližeg javnog puta;

35) *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;

35A) ROBA PODRAZUMEVA STVARI KOJE SE PREVOZE U ŽELEZNIČKOM ROBNOM SAOBRAĆAJU;

36) *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;

~~37) turističko-muzejska železnica je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama, kojom se vrši prevoz u turističke svrhe, uključujući i prevoz železničkim voznim sredstvima muzejske vrednosti, pod posebnim uslovima propisanim uputstvom o vršenju saobraćaja na ovim železnicama;~~

37) TURISTIČKO-MUZEJSKA ŽELEZNICA JE ŽELEZNICA SA POSEBNIM SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM KARAKTERISTIKAMA, KOJOM SE VRŠI JAVNI PREVOZ PUTNIKA, UKLJUČUJUĆI I PREVOZ ŽELEZNIČKIM VOZIM SREDSTVIMA MUZEJSKE VREDNOSTI;

38) *ugovor o obavezi javnog prevoza* PUTNIKA obuhvata jedan ili više pravno obavezujućih akata kojima se potvrđuje sporazum između nadležnog organa i železničkog prevoznika o poveravanju tom prevozniku upravljanja i pružanja usluga javnog prevoza u skladu sa obavezama koje proističu iz tog ugovora. Sastavni deo ugovora takođe može činiti odluka nadležnog organa koja sadrži uslove pod kojima nadležni organ poverava pružanje takvih usluga železničkom prevozniku;

39) *upravljac infrastrukture* je JAVNO PREDUZEĆE, društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturuom;

40) 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.

## II. UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

### 1. Elementi železničke infrastrukture

#### Član 4.

Železnička infrastruktura obuhvata donji i gornji stroj pruge, tunele, mostove i ostale objekte na pruži, stanične koloseke, telekomunikaciona, signalno-sigurnosna, elektrovučna, elektroenergetska i ostala postrojenja i uređaje na pruži, opremu pruge, zgrade železničkih službenih mesta i ostale objekte u pružnom pojasu koji su u funkciji regulisanja železničkog saobraćaja i održavanja železničke infrastrukture, terminale, pružni pojas i vazdušni prostor iznad pruge u visini od 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona preko 220 kV, računajući MEREĆI iznad gornje ivice šine.

Železnička infrastruktura obuhvata i izgrađeni putni prelaz kod ukrštanja železničke infrastrukture i puta ~~izveden u istom nivou~~ sa obe strane koloseka u širini od tri metra računajući od ose koloseka, uključujući i prostor između koloseka kada se na putnom prelazu nalazi više koloseka.

Železnička infrastruktura ne obuhvata objekte za održavanje voznih sredstava sa pripadajućim kolosecima i železničke depoe.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže propisuje elemente železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana.

## 2. Vrste železničke infrastrukture

### Član 5.

Železnička infrastruktura može biti javna železnička infrastruktura (u daljem tekstu: železnička infrastruktura) i industrijska železnica ili industrijski kolosek.

TURISTIČKO-MUZEJSKA ŽELEZNICA JE DEO JAVNE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.

## 2A UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

### Član 7.

Železnička infrastruktura je dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koje mogu koristiti železnički prevoznici i železnički prevoznici za sopstvene potrebe, pod jednakim uslovima, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljanje železničkom infrastrukturom je delatnost od opšteg interesa.

~~Delatnost iz stava 2. ovog člana obavlja društvo kapitala koje se osniva i posluje u skladu sa zakonom kojim se uređuje obavljanje delatnosti od opšteg interesa (u daljem tekstu: Društvo).~~

DELATNOST IZ STAVA 2. OVOG ČLANA MOŽE OBAVLJATI JAVNO PREDUZEĆE ILI DRUŠTVO KAPITALA U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE POLOŽAJ JAVNIH PREDUZEĆA.

Delatnost iz stava 2. ovog člana može da obavlja i preduzetnik, pod uslovima i na način utvrđen zakonom.

Upravljač infrastrukture mora biti računovodstveno razdvojen od privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza putnika i robe.

Upravljač infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva.

Član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva, ako se radi o povezanim društvima u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva, ne može istovremeno biti član organa upravljanja upravljača infrastrukture.

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.

Članovi organa upravljanja upravljača infrastrukture, kao i viši rukovodeći kadar na poslovima dodele kapaciteta infrastrukture, utvrđivanja naknada za korišćenje kapaciteta infrastrukture, izrade i objavljivanja reda vožnje i izrade Izjave o mreži, nakon prestanka obavljanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dve godine, ne mogu biti imenovani za članove organa upravljanja privrednih društava koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva, u periodu od najmanje dve godine.

Upravljač infrastrukture mora da ima ~~licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom~~ i sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koje izdaje Direkcija za železnice.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

#### **Član 8.**

Društvo UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE donosi program održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja, kao i izgradnje i rekonstrukcije železničke infrastrukture, na koji saglasnost daje Vlada.

#### **Član 9.**

~~Poslovi upravljanja na delu železničke infrastrukture za koju Društvo nema ekonomski interes, mogu se preneti upravljaču infrastrukture koga osniva autonomna pokrajina, odnosno jedinica lokalne samouprave.~~

POSLOVI UPRAVLJANJA NA DELU ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE ZA KOJU UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE NEMA EKONOMSKI INTERES, PRENOSE SE UPRAVLJAČU INFRASTRUKTURE KOGA OSNIVA AUTONOMNA POKRAJINA, ODNOSNO JEDINICA LOKALNE SAMOUPRAVE.

Prenos prava upravljanja iz stava 1. se odnosi na pruge od regionalnog i lokalnog značaja.

Odluku o prenosu poslova iz stava 1. ovog člana, donosi Društvo UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE na zahtev autonomne pokrajine, odnosno jedinice lokalne samouprave, u skladu sa zakonom.

Na odluku iz stava 3. ovog člana, saglasnost daje Vlada.

Upravljanje železničkom infrastrukturom iz stava 1. ovog člana vrši se u skladu sa odredbama ovog zakona.

### **3. Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom**

#### **Član 10.**

~~Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču infrastrukture, 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 ispunjen je ako:~~

~~1) podnosilac zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili pravosnažno osuđeni za teška krivična dela i privredne prestupe;~~

~~2) podnosilac zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili osuđeni za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu;~~

~~3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.~~

~~Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost ispunjen je ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.~~

~~Uslov koji se odnosi na stručnost ispunjen je ako podnosilac zahteva ima upravu, koja poseduje znanje ili iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan~~

način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci, kao i osoblje koje je stručno i osposobljeno za organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja i održavanje železničke infrastrukture.

Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost ispunjen je ako je podnosilac zahteva adekvatno osiguran ili je na drugi način, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, obezbedio pokriće svojih obaveza po osnovu naknade štete pričinjene korisniku trase voza ili trećim licima.

Način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom bliže uređuje Direkcija za železnice.

Licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija za železnice, u formi rešenja.

#### **Član 11.**

Licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom Direkcija za železnice izdaje u formi rešenja, ako su ispunjeni uslovi iz člana 10. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.

Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se na neodređeno vreme, dok upravljač infrastrukture ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je. Rešenje o odbijanju zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija za železnice vodi evidenciju o izdatim licencama za upravljanje železničkom infrastrukturom.

#### **Član 12.**

Direkcija za železnice proverava svakih 12 meseci da li upravljač infrastrukture ispunjava uslove iz člana 10. ovog zakona.

Ako se prilikom provere iz stava 1. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 10. ovog zakona nije ispunjen ili ako između dve provere inspektor za železnički saobraćaj utvrdi da upravljač infrastrukture ne ispunjava te uslove, Direkcija za železnice će oduzeti licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Rešenje o oduzimanju licence za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Postupak za izdavanje i oduzimanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom, sadržina te licence i način provere ispunjenosti propisanih uslova, bliže uređuje Direkcija za železnice.

#### **Član 13.**

Za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom plaća se taksa i prihod je budžeta Republike Srbije.

Visinu takse iz stava 1. ovog člana utvrđuje Direkcija za železnice, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

#### **Član 17.**

Železničku infrastrukturu može da koristi železnički prevoznik i železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ako ima:

- 1) licencu za prevoz;

2) certifikat o bezbednosti za prevoz, koji se izdaje u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju;

3) ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.

Ugovorom o korišćenju železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i lica iz stava 1. ovog člana, a koja se odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, kao i na plaćanje naknada za korišćenje železničke infrastrukture i cena usluga.

Ugovor o korišćenju železničke infrastrukture mora biti zaključen najkasnije četiri meseca pre početka važenja novog reda vožnje.

**MINISTAR BLIŽE PROPISUJE ELEMENTE UGOVORA O KORIŠĆENJU ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE.**

### **Član 18.**

Izjava o mreži naročito sadrži: opšte odredbe; uslove za pristup i korišćenje železničke infrastrukture; pregled saobraćajno-tehničkih ~~osobina~~ KARAKTERISTIKA železničke infrastrukture koja je na raspolaganju i ograničenja u ~~upotrebi~~ KORIŠĆENJU; principe, prioritete i kriterijume za dodelu kapaciteta infrastrukture; vrste usluga; principe naplate naknada i cena usluga, kao i visine naknada sa načinom njihovog proračuna.

Ministar bliže propisuje sadržinu i formu Izjave o mreži.

Izjava o mreži objavljuje se, radi informisanja, na internet stranici upravljača infrastrukture i može se preuzeti od upravljača infrastrukture u štampanoj i elektronskoj formi, posle uplate iznosa koji ne može premašiti troškove njenog objavljivanja.

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

Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre krajnjeg datuma za podnošenje zahteva za dodelu trase voza.

### **b) Dodela kapaciteta infrastrukture**

#### **Član 20.**

Kapacitet infrastrukture daje se na korišćenje dodelom trase voza.

Zahtev za dodelu trase voza podnosi se godinu dana, a najkasnije 10 meseci, pre početka važenja novog reda vožnje.

Po isteku roka iz stava 2. ovog člana mogu se podnositi zahtevi za dodelu trasa voza koje nisu dodeljene i zaključivati ugovori o korišćenju železničke infrastrukture.

Podnosilac zahteva je dužan da, prilikom podnošenja zahteva iz st. 2. i 3. ovog člana, uplati iznos na ime troškova postupka za dodelu trase voza.

~~Direkcija za železnice utvrđuje visinu troškova iz stava 4. ovog člana.~~

**UPRAVLJAČ UTVRĐUJE VISINU TROŠKOVA IZ STAVA 4. OVOG ČLANA I OBJAVLJUJE JE NA SVOM VEB PORTALU.**

Zahtev za dodelu trase voza sadrži naročito:

- 1) relaciju saobraćaja (polazno i odredišno službeno mesto);
- 2) vreme polaska voza iz polaznog službenog mesta i vreme dolaska voza u odredišno službeno mesto;



- 3) prevozni put;
- 4) mesto, vrsta operacija i tehnološko vreme operacija (službena mesta zaustavljanja, izmena sastava, manipulacija putnika, manipulacija robe, promena vučnog vozila i trajanje zadržavanja);
- 5) vrstu voza;
- 6) sastav voza;
- 7) seriju vučnog vozila.

Upravljač infrastrukture je dužan da informacije dobijene od podnosioca zahteva čuva kao poslovnu tajnu.

Dodela kapaciteta infrastrukture radi obavljanja poslova održavanja te infrastrukture predviđa se u toku procesa planiranja kapaciteta infrastrukture.

### Član 21.

~~Zahtev za dodelu trase voza smatra se ponudom za zaključenje ugovora o korišćenju železničke infrastrukture.~~

~~Izmenjena ili dopunjena ponuda iz stava 1. ovog člana od strane upravljača infrastrukture smatra se novom ponudom učinjenom podnosiocu zahteva.~~

~~Ponuda iz st. 1. i 2. ovog člana smatra se prihvaćenom momentom zaključenja ugovora o korišćenju železničke infrastrukture između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva.~~

~~U slučaju kada je trasa voza dodeljena podnosiocu zahteva koji nije železnički prevoznik ili železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ugovor o korišćenju železničke infrastrukture zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik koga angažuje taj podnosilac zahteva.~~

~~Prigovor protiv akta o odbijanju ponude podnosi se Direkciji za železnice u roku od tri dana uz plaćanje takse u visini administrativne takse koja se naplaćuje za žalbu organu.~~

~~Direkcija za železnice je dužna da o prigovoru odluči u roku od 10 dana.~~

~~U pogledu dejstva i raskida ugovora, naknade štete i drugih pitanja shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju obligacioni odnosi.~~

U SLUČAJU KADA JE TRASA VOZA DODELJENA PODNOSIOCU ZAHTEVA KOJI NIJE ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ILI ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ZA SOPSTVENE POTREBE, UGOVOR O KORIŠĆENJU ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE ZAKLJUČUJU UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I ŽELEZNIČKI PREVOZNIK KOGA ANGAŽUJE TAJ PODNOSILAC ZAHTEVA.

U POGLEDU DEJSTVA I RASKIDA UGOVORA, NAKNADE ŠTETE I DRUGIH PITANJA SHODNO SE PRIMENJUJU ODREDBE ZAKONA KOJIM SE UREĐUJU OBLIGACIONI ODNOSI.

PODNOŠILAC ZAHTEVA ZA DODELU TRASE VOZA MOŽE PODNETI PRIGOVOR DIREKCIJI ZA ŽELEZNICE NA ODLUKU UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE KOJOM SE ODBIJA NJEGOV ZAHTEV ZA DODELU TRASE ILI PROTIV UTVRĐENIH USLOVA PONUDE KAPACITETA INFRASTRUKTURE, KAO I UKOLIKO NIJE ZADOVOLJAN POSTUPKOM DODELE TRASA VOZA I NJEGOVIM ISHODOM, UZ PLAĆANJE TAKSE U VISINI ADMINISTRATIVNE TAKSE KOJA SE NAPLAĆUJE ZA ŽALBU ORGANU.

### Član 24.

Tokom procesa planiranja reda vožnje iz člana 23. ovog zakona, kada naiđe na sukobljavanje različitih zahteva, upravljač infrastrukture nastoji da, putem koordinacije zahteva, obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva.

Kada se pojavi situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da predloži kapacitet infrastrukture koji se razlikuje od onog koji se traži u zahtevu za dodelu trase voza.

Upravljač infrastrukture nastoji da, kroz koordinaciju sa podnosiocima zahteva, postigne rešenje svih sporova.

Principi kojim se rukovode u procesu koordinacije definišu se u Izjavi o mreži.

~~U slučaju sporova koji se odnose na dodelu kapaciteta infrastrukture obezbeđuje se sistem rešavanja sporova kako bi se takvi sporovi rešili blagovremeno. Ako se ovaj sistem primeni, odluka se mora doneti u roku od 10 radnih dana, bez obzira na postupke po prigovorima.~~

NE DOVODEĆI U PITANJE EVENTUALNE POSTUPKE PO PRIGOVORU U SMISLU ČL. 21. I 93. ZAKONA, U SLUČAJU SPOROVA KOJI SE ODOSE NA DODELU KAPACITETA INFRASTRUKTURE OBEZBEĐUJE SE SISTEM REŠAVANJA SPOROVA KAKO BI SE TAKVI SPOROV I REŠILI BLAGOVREMENO. OVAJ SISTEM REŠAVANJA SPOROVA MORA BITI NAVEDEN U IZJAVI O MREŽI. AKO SE OVAJ SISTEM PRIMENI, ODLUKA SE MORA DONETI U ROKU OD 10 RADNIH DANA.

### Član 29.

Korisnik trase voza plaća upravljaču infrastrukture:

- 1) naknadu za Minimalni paket usluga, koje obuhvataju:
  - ~~(1) — upravljanje zahtevima za kapacitetom infrastrukture,~~
  - (1) OBRADU ZAHTEVA ZA KAPACITETOM INFRASTRUKTURE,
  - (2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet infrastrukture,
  - (3) korišćenje pruga, skretnica i čvorova,
  - ~~(4) — upravljanje kretanjem vozova, uključujući signalizaciju, propise, sistem za operativno praćenje i komunikaciju i pružanje informacija o kretanju voza,~~
  - (4) REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM VOZOVA, UKLJUČUJUĆI SIGNALIZACIJU, PROPISE, SISTEM ZA OPERATIVNO PRAĆENJE I KOMUNIKACIJU I PRUŽANJE INFORMACIJA O KRETANJU VOZA,
  - (5) obezbeđivanje svih drugih informacija neophodnih za upravljanje saobraćajem za koji je kapacitet infrastrukture dodeljen;
- 2) naknadu za pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata pristup:
  - (1) objektima za snabdevanje gorivom,
  - (2) putničkim stanicama, staničnim zgradama i drugim objektima,
  - (3) teretnim terminalima,

- (4) ranžirnim stanicama,
  - (5) objektima za formiranje vozova,
  - (6) kolosecima za gariranje,
  - (7) ostalim tehničkim objektima za održavanje;
- 3) naknadu za korišćenje službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata:
- (1) korišćenje opreme za snabdevanje električnom energijom za vuču,
  - (2) korišćenje postrojenja za snabdevanje gorivom,
  - (3) korišćenje putničkih stanica, staničnih zgrada i drugih objekata,
  - (4) korišćenje teretnih terminala,
  - (5) korišćenje ranžirnih stanica,
  - (6) korišćenje postrojenja za formiranje vozova,
  - (7) korišćenje kolosečnih grupa za gariranje,
  - (8) održavanje i drugih tehničkih postrojenja.

Pored naknada iz stava 1. ovog člana upravljač infrastrukture i korisnik trase voza mogu posebno ugovoriti pružanje i cene dodatnih i pratećih usluga, i to:

- 1) dodatne usluge:
  - (1) snabdevanje strujom za vuču,
  - (2) predgrevanje putničkih vozova,
  - (3) snabdevanje gorivom, manevrisanje i sve druge usluge koje se pružaju u gore pomenutim objektima i postrojenjima,
  - (4) prilagođene usluge za:
    - kontrolu transporta opasnih tereta,
    - pomoć u saobraćanju vozova sa naročitim pošiljkama;
- 2) prateće usluge:
  - (1) pristup telekomunikacionoj mreži,
  - (2) pružanje dodatnih informacija,
  - (3) tehnički pregled voznih sredstava.

O naknadama i uslugama iz stava 1. tačka 3) i stava 2. ovog člana, a koje ne omogućava upravljač infrastrukture, isti obezbeđuje u Izjavi o mreži informacije o davaocima naknada i usluga.

Korišćenje službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja kojima ne upravlja upravljač infrastrukture, kao i dopunske i prateće usluge, koje ne obezbeđuje upravljač infrastrukture, predmet su posebnog ugovora između korisnika trase voza i korisnika tih službenih objekata ili servisnih postrojenja, odnosno davaoca dopunskih i pratećih usluga.

Naknade za minimalni paket usluga i pristup prugom službenim objektima, odnosno servisnim postrojenjima zasnovane su na troškovima koji direktno nastaju kao rezultat odvijanja železničkog saobraćaja.

Cene usluga iz stava 2. ovog člana, visina naknada iz stava 5. ovog člana, kao i cene usluga iz člana 35. ovog zakona, mogu se izmeniti u zavisnosti od uslova

na tržištu železničkih usluga, uzimajući u obzir ukupne troškove kao gornju granicu na kojoj naknade i cene usluga mogu biti zasnovane, u kom slučaju to mora biti objavljeno najmanje tri meseca unapred.

Cene usluga iz stava 2. ovog člana i člana 35. ovog zakona utvrđuju se u skladu sa Metodologijom.

Kada usluge iz stava 2. ovog člana, pruža samo jedan pružalac usluga, cene koje se naplaćuju za te usluge zavise od troškova pružanja takvih usluga, izračunato na osnovu realnog nivoa korišćenja.

## **5. Izgradnja i rekonstrukcija železničke infrastrukture**

### **Član 45.**

Izgradnja železničke infrastrukture vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata.

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

### **Član 49.**

Na mestu ukrštanja puta i ulica sa pružnim i staničnim kolosecima, železničkom infrastrukturom i železničkim saobraćajem upravlja upravljač ŽELEZNIČKE infrastrukture, a putnom uličnom i pešačkom infrastrukturom 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 SANACIJI PUTNIH PRELAZA, IZMENOM ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA UPRAVLJA UPRAVLJAČ 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.

~~Upravljač infrastrukture može imati poseban organizacioni deo u čijoj nadležnosti je obezbeđivanje saobraćaja na mestima ukrštanja puteva, ulica i pešačkih staza sa železničkim kolosecima u nivou u saradnji sa upravljačima putne infrastrukture, odnosno jedinicom lokalne samouprave.~~

Razmak između dva ukrštanja železničke infrastrukture i javnog puta ne može da bude manji od 2.000 m, OSIM U IZUZETNIM SLUČAJEVIMA KOJE PROPISUJE MINISTAR.

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

Upravljač infrastrukture određuje mesto ukrštanja iz stava 5. ovog člana u skladu sa uslovima za uređenje prostora i uslovima za bezbednost saobraćaja, u sporazumu sa upravljačem nekategorisanih puteva.

**ČLAN 49A**

AKO DO UKRŠTANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I PUTA DOĐE PO ZAHTEVU 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.

**ČLAN 49B**

MINISTARSTVO, NA ZAHTEV UPRAVLJAČA PUTNE INFRASTRUKTURE UZ PRETHODNO PRIBAVLJENU SAGLASNOST UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE, DONOSI AKT KOJIM SE OTVARAJU NOVI, UKIDAJU ILI REKONSTRUIŠU POSTOJEĆI PUTNI PRELAZI.

UKOLIKO JE RAZMAK IZMEĐU DVA UKRŠTANJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I PUTA MANJI OD 2000 M, POSTUPAK UKIDANJA PUTNOG PRELAZA SPROVODI SE U SKRAĆENOM POSTUPKU.

**ČLAN 49V**

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 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 INFRASTRUKTURE, UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE I PREDUZEĆE, DRUGO PRAVNO LICE ILI PREDUZETNIK SRAZMERNO POTREBAMA ŽELEZNIČKOG I DRUMSKOG SAOBRAĆAJA KOJE SU USLOVILE TE PROMENE, AKO SE DRUGAČIJE NE SPORAZUMEJU.

**ČLAN 49G**

AKO IZGRADNJOM PUTNE INFRASTRUKTURE DOĐE DO NJENOG UKRŠTANJA SA ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM U NIVOU, UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE JE DUŽAN DA IZGRADI PUT U ZONI PUTNOG PRELAZA.

AKO IZGRADNJOM ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE DOĐE DO NJENOG UKRŠTANJA SA PUTNOM INFRASTRUKTUROM U NIVOU, TROŠKOVE IZGRADNJE DELA PUTA U ZONI PUTNOG PRELAZA SNOSI UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE.

### Član 50.

~~Rekonstrukcijom železničke infrastrukture, u smislu ovog zakona, smatraju se i radovi koji mogu biti od uticaja na stabilnost železničke pruge (sanacija), objekata na železničkoj pruzi i vozila, izvođenje radova na izgrađenom objektu koji odstupaju od uslova pod kojima je odobrena izgradnja i promena osnovne karakteristike trase pri menjanju položaja 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.~~

REKONSTRUKCIJOM ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE, U SMISLU OVOG ZAKONA, SMATRAJU SE I RADOVI KOJI MOGU BITI OD UTICAJA NA STABILNOST ŽELEZNIČKE PRUGE, OBJEKATA NA ŽELEZNIČKOJ PRUZI, IZVOĐENJE RADOVA NA IZGRAĐENOM OBJEKTU KOJI ODSTUPAJU OD USLOVA POD KOJIMA JE ODOBRENA IZGRADNJA I PROMENA OSNOVNE KARAKTERISTIKE TRASE PRI MENJANJU POLOŽAJA 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.

MINISTAR NADLEŽAN ZA POSLOVE GRAĐEVINARSTVA BLIŽE UREĐUJE SADRŽINU TEHNIČKE DOKUMENTACIJE, PROCEDURU IZDAVANJA ODOBRENJA ZA IZVOĐENJE RADOVA NA REKONSTRUKCIJI ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE I ODOBRENJA ZA NJENU UPOTREBU.

REKONSTRUKCIJA ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE VRŠI SE U SKLADU SA ZAKONOM, TEHNIČKIM PROPISIMA I STANDARDIMA.

### Član 51.

~~Rekonstrukcija železničke infrastrukture vrši se u skladu sa:~~

- ~~1) zakonom, pravilima i tehničkim normativima;~~
- ~~2) materijalom i rezervnim delovima koji su snabdeveni dokumentima kojima se potvrđuje usaglašenost proizvoda sa propisanim tehničkim zahtevima izdatim od strane ovlašćenih preduzeća i drugih pravnih lica.~~

~~Koncesijom se stiče pravo na gradnju nove železničke infrastrukture. Pravo na dodelu koncesije ima svako domaće ili strano pravno lice u skladu sa zakonom, kojim se uređuje pitanje koncesije.~~

### ČLAN 52A

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE DUŽNI SU DA ZAKLJUČE UGOVOR KOJIM BLIŽE UREĐUJU MEĐUSOBNE ODNOSU 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 REGULIŠU DRUGA PITANJA IZ TIH ODNOSA.

UGOVOR IZ STAVA 1. OVOG ČLANA MORA BITI POTPISAN NAJKASNIJE DO 15. FEBRUARA ZA TEKUĆU GODINU.

UGOVOR IZ STAVA 1. OVOG ČLANA ZAKLJUČUJE SE NA NEODREĐENO VREME, UZ OBAVEZU UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE DA O PROMENI TEHNIČKIH PODATAKA GODIŠNJE OBAVEŠTAVA UPRAVLJAČA PUTNE INFRASTRUKTURE .

#### **Član 53.**

~~Održavanje železničke infrastrukture obuhvata redovno održavanje i obnovu.~~

ODRŽAVANJE ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE OBUHVATA TEKUĆE (REDOVNO) ODRŽAVANJE I VANREDNO ODRŽAVANJE (SANACIJU I ADAPTACIJU).

#### **Član 55.**

~~Radovi na obnovi se izvode radi glavne opravke postojeće građevinske i elektrotehničke infrastrukture sa ciljem ponovnog postizanja projektovanih parametara.~~

~~Ministar bliže uređuje sadržinu tehničke dokumentacije, vrstu radova, tehničke uslove i način izvođenja radova na obnovi železničke infrastrukture.~~

RADOVI NA SANACIJI I ADAPTACIJI SE IZVODE RADU GLAVNE OPRAVKE POSTOJEĆE GRAĐEVINSKE I ELEKTROTEHNIČKE INFRASTRUKTURE SA CILJEM PONOVOG POSTIZANJA PROJEKTOVANIH PARAMETARA.

#### **ČLAN 55A**

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, KAO I PRIVREDNI SUBJEKTI KOJI OBAVLJAJU DELATNOST ODRŽAVANJA PUTEVA DUŽNI SU DA NA PUTNOM PRELAZU SPROVEDU PROPISANE MERE ZA BEZBEDAN SAOBRAĆAJ I DA PUTNE PRELAZE ODRŽAVAJU U STANJU KOJIM SE OBEZBEĐUJE BEZBEDNO ODVIJANJE SAOBRAĆAJA.

TROŠKOVE ODRŽAVANJA PUTNOG PRELAZA I TROŠKOVE OSIGURANJA BEZBEDNOG I NESMETANOG SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU SNOSE:

1) 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 – UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE;

2) TROŠKOVE ODRŽAVANJA KOLOVOZA NA PUTNOM PRELAZU I SAOBRAĆAJNIH ZNAKOVA NA PUTEVIMA KOJI UPOZORAVAJU UČESNIKE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU NA PUTNI PRELAZ - UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE;

3) 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, TROŠKOVE RUKOVANJA UREĐAJIMA ZA ZATVARANJE SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU I DRUGE NEPOSREDNE TROŠKOVE ZA OSIGURANJE BEZBEDNOG I NESMETANOG SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU SNOSE ZAJEDNO, NA RAVNE DELOVE UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE.

UPRAVLJAČ 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.

KOD KATEGORISANIH PUTEVA UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE POSTUPAJU U SKLADU SA ODREDBAMA STAVA 2. TAČ. 2) I 3) OVOG ČLANA.

#### **ČLAN 55B**

O ODRŽAVANJU DELA PUTNOG PRELAZA, KAO I O OSIGURANJU BEZBEDNOG I NESMETANOG SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU, STARA SE UPRAVLJAČ 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 ODRŽAVA UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE NA NAČIN KOJI OMOGUĆAVA BEZBEDAN I NESMETAN ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ.

#### **ČLAN 55V**

AKO ŽELEZNIČKU INFRASTRUKTURU TREBA SANIRATI ILI ADAPTIRATI ZBOG IZGRADNJE DRUGOG OBJEKTA (JAVNI PUT, RUDNIK, KAMENOLOM, AKUMULACIONO JEZERO, AERODROM I SL.), DEO 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 56.**

~~Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za železničku infrastrukturu i javni put vrši upravljač infrastrukture u skladu sa saobraćajno-tehničkim normativima i standardima.~~

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

~~O održavanju dela putnog prelaza iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kao i o osiguranju bezbednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, stara se upravljač 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 na putnom prelazu održava upravljač puteva, na način koji omogućava bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj.~~



ODRŽAVANJE ZAJEDNIČKIH STUBOVA I ZAJEDNIČKIH KONSTRUKCIJA NA MOSTU IZGRAĐENOM ZA ŽELEZNIČKU INFRASTRUKTURU I JAVNI PUT VRŠI UPRAVLJAČ 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 INFRASTRUKTURE I UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE.

O ODRŽAVANJU DELA PUTNOG PRELAZA IZ ČLANA 4. STAV 2. OVOG ZAKONA, KAO I O OSIGURANJU BEZBEDNOG I NESMETANOG SAOBRAĆAJA NA PUTNOM PRELAZU, U SKLADU SA ČLANOM 49. STAV 1. OVOG ZAKONA 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.

UPRAVLJAČ 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 INFRASTRUKTURE DA O PROMENI TEHNIČKIH PODATAKA GODIŠNJE OBAVESTI UPRAVLJAČA PUTNE INFRASTRUKTURE.

OSTALE DELOVE PUTA SA OBE STRANE PUTNOG PRAVCA NA PUTNOM PRELAZU ODRŽAVA UPRAVLJAČ PUTNE INFRASTRUKTURE, NA NAČIN KOJI OMOGUĆAVA BEZBEDAN I NESMETAN ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ.

## **7. Zaštita železničke infrastrukture**

### **Član 58.**

U infrastrukturnom pojasu, osim u zoni pružnog pojasa, izuzetno se mogu graditi objekti koji nisu u funkciji železničkog saobraćaja, a na osnovu izdate saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja, i ukoliko je izgradnja tih objekata predviđena urbanističkim planom lokalne samouprave koja propisuje njihovu zaštitu i o svom trošku sprovodi propisane mere zaštite tih objekata.

U infrastrukturnom pojasu mogu se postavljati kablovi, električni vodovi niskog napona za osvetljavanje, telegrafске i telefonske vazdušne linije i vodovi, tramvajski i trolejbuski kontaktni vodovi i postrojenja, kanalizacije i cevovodi i drugi vodovi i slični objekti i postrojenja na osnovu izdate saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE ZAKLJUČUJE UGOVOR O PRAVU SLUŽBENOSTI PROLAZA NA NEODREĐENO VREME, A VISINU NAKNADE UTVRĐUJE POSEBNIM AKTOM.

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 PRAVU 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 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 građevinske konstrukcije mosta i vijadukta moguća je izgradnja objekata ne bliže od 3 m, MERENO OD IVICE KONSTRUKCIJE, a na osnovu 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. i 3. ovog člana investitor objekta može da podnese žalbu Ministarstvu.

Ministar propisuje 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.

### **Gradska železnica, turističko-muzejska železnica, metro i žičara**

#### **9. METRO, ŽIČARA I TURISTIČKO-MUZEJSKA ŽELEZNICA**

##### **Član 63.**

~~Žičara, uslovi za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza na žičarama, uređuje se posebnim zakonom.~~

~~Ministar uređuje gradsku železnicu, turističko-muzejsku železnicu i metro, uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslove za organizovanje prevoza na ovim vođenim sistemima.~~

METRO, USLOVI ZA IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE, KAO I USLOVI ZA ORGANIZOVANJE PREVOZA METROOM, UREĐUJU SE POSEBNIM ZAKONOM.

ŽIČARA, USLOVI ZA IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE, KAO I USLOVI ZA ORGANIZOVANJE PREVOZA NA ŽIČARAMA, UREĐUJE SE POSEBNIM ZAKONOM.

MINISTAR UREĐUJE USLOVE ZA IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I ODRŽAVANJE TURISTIČKO-MUZEJSKE ŽELEZNICE, KAO I USLOVE ORGANIZOVANJA I REGULISANJA JAVNOG PREVOZA NA TOJ ŽELEZNICI.

## 10. Industrijska železnica i industrijski kolosek

### Član 64.

Odredbe ovog zakona kojima se uređuje izgradnja, rekonstrukcija, održavanje i zaštita železničke infrastrukture shodno se primenjuju i na industrijsku železnicu.

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, uređuju ugovorom upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik čija je industrijska železnica, odnosno industrijski kolosek priključen.~~

PRIKLJUČENJE INDUSTRIJSKIH ŽELEZNICA IZ STAVA 2. OVOG ČLANA I INDUSTRIJSKIH KOLOSEKA IZ STAVA 3. OVOG ČLANA I ODRŽAVANJA ODVOJNIH SKRETNICA UREĐUJU UGOVOROM UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE I PRIVREDNO DRUŠTVO, DRUGO PRAVNO LICE ILI PREDUZETNIK ČIJA JE INDUSTRIJSKA ŽELEZNICA, ODNOSNO INDUSTRIJSKI KOLOSEK PRIKLJUČEN.

ODRŽAVANJE ODVOJNIH SKRETNICA VRŠI UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, A TROŠKOVE ODRŽAVANJA SNOSI VLASNIK INDUSTRIJSKE ŽELEZNICE, ODNOSNO INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE SVOJIM AKTOM UTVRĐUJE VISINU NAKNADE TROŠKOVA ZA ODRŽAVANJE ODVOJNIH SKRETNICA.

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.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, vlasnik, odnosno imalac industrijskog koloseka, dužan je da donese akt o uslovima za održavanje i zaštitu industrijskog koloseka, železničkih voznih sredstava i drugih sredstava ~~izgrađenih po posebnim tehničkim normativima i standardima~~ i za organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja na industrijskom koloseku, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

Železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, vlasnik, odnosno imalac industrijske železnice mora da ima sertifikat o bezbednosti za upravljanje industrijskom železnicom, koji se izdaje u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Železnički prevoznik, drugo pravno lice ili preduzetnik koje obavlja prevoz isključivo na industrijskoj železnici dužan je da donese akt o uslovima i načinu obavljanja tog prevoza, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

~~Direkcija za železnice propisuje sadržinu akta iz st. 5. i 7. ovog člana.~~

Direkcija za železnice propisuje sadržinu akta iz st. 8. i 10. ovog člana.

## 11. KONCESIJA I JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO

## ČLAN 64A

KONCESIJA I JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO MOGU SE DAVATI ZA IZGRADNJU, REKONSTRUKCIJU I UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM, U SKLADU SA PROPISIMA KOJIMA SE UREĐUJU JAVNO-PRIVATNO PARTNERSTVO I KONCESIJA.

**2. Licenca za prevoz****Član 66.**

~~Licenca za prevoz izdaje se železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku 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.~~

LICENCA ZA PREVOZ IZDAJE SE PRIVREDNOM DRUŠTVU, DRUGOM PRAVNOM LICU ILI PREDUZETNIKU KOJI JE REGISTROVAN ZA OBAVLJANJE DELATNOSTI JAVNOG PREVOZA, KAO I PREVOZA ZA SOPSTVENE POTREBE, OSNOVANOM U REPUBLICI SRBIJI, KOJI PRUŽI DOKAZE O ISPUNJAVANJU USLOVA KOJI SE ODOSE NA DOBAR UGLED, FINANSIJSKU SPOSOBNOST, STRUČNOST I POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST, U SKLADU SA OVIM ZAKONOM.

Uslov koji se odnosi na dobar ugled ispunjen je ako:

1) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili pravosnažno osuđeni za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne prestupe;

2) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili osuđeni 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;

3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence za prevoz nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost ispunjen je ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.

Uslov koji se odnosi na stručnost ispunjen je ako podnosilac zahteva ima upravu koja poseduje znanje ili 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 ispunjen je ako je podnosilac zahteva adekvatno osiguran ili je na drugi način, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, obezbedio pokriće svojih obaveza u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.

Način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence za prevoz bliže uređuje Direkcija za železnice.

Licencu za prevoz izdaje Direkcija za železnice, u formi rešenja.

**Član 70.**

Železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, kome je suspendovana ili oduzeta licenca za prevoz, ne mogu obavljati prevoz

putnika i robe u železničkom saobraćaju, OSIM U SLUČAJU IZ ČLANA 68. STAV 4. ZAKONA.

#### Član 80.

~~Prilikom odvijanja kombinovanog transporta, tovarne jedinice ili drumska vozila natovareni na železnička vozna sredstva mogu prekoračiti dimenzije određene pravilima železničkog transporta.~~

TOVARNE JEDINICE ILI DRUMSKA VOZILA NATOVARENI NA ŽELEZNIČKA VOZNA SREDSTVA, KOJA PREKORAČUJU PROPISANE DIMENZIJE MOGU SE PREVOZITI POD USLOVIMA KOJE UTVRĐUJE UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE.

#### Član 81.

Da bi se kombinovani transport odvijao potrebno je da tovarne jedinice, drumska vozila i železnička vozna sredstva koja učestvuju u kombinovanom transportu ispunjavaju tehničke i tehnološke uslove i standarde propisane za tu vrstu transporta.

Tovarne jedinice ~~i drumska vozila koja~~ KOJE se transportuju na železničkim voznim sredstvima moraju biti na određeni način označena.

Železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice ~~ili drumska vozila~~ moraju biti specijalizovana za kombinovani transport i na poseban način označena.

Železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport mora ispunjavati posebne tehničko-tehnološke uslove i na određeni način biti označena.

Ministar propisuje način označavanja i bliže uslove koje moraju da ispune tovarne jedinice, ~~drumska vozila,~~ železnička vozna sredstva i železnička infrastruktura u obavljanju kombinovanog transporta.

#### Član 86.

Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se ugovorom o obavezi javnog prevoza.

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 regulisane 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.

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 PODZAKONSKIM AKTOM.

#### Član 88.

Ugovor o obavezi javnog prevoza može se dodeliti:

- 1) na osnovu odluke nadležnog organa o neposrednom dodeljivanju ugovora o obavezi javnog prevoza;
- 2) na osnovu javnog konkursa, otvorenog za sve železničke prevoznike, uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije, koji

može, nakon dostavljanja ponuda i eventualnog prethodnog izbora, uključivati i pregovore u skladu sa tim načelima, u cilju utvrđivanja najboljeg načina za ispunjavanje specifičnih ili složenih uslova.

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.

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.

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.

Način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa propisuje Vlada ~~na predlog Direkcije za železnice~~.

#### **IV. DIREKCIJA ZA ŽELEZNICE**

##### **1. Status i poslovi Direkcije za železnice**

###### **Član 91.**

Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Sedište Direkcije je u Beogradu.

Direkcija ima status pravnog lica.

**DIREKTOR DIREKCIJE NAJMANJE GODINU DANA 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 TRŽIŠTA ŽELEZNIČKIH USLUGA.**

###### **Član 92.**

Direkcija obavlja poslove u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga, poslove u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja.

Direkcija je nadležna da izda, suspenduje i oduzme ~~licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom~~ i licencu za prevoz.

Pored poslova iz st. 1. i 2. ovog člana, Direkcija obavlja i sledeće poslove:

- 1) donosi podzakonske akte na osnovu ovlašćenja iz ovog zakona i zakona kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;
- 2) učestvuje u međunarodnoj saradnji u oblasti železničkog saobraćaja koju ostvaruje Ministarstvo, sa:

(1) međunarodnim organizacijama u kojima je Direkcija ovlašćena da predstavlja Republiku Srbiju,

(2) Evropskom železničkom agencijom i organima drugih država nadležnim za bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju i regulisanje tržišta železničkih usluga;

3) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Direkcija na svojoj internet stranici objavljuje propise iz oblasti železničkog saobraćaja, uključujući i uslove, postupak i visinu taksi za izdavanje licenci, dozvola i sertifikata iz nadležnosti Direkcije, pojedinačne akte koje je donela i podatke za kontakt.

#### Član 94.

Poslovi Direkcije u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja su:

1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;

2) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njemu;

~~3) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, činilaca interoperabilnosti i drugih elemenata strukturnih podsistema u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;~~

3) IZDAVANJE DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE STRUKTURNIH PODSISTEMA, U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE BEZBEDNOST I INTEROPERABILNOST U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU;

4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim uslovima u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

5) odobravanje puštanja u rad novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkom specifikacijom za interoperabilnost, kao i vozila uvezenih iz inostranstva;

6) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja;

7) proverava da li su železnička vozila uredno registrovana u Nacionalnom registru železničkih vozila i da li su podaci sadržani u tom registru tačni i ažurirani;

~~8) vodi evidenciju o svim vanrednim situacijama u železničkom saobraćaju;~~

9) druge poslove utvrđene ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

~~Direkcija priprema godišnji izveštaj o stanju bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.~~

GODIŠNJI IZVEŠTAJ O STANJU BEZBEDNOSTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA U PRETHODNOJ GODINI DOSTAVLJA SE NA NAČIN PROPISAN ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE BEZBEDNOST I INTEROPERABILNOST U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.

### Član 95.

Direkcija, po službenoj dužnosti, pokreće postupak za utvrđivanje činjenica i primenu mera ukoliko utvrdi mogućnost postojanja povrede konkurencije na tržištu prevoza u železničkom saobraćaju.

Direkcija može zahtevati podatke od upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva za dodelu trase voza, kao i drugih lica, neophodne za postupak iz stava 1. ovog člana.

Zahtev za davanje podataka naročito sadrži: predmet zahteva; rok za postupanje po zahtevu; upozorenje na posledice uskraćivanja davanja podataka, odnosno davanje neistinitih podataka.

Lica iz stava 2. ovog člana dužna su da postupe po zahtevu.

Ukoliko Direkcija utvrdi povredu konkurencije na železničkom transportnom tržištu u postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza ili u postupku pokrenutom po službenoj dužnosti, rešenjem će utvrditi meru za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom.

U postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza na odluku upravljača infrastrukture kojom se odbija njegov zahtev za dodelu trase ili protiv utvrđenih uslova ponude kapaciteta infrastrukture, Direkcija može rešenjem utvrditi da nema osnova za izmenu odluke upravljača infrastrukture ili naložiti upravljaču infrastrukture da izmeni svoju odluku u skladu sa uputstvima Direkcije.

**ADMINISTRATIVNO IZVRŠENJE REŠENJA IZ ST. 5. I 6. OVOG ČLANA SPROVODI DIREKCIJA U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE OPŠTI UPRAVNI POSTUPAK.**

**DIREKCIJA JE OVLAŠĆENA DA PODNESE ZAHTEV ZA POKRETANJE PREKRŠAJNOG POSTUPKA ZBOG NEPOSTUPANJA PO ZAHTEVU DIREKCIJE IZ STAVA 2. OVOG ČLANA I ZBOG NEPOSTUPANJA U SKLADU SA REŠENJIMA DIREKCIJE IZ ST. 5. I 6. OVOG ČLANA.**

## 2. Finansiranje Direkcije

### Član 97.

~~Sredstva za rad Direkcije obezbeđuju se iz sledećih izvora:~~

- ~~1) u budžetu Republike Srbije;~~
- ~~2) donacija i drugih izvora u skladu sa zakonom.~~

SREDSTVA ZA RAD DIREKCIJE OBEZBEĐUJU SE IZ:

- 1) BUDŽETA REPUBLIKE SRBIJE;
- 2) DRUGIH IZVORA U SKLADU SA ZAKONOM.

## VI. KAZNENE ODREDBE

### Član 107.

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 od privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza putnika i robe (član 7. stav 5);



2) ako nije nezavisan u procesu odlučivanja u skladu sa članom 7. stav 6. ovog zakona;

3) 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 7. stav 7. ovog zakona;

4) 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 7. stav 8. ovog zakona;

4A) AKO UPRAVLJA ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM, A NEMA SERTIFIKAT O BEZBEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM, IZDAT OD DIREKCIJE (ČLAN 7. STAV 10);

5) ako članovi organa upravljanja upravljača infrastrukture, kao i viši rukovodeći kadar na poslovima dodele kapaciteta infrastrukture, utvrđivanja naknada za korišćenje kapaciteta infrastrukture, izrade i objavljivanja reda vožnje i izrade Izjave o mreži nakon prestanka obavljanja tih poslova budu imenovani za članove organa upravljanja privrednih društava koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva suprotno članu 7. stav 9. ovog zakona;

6) ako ne obezbedi održavanje i zaštitu železničke infrastrukture, korišćenje objekata železničke infrastrukture i drugih sredstava rada za železnički saobraćaj, kao i organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja na način utvrđen u članu 14. stav 1. ovog zakona;

7) ako obustavi javni prevoz na nerentabilnoj relaciji bez saglasnosti Vlade (član 15. stav 1);

8) ako ne objavi u dnevnim listovima ili u drugim sredstvima javnog informisanja ili ne dostavi odluku o obustavljanju prevoza u roku iz člana 15. stav 3. ovog zakona;

9) ako se železnički saobraćaj odvija suprotno propisima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja (član 16. stav 2);

10) ako koristi železničku infrastrukturu bez zaključenog ugovora o korišćenju železničke infrastrukture (član 17. stav 1. tačka 3);

11) ako ne zaključi ugovor o korišćenju železničke infrastrukture u roku iz člana 17. stav 3. ovog zakona;

12) ako ne vrši izmene i dopune Izjave o mreži u skladu sa članom 18. stav 4. ovog zakona;

13) ako objavi Izjavu o mreži u roku koji je kraći od roka određenog članom 18. stav 5. ovog zakona;

14) ako ne čuva kao poslovnu tajnu informacije dobijene od podnosioca zahteva (član 20. stav 7);

15) ako dodelu trase voza ne vrši pod jednakim uslovima (član 22. stav 1);

16) ako u postupku po zahtevu za dodelu trase voza ne primenjuje kriterijume iz člana 22. stav 2. ovog zakona;

17) ako ne vrednuje kriterijume u postupku po zahtevu za dodelu trase voza prema utvrđenoj metodologiji (član 22. stav 3);

18) ako upravljač infrastrukture ne konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje ili im ne omogući rok od najmanje mesec dana za dostavu svojih predloga (član 23. stav 2);

- 19) ako postupa suprotno odredbi člana 23. stav 5. ovog zakona;
- 20) ako se ne pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture u skladu sa članom 23. stav 6. ovog zakona;
- 21) ako dodeljenu trasu voza prenese drugom železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe (član 26. stav 1);
- 22) ako visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture utvrdi suprotno članu 27. stav 4. ovog zakona;
- 23) ako ne vrednuje elemente za određivanje visine naknade za korišćenje železničke infrastrukture, organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja prema metodologiji iz člana 27. stav 5. ovog zakona;
- 24) ako ne ostvari saradnju u cilju omogućavanja železničkim prevoznicima efikasnog obavljanja prevoza kada se prevoz obavlja na više železničkih infrastruktura (član 28. stav 1);
- 25) ako ne primenjuje Metodologiju na način propisan u članu 28. stav 3. ovog zakona;
- 26) ako ne objavi izmenu naknada i cena usluga u skladu sa članom 29. stav 6. ovog zakona;
- 27) ako ne može da potvrdi kako cene usluga koje naplaćuje u skladu sa članom 35. ovog zakona odgovaraju Metodologiji, kao i pravilima i veličinama prikazanim u Izjavi o mreži (član 33. stav 2);
- 28) ako popuste koje odobrava ne objavi u Izjavi o mreži (član 36. stav 2);
- 29) ako ne donese Sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza (član 37. stav 1);
- 30) ako da prioritet posebnim trasama vozova u okviru procesa planiranja i koordinacije suprotno članu 39. ovog zakona;
- 31) ako ne rešava po vanrednim zahtevima za dodelu trasa voza u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva (član 40. stav 3);
- 32) ako posle neuspešne koordinacije bez odlaganja ne proglasi trasu voza koja je predmet koordinacije zagušenom (član 41. stav 1);
- 33) ako ne izvrši analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je infrastruktura zagušena (član 42. stav 3);
- 34) ako ne izradi plan poboljšanja kapaciteta u roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta (član 43. stav 5);
- 35) ako ne postupi u skladu sa članom 44. stav 1. ovog zakona;
- 36) ako ne obavesti železničkog prevoznika, železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, Ministarstvo i sve druge nadležne institucije u skladu sa članom 44. stav 2. ovog zakona;
- 37) ako gradi železničku infrastrukturu suprotno zakonu kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata (član 45. stav 1);
- 38) ako ne podnese Vladi izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja (član 46. stav 5);
- 39) ako železničku infrastrukturu ne rekonstruiše sa elementima iz člana 48. stav 1. ovog zakona;

40) ako rekonstruiše železničku infrastrukturu bez pribavljenog odobrenja za rekonstrukciju (član 50. stav 2);

41) ako gradi i rekonstruiše železničku infrastrukturu suprotno članu 51. ovog zakona;

42) ako železničku infrastrukturu ne održava u stanju koje osigurava bezbedan ili nesmetan železnički saobraćaj, odnosno kvalitetan ili uredan prevoz (član 52. stav 1);

42A) AKO SA UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE NE ZAKLJUČI UGOVOR IZ ČLANA 56. STAV 4;

42B) AKO SA UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE NE ZAKLJUČI UGOVOR ZA KONSTITUISANJE PRAVA SLUŽBENOSTI PROLAZA (ČLAN 58. ST. 4. I 5);

42V) AKO SA UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE NE ZAKLJUČI UGOVOR ZA ODRŽAVANJE ODVOJNIH SKRETNICA (ČLAN 64. STAV 4);

43) 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 58. stav 4. ovog zakona;

44) ako ne donese akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza isključivo na industrijskoj železnici ili prethodno ne pribavi saglasnosti Direkcije na taj akt (član 64. stav 7);

45) ako obavlja prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi, a nema licencu za prevoz ili sertifikat o bezbednosti za prevoz izdate od Direkcije, odnosno od nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta ili ugovor o korišćenju železničke infrastrukture (član 65. st. 1. i 2);

46) ako postupi suprotno članu 68. stav 9. ovog zakona;

47) ako obavlja prevoz za vreme u kome mu je suspendovana ili oduzeta licenca za prevoz (član 70);

48) ako se ne pridržava objavljenog reda vožnje ili ako ne održava redovno i uredno prevoz za vreme važenja reda vožnje (član 72. stav 3);

49) ako ulaz i izlaz putnika ili lica u voz vrši suprotno članu 74. ovog zakona;

50) ako obavlja prevoz za sopstvene potrebe suprotno članu 76. ovog zakona;

51) ako se ne pridržava mera Vlade kojima se obezbeđuje funkcionisanje železničkog saobraćaja u vanrednim situacijama (član 77. stav 1);

52) ako ne označi na poseban način tovarne jedinice ili drumska vozila koja se transportuju na železničkim voznim sredstvima (član 81. stav 2);

53) ako železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice ili drumska vozila nisu specijalizovana za kombinovani transport ili nisu na poseban način označena (član 81. stav 3);

54) ako železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport ne ispunjava posebne tehničko-tehnološke uslove ili nije na poseban način označena (član 81. stav 4);

55) ako ne postupi po zahtevu Direkcije (član 95. st. 2. i 4);

56) ako ne postupi u skladu sa rešenjem Direkcije (član 95. st. 5. i 6).

Za prekršaj iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture, za prekršaj iz stava 1. tač. 3) i 4) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture, subjekt na tržištu železničkih usluga i kontrolno društvo, a za prekršaj

iz stava 1. tačka 5) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture i privredno društvo koje sa upravljačem infrastrukture čine povezana društva.

~~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 50.000 dinara.~~

~~Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.~~

**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. tačka 43) ovog člana.

#### **Član 110.**

Propisi za izvršavanje ovog zakona doneće se u roku od ~~tri meseca~~ DVE GODINE od dana stupanja na snagu ovog zakona.

#### **Član 111.**

Propisi, ~~tehnički propisi, normativi~~ i standardi u oblasti železničkog saobraćaja doneti do dana stupanja na snagu ovog zakona primenjivaće se do donošenja odgovarajućih propisa u skladu sa ovim zakonom, osim ako njihove odredbe nisu u suprotnosti sa ovim zakonom.

I Z J A V A  
O USKLAĐENOSTI PREDLOGA ZAKONA O IZMENAMA I DOPUNAMA  
ZAKONA O ŽELEZNICI  
SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

**1. 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 Amendments to the Law on Railways

**3. Usklađenost propisa sa 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), odnosno sa odredbama Prelaznog sporazuma o trgovini i trgovinskim pitanjima između Evropske zajednice, sa jedne strane, i Republike Srbije, sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Prelazni sporazum)**

**a) Odredba Sporazuma i Prelaznog sporazuma koja se odnosi na normativnu saržinu propisa**

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6.

Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108.

**b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma**

Opšti rok

**v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma**

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 1. – potpuno usklađeno

Sporazum, Naslov V, Kretanje radnika, poslovno nastanjivanje, pružanje usluga, kapital, Poglavlje III, Pružanje usluga, član 61. stav 1. tačka 6. – delimično usklađeno

Sporazum, Naslov VIII, Politike saradnje, član 108. – delimično usklađeno

**g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma**

Potpuna usklađenost sa članom 61. stav 1. tačka 6. i članom 108. Sporazuma ostvariće se nakon donošenja planiranog seta zakona i podzakonskih akata iz oblasti železnice.

**d) Veza sa Nacionalnim programom za integraciju Republike Srbije u Evropsku uniju**

Mesto u strukturi NPI – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU-  
potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport.

Izmene i dopune Zakona o železnici su planirane u NPAA i one su u vezi sa donošenjem propisa pod šifrom 2014-97 planiranim za IV/2017, ali će propis biti donet ranije.

**4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije**

**a) Navođenje primarnih izvora prava EU i usklađenost sa njima**

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka c) i d) – delimično usklađena

**b) Navođenje sekundarnih izvora prava EU i usklađenost sa njima**

1. DIREKTIVA (EU) br. 2012/34 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETA od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje (prerađen tekst), Službeni list 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  
Delimično usklađeno

**v) Navođenje ostalih izvora prava EU i usklađenost sa njima**

Nema drugih izvora

### **g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost**

Delimična usklađenost sa Ugovorom o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka c) i d) uzrokovana je zbog primenjene pravne tehnike po kojoj Predlog zakona sadrži opšte norme dok je promulgacija kompletne pravne sadržine sekundarnih izvora predviđena da se vrši podzakonskim aktima.

U odnosu na sekundarne izvore prava EU, razlozi delimične usklađenosti su isti kao i kada su u pitanju razlozi delimične usklađenosti sa Ugovorom o funkcionisanju EU.

Potpuna usklađenost sa preostalim odredbama EU biće postignuta donošenjem podzakonskih propisa planiranih za 2017. godinu.

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

Potpunu usklađenost je moguće ostvariti pristupanjem Evropskoj uniji.

**5. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost treba konstatovati tu činjenicu. U ovom slučaju nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa.**

**6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?**

Ne

**7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?**

Ne

### **8. Učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti**

Prilikom izrade Predloga zakona konsultovane su Evropska komisija i njene stručne službe, čiji su komentari uzeti u obzir prilikom pripreme finalne verzije zakona.

1. Naziv propisa Evropske unije : DIREKTIVA (EU) br. 2012/34 EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETA od 21. novembra 2012. godine kojom se uspostavlja jedinstveno evropsko železničko područje (prerađen tekst), Službeni list 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.		32012L0034				
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:		4. Datum izrade tabele:				
Ovlašćeni predlagač: Vlada Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture		1.6.2015.				
5. Naziv (nacrt, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije: Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici (konsolidovana verzija) Draft Law Amending Law on Railway (consolidated versions)		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA: 2014-97				
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost <sup>1</sup>	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti

<sup>1</sup> Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP



1. 1.	<p>This Directive lays down:</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p>			PU	<p>Zakon ne sadrži posebnu odredbu odgovarajuće sadržine, međutim iz teksta zakona se vidi da je predmet regulisanja materija koja je predmet ove direktive.</p>	<p>Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 45/13) delimično je harmonizovan sa Direktivama 2001/14/EZ, 95/18/EZ i 91/440/EEZ, sa njihovim poslednjim izmenama, a ove direktive su objedinjene i prerađene Direktivom 2012/34/EU, koja predviđa značajne novine, sa kojima tek predstoji usklađivanje nacionalnog zakonodavstva. Harmonizacija sa ovom direktivom planirana je za IV kvartal 2017. godine (NPAA).</p>
1.2.	<p>This Directive applies to the use of railway infrastructure for domestic and international rail services.</p>			DU	<p>Zakon reguliše uspostavljanje nacionalnog tržišta i korišćenje infrastrukture sa tog aspekta, a materija koja se odnosi na otvaranje tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta će biti regulisana u daljem procesu</p>	<p>Usklađenost sa delom odredbe kojim se uspostavlja nacionalno tržište i korišćenje infrastrukture sa tog aspekta, je prožeto kroz duh zakona.</p>

					harmonizacije.	
2.	<p>1. Chapter II shall not apply to railway undertakings which only operate urban, suburban or 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.</p> <p>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> <p>2. Member States may exclude the following from the application of Chapter III:</p> <p>(a) undertakings which only operate rail passenger services on local and regional stand-alone railway infrastructure;</p> <p>(b) undertakings which only operate urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(c) undertakings which only operate regional rail freight services;</p> <p>(d) undertakings which only operate freight services on privately owned</p>			NU	Zakonom nisu predviđena izuzeća, imajući u vidu stanje tržišta železničkih usluga u Srbiji.	

<p>railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p> <p>3. Member States may exclude the following from the application of Articles 7, 8 and 13 and Chapter IV:</p> <p>(a) local and regional stand-alone networks for passenger services on railway infrastructure;</p> <p>(b) networks intended only for the operation of urban or suburban rail passenger services;</p> <p>(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;</p> <p>(d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.</p> <p>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 rail market from the application of Article 8(3) and local railway infrastructures which do not have any strategic importance for the functioning of the rail market from the application of Chapter IV. Member States shall notify the Commission of their intention to exclude such railway infrastructures. In accordance with the advisory procedure referred to in Article 62(2), the Commission shall decide</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>whether such railway infrastructure may be considered to be without any strategic importance taking into account the length of railway lines concerned, their level of use and the traffic volume potentially impacted.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 different instruments and deadlines than those provided under Article 29(1) where this is required to ensure fair competition.</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>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.</p> <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> <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> <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 first time before 1985.</p>					
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	3.1.4.	<i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji je registrovan za obavljanje delatnosti javnog prevoza u železničkom saobraćaju i kome je izdata licenca za prevoz, uz obavezu da obezbedi vuču vozova ili pruža	PU		

	only;		samo uslugu vuče vozova;			
3.1.2.	'infrastructure manager' means any body or firm responsible in particular for establishing, managing and maintaining railway infrastructure, including traffic management and control-command and signalling; the functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or firms;	2.1	Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, u smislu ovog zakona je: održavanje javne železničke infrastrukture; organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja; obezbeđenje pristupa i korišćenja javne železničke infrastrukture svim zainteresovanim železničkim prevoznicima, kao i pravnim i fizičkim licima koja obavljaju prevoz za sopstvene potrebe; zaštita javne železničke infrastrukture i vršenje investitorske funkcije na izgradnji i rekonstrukciji javne železničke infrastrukture.  <i>upravljач infrastrukture</i> je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom.	PU		
		3.1.39.				

3.1.3.	railway infrastructure' means the items listed in Annex I;	3.15.	<p><i>javna železnička infrastruktura</i> je pruga sa svim pripadajućim objektima, postrojenjima, uređajima i slično u funkciji železničkog saobraćaja, kao dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koju mogu koristiti svi železnički prevoznici i železnički prevoznici za sopstvene potrebe pod jednakim uslovima;</p> <p>Železnička infrastruktura obuhvata donji i gornji stroj pruge, tunele, mostove i ostale objekte na pruzi, stanične koloseke, telekomunikaciona, signalno-sigurnosna, elektroenergetska i ostala postrojenja i uređaje na pruzi, opremu pruge, zgrade železničkih službenih mesta i ostale objekte u pružnom pojasu koji su u funkciji regulisanja železničkog saobraćaja i održavanja železničke infrastrukture, terminale, pružni pojas i vazdušni prostor iznad pruge u visini od 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona preko 220 kV, računajući iznad gornje ivice šine.</p> <p>Železnička infrastruktura obuhvata i izgrađeni putni prelaz kod ukrštanja železničke infrastrukture i puta izveden u istom nivou sa obe strane koloseka u širini od tri metra računajući od ose koloseka, uključujući i prostor između koloseka kada se na putnom prelazu nalazi više koloseka.</p> <p>Železnička infrastruktura ne</p>	PU		
--------	--	-------	--	----	--	--

			obuhvata objekte za održavanje voznih sredstava sa pripadajućim kolosjecima i železničke depoe.  Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže propisuje elemente železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana.			
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;			NU	Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta. Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
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;			NU	Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta. Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
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			NU	Zakon ne sadrži ovu definiciju. Član 63.2. propisuje da Ministar uređuje gradsku želenicu. Ova odredba biće usklađena	



	centre or conurbation and surrounding areas;				donošenjem podzakonskog akta iz člana 63.2. što je planirano nakon usvajanja Zakona o izmenama i dopunama Zakona o železnici	
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;			NU	Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta.  Harmonizacija sa Direktivom 2012/34/EU planirana je za IV kvartal 2017. godine (NPAA).	
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;			NU	Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta. Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
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;			NU	Pojam nije definisan, ali je članom 24.2. Zakona predviđena mogućnost upravljača infrastrukture (u daljem tekstu:UI)	

					da, kada se pojavi situacija koja zahteva koordinaciju, ima pravo da predloži kapacitet infrastrukture koji se razlikuje od onog koji se traži u zahtevu za dodelu trase voza.	
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;			NU	Zakon ne uređuje ovu materiju. Pristup servisnim postrojenjima je jedna od novina iz Direktive 2012/34/EU, sa kojima tek predstoji usklađivanje. .Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
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 4 of Annex II;			NU	Zakon ne uređuje ovu materiju. Pristup servisnim postrojenjima je jedna od novina iz Direktive 2012/34/EU, sa kojima tek predstoji usklađivanje. Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
3.1.12	'operator of service facility' means any public or private entity			NU	Zakon ne uređuje ovu materiju.	

	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;				Pristup servisnim postrojenjima je jedna od novina iz Direktive 2012/34/EU, sa kojima tek predstoji usklađivanje. Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine	
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;			NU	Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta.	
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;	3.1.20	<i>licenca za prevoz</i> je isprava koju nadležni organ izdaje železničkom prevozniku i železničkom prevozniku za sopstvene potrebe o sticanju prava za obavljanje svih ili posebnih vrsta prevoza u železničkom saobraćaju;	PU	Definicija u Zakonu obuhvata i železničkog prevoznika za sopstvene potrebe.	
3.1.15	'licensing authority' means the body responsible for granting licences within a Member State;	66.7.  92.2.	Licencu za prevoz izdaje Direkcija za železnice, u formi rešenja.  Direkcija je nadležna da izda, suspenduje i oduzme licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i licencu za prevoz.	PU	Iako Zakon ne sadrži ovu uopštenu definiciju, čl. 66.7. i 92.2. Zakona konkretno je određena Direkcija za železnice kao nadležno telo.	
3.1.16	'contractual agreement' means an agreement or, mutatis mutandis, an arrangement within the framework of administrative measures;			NU	Zakon ne sadrži ovu definiciju. Odredba će biti transponovana u	

					daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
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;			NU	Zakon ne sadrži ovu definiciju. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
3.1.18	'allocation' means the allocation of railway infrastructure capacity by an infrastructure manager;	3.1.2.	<i>dodela trase voza</i> je raspodela kapaciteta javne železničke infrastrukture 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 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;	3.1.32.	<i>podnosilac zahteva</i> je železnički prevoznik, železnički prevoznik za sopstvene potrebe, pošiljalac robe ili špediter;	DU	Definicija je prilagođena u okolnostima u železničkom sektoru, odnosno stepenu ekonomskog razvoja i stepenom liberalizacije železničkog tržišta. Puna usklađenost je planirana za IV kvartal 2017. Godinu (NPAA).	
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	3.1.8	<i>zagušena infrastruktura</i> je deo železničke infrastrukture za koji se potražnja za kapacitetom infrastrukture ne može u potpunosti zadovoljiti tokom određenih perioda vremena, pa	PU		

	for capacity;		čak i nakon usklađivanja različitih zahteva za kapacitetima infrastrukture;			
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';	3.1.31.	<i>plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture</i> obuhvata meru ili niz mera sa rokovima za njihovo sprovođenje koji se predlažu za ublažavanje ograničenja kapaciteta infrastrukture koja dovode to toga da se jedan deo infrastrukture proglašava zagušenom infrastrukturom;	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;	3.1.19.	<i>koordinacija</i> je proces tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioci zahteva vrše usklađivanje pojedinačnih zahteva radi dodeljivanja trasa voza;	PU		
3.1.23	'framework agreement' means a legally binding general 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;	3.1.29.	<i>okvirni sporazum</i> je ugovor kojim se uređuju prava i obaveze podnosilaca zahteva i upravljača infrastrukture u vezi sa kapacitetom infrastrukture koji će se dodeljivati i naknadama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda važenja jednog reda vožnje;	PU		
3.1.24	'infrastructure capacity' means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period;	3.1.18.	<i>kapacitet infrastrukture</i> je ukupan broj trasa vozova koji se planira sa postojećim stanjem tehničke pouzdanosti i tehnološke raspoloživosti elemenata infrastrukture na određenoj pruzi u određenom periodu vremena;	PU		
3.1.25	'network' means the entire railway infrastructure managed by an infrastructure manager;	3.1.24.	<i>mreža</i> je celokupna javna železnička infrastruktura kojom upravlja upravljač infrastrukture;	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;	3.1.10.	<i>Izjava o mreži</i> je dokument kojim se utvrđuju kriterijumi i postupak za dodelu kapaciteta infrastrukture, naplata naknada i cena usluga, kao i druge informacije koje su potrebne da bi se mogao podneti zahtev za dodelu trase voza;	PU		
3.1.27	'train path' means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given period;	3.1.36.	<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;	PU		
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;	3.1.35.	<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;	PU		
3.1.29	'storage siding' means sidings specifically dedicated to temporary parking of railway vehicles between two assignments;			NU	Zakon ne sadrži ovu definiciju. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
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			NU	Zakon ne sadrži ovu definiciju. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa	

					Direktivom 2012/34/EU.	
4.	<p>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>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>			NU	Ova materija nije regulisana. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
5.	<p>Member States shall enable railway undertakings to adjust their activities to the market and to manage those activities under the responsibility of their management bodies, in the interests of providing efficient and appropriate services at the lowest possible cost for the quality of service required.</p> <p>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</p>			NU	Ova materija nije regulisana. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	

<p>authorities of the State.</p> <p>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>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 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>Notwithstanding paragraph 3, shareholders of publicly owned or</p>					
--	--	--	--	--	--



	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					
6	<p>1. 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 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. Member States may also provide that this separation shall require the organisation of distinct divisions within a single undertaking or that the infrastructure and transport services shall be managed by separate entities.</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</p>	<p>7.5.</p> <p>90.</p>	<p>Upravljač infrastrukture mora biti računovodstveno razdvojen od privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza putnika i robe.</p> <p>Sredstva za nadoknadu obaveze javnog prevoza iz člana 85. ovog zakona prevoznicima obezbeđuju se u budžetu Republike Srbije, u budžetu autonomne pokrajine odnosno u budžetu jedinice lokalne samouprave.</p> <p>Za sredstva iz stava 1. ovog člana železnički prevoznik dužan je da vodi posebnu računovodstvenu evidenciju u skladu sa propisom iz člana 86. stav 4. ovog zakona.</p>	DU	<p>Ova odredba Direktive se delimično preuzima Zakonom, a delimično aktima Vlade.</p> <p>U toku je proces restrukturiranja Železnica Srbije AD.</p>	

	<p>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>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.</p>					
7	<p>Member States shall ensure that the essential functions determining equitable and non-discriminatory access to infrastructure, are entrusted to bodies or firms that do not themselves provide any rail transport services. Regardless of organisational structures, this objective shall be shown to have been achieved.</p> <p>The essential functions shall be:</p> <p>(a) decision-making on train path allocation, including both the definition and the assessment of availability and the allocation of individual train paths; and EN 14.12.2012 Official Journal of the European Union L 343/41</p> <p>(b) decision-making on infrastructure charging, including determination and collection of the charges, without</p>	7.6-9.	<p>Upravljač infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva koja s upravljačem 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, ako se radi o povezanim društvima u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva, ne može istovremeno biti član organa upravljanja upravljača infrastrukture.</p>	DU	<p>Definicija je prilagođena okolnostima u železničkom sektoru, odnosno stepenu ekonomskog razvoja i stepenu liberalizacije železničkog tržišta.</p>	

	<p>prejudice to Article 29(1). Member States may, however, assign to railway undertakings or any other body the responsibility for contributing to the development of the railway infrastructure, for example through investment, maintenance and funding.</p> <p>Where the infrastructure manager, in its legal form, organisation or decision-making functions, is not independent of any railway undertaking, the functions referred to in Sections 2 and 3 of Chapter IV shall be performed respectively by a charging body and by an allocation body that are independent in their legal form, organisation and decision-making from any railway undertaking.</p> <p>3. When the provisions of Sections 2 and 3 of Chapter IV refer to the essential functions of an infrastructure manager, they shall be understood as applying to the charging body or the allocation body for their respective powers.</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> <p>Članovi organa upravljanja upravljača infrastrukture, kao i viši rukovodeći kadar na poslovima dodele kapaciteta infrastrukture, utvrđivanja naknada za korišćenje kapaciteta infrastrukture, izrade i objavljivanja reda vožnje i izrade Izjave o mreži, nakon prestanka obavljanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dve godine, ne mogu biti imenovani za članove organa upravljanja privrednih društava koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva, u periodu od najmanje dve godine.</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,</p>	46.	<p>Narodna skupština, na predlog Vlade, donosi Nacionalni program železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Nacionalni program), koji obuhvata:</p> <p>1) postojeće karakteristike i stanje železničke infrastrukture Republike</p>	DU	<p>Ova odredba Direktive je u jednom delu neprenosiva, s obzirom na to da se odnosi samo na države članice.</p>	

<p>after consultation with the interested parties, an indicative rail infrastructure development 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 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</p>		<p>Srbije;</p> <p>2) strategiju izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture;</p> <p>3) razvojne komponente u izgradnji novih kapaciteta infrastrukture od posebnog značaja za Republiku Srbiju;</p> <p>4) definisanje 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.</p> <p>Vlada podnosi Narodnoj skupštini jedanput godišnje izveštaj o realizaciji Nacionalnog programa.</p> <p>Na osnovu Nacionalnog programa upravljač infrastrukture izrađuje godišnji program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja.</p> <p>Upravljač infrastrukture dva puta</p>		
--	--	--	--	--

	<p>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, 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>		<p>godišnje podnosi Vladi izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja.</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,</p>			NU	Ova materija nije regulisana. Tokom procesa restrukturiranja	

	<p>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 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>				<p>železnica, biće stvoreni uslovi za potpunu usklađenost sa ovom odredbom Direktive.</p>	
10.	<p>Conditions of access to railway infrastructure</p> <p>1. Railway undertakings shall be</p>			NU	<p>Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa</p>	

<p>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 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</p>				<p>međunarodnog aspekta. Ova odredba Direktive se odnosi na otvaranje železničkog tržišta država članica za prevoz robe i međunarodni prevoz putnika, a u nacionalno zakonodavstvo će biti transponovana fazno, u skladu sa stepenom ekonomskog razvoja i stepenom liberalizacije železničkog tržišta, na osnovu zaključenih međunarodnih ugovora.</p>	
---	--	--	--	--	--

	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 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 economic analysis and based on pre-determined criteria, after a request from any of the following:</p>			NU	<p>Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta.</p> <p>Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine</p> <p>Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 45/13) delimično je harmonizovan sa Direktivama 2001/14/EZ, 95/18/EZ i 91/440/EEZ, sa njihovim poslednjim izmenama, a ove direktive su objedinjene i prerađene Direktivom 2012/34/EU, koja predviđa značajne novine, sa kojima tek</p>



<p>(a) the competent authority or competent authorities that awarded the public service contract;</p> <p>(b) any other interested competent authority with the right to limit access under this Article;</p> <p>(c) the infrastructure manager;</p> <p>(d) the railway undertaking performing the public service contract.</p> <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, 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</p>				<p>predstoji usklađivanje nacionalnog zakonodavstva. Harmonizacija sa ovom direktivom planirana je za IV kvartal 2017. godine (NPAA).</p>	
--	--	--	--	---	--

	<p>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 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.	1. Without prejudice to Article 11(2), Member States may, under the			NP	Ova odredba Direktive je u jednom delu	

<p>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 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</p>				<p>diskreciona, a u drugom se odnosi isključivo na države članice i aktivnosti EK.</p>	
--	--	--	--	--	--

	<p>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. 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 in points 2(a), (b), (c), (d), (g) and (i) of Annex II, and the supply of services in these facilities where the operator</p>	31.1.	Korisnik trase voza na osnovu prava nediskriminacije ima pravo na minimalni paket usluga i pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja iz člana 29. ovog zakona.	DU	Ova odredba Direktive detaljnije reguliše pristup servisnim postrojenjima, i biće transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	

<p>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 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</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>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 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</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

	Annex II. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).					
14.	<p>General principles for cross-border agreements</p> <p>1. Member States shall ensure that the provisions contained in cross-border agreements do not discriminate between railway undertakings, or restrict the freedom of railway undertakings to operate cross-border services.</p> <p>2. Member States shall notify the Commission of any cross-border agreement by 16 June 2013, for the agreements concluded before that date, and before their conclusion for new or revised agreements between Member States. The Commission shall decide whether such agreements are in compliance with Union law within nine months of 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>			NU	<p>Zakon ne reguliše materiju otvaranja tržišta železničkih usluga sa međunarodnog aspekta.</p> <p>Planirano je da ova odredba bude transponovana do kraja 2017. godine</p> <p>Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 45/13) delimično je harmonizovan sa Direktivama 2001/14/EZ, 95/18/EZ i 91/440/EEZ, sa njihovim poslednjim izmenama, a ove direktive su objedinjene i prerađene Direktivom 2012/34/EU, koja predviđa značajne novine, sa kojima tek predstoji usklađivanje nacionalnog zakonodavstva. Harmonizacija sa ovom direktivom</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 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>				planirana je za IV kvartal 2017. godine (NPAA).	
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</p>			NP	Odnosi se na nadležnost EK	

<p>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 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</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>and to the role of social 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 implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).</p>					
16.	<p>Licensing authority</p> <p>Each Member State shall designate a licensing authority that shall be</p>	91.1.	<p>Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), kao posebna organizacija, obavlja poslove</p>	PU		

	<p>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>	92.2.	<p>državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcija je nadležna da izda, suspenduje i oduzme licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i licencu za prevoz.</p>			
17.1-4.	<p>General requirements</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. An undertaking shall be entitled to apply for a licence in the Member State in which it is established.</li> <li>2. Member States shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Chapter are not complied with.</li> <li>3. An undertaking which fulfils the requirements set out in this Chapter shall be authorised to receive a licence.</li> <li>4. No undertaking shall be permitted to provide the rail transport services</li> </ol>	65.1	<p>Javni prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi obavlja železnički prevoznik koji ima licencu za prevoz i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije za železnice, odnosno nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta i ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.</p> <p>Licenca za prevoz izdaje se železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za</p>	PU		

	covered by this Chapter unless it has been granted the appropriate licence for the services to be provided. However, such a licence shall not, in itself, entitle the holder to access the railway infrastructure.	66.1.	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.			
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 adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 62(3).			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	
18.	Conditions for obtaining a licence 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. For those purposes, each undertaking applying for a licence shall provide all relevant information.	66.1.	Licenca za prevoz izdaje se železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku 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.	PU		
19.	Requirements relating to good repute Member States shall define the conditions under which the requirement of good repute is met to	66.2	Uslov koji se odnosi na dobar ugled ispunjen je ako:  1) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili	PU		

	<p>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> <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>lica ovlašćena za upravljanje nisu bili pravosnažno osuđeni za teška krivična dela, krivična dela protiv privrede i privredne prestupe;</p> <p>2) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili osuđeni 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 za prevoz 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 by means</p>	66.3	<p>Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost ispunjen je 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 usklađenost je postignuta donošenjem Pravilnika o licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 9/14)</p>	

	<p>of a railway undertaking's annual accounts or, in the case of undertakings applying for a licence which are unable to present annual accounts, a balance sheet. Each undertaking applying for a licence shall provide at least the information listed in Annex III.</p> <p>3. The licensing authority shall not consider an undertaking applying for a licence to be financially fit if considerable or recurrent arrears of taxes or social security are owed as a result of that undertaking's activity.</p> <p>4. The licensing authority may require the submission of an audit report and suitable documents from a bank, public savings bank, accountant or auditor. Those documents shall include the information listed in Annex III.</p> <p>5. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning certain amendments to Annex III. Thus, Annex III may be amended to specify the information to be provided by undertakings applying for a licence or supplemented in the light of the experience gained by licensing authorities or the evolution of the rail transport market.</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</p>	66.4	Uslov koji se odnosi na stručnost ispunjen je ako podnosilac zahteva ima upravu koja poseduje znanje ili iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti	PU		

	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.		koje su navedene u licenci.			
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. Notwithstanding this obligation, the specificities and the risk-profile of different types of services, in particular of railway operations for cultural or heritage purposes, may be taken into account.</p>	66.5.	<p>Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost ispunjen je ako je podnosilac zahteva adekvatno osiguran ili je na drugi način, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, obezbedio pokriće svojih obaveza u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.</p>	DU	<p>Ovom odredbom Direktive je dopunjena ranija formulacija iz Direktiva 95/18/EZ, i biće transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	
23.1.	<p>Spatial and temporal validity</p> <p>1. A licence shall be valid throughout the territory of the Union.</p>			NP	<p>Odnosi se na važenje licence na teritoriji EU.</p>	
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 least every five years.</p> <p>3. Specific provisions governing the suspension or revocation of a licence</p>	67.2.	<p>Licenca za prevoz se izdaje na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik, odnosno prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je.</p> <p>Direkcija za železnice proverava svakih 12 meseci da li železnički</p>	PU		



	may be incorporated in the licence itself.	68.1.	prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove iz člana 66. stav 1. ovog zakona.			
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-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,</p>	68.2-11	<p>Ukoliko postoji ozbiljna sumnja da železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove iz člana 66. stav 1. ovog zakona, Direkcija za železnice može u svako doba da proveri da li železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe 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 66. stav 1. ovog zakona nije ispunjen, Direkcija za železnice će rešenjem suspendovati ili oduzeti licencu za prevoz.</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 meseci od</p>			

<p>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 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>dana izdavanja.</p> <p>Ukoliko železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, 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 za prevoz, Direkcija za železnice može rešenjem oduzeti licencu za prevoz 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>U slučaju statusnih promena, promene pravne forme ili reorganizacije železničkog prevoznika, odnosno železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, kome je izdata licenca za prevoz, 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 Direkcija za železnice ne oceni da je</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>bezbednost železničkog saobraćaja ugrožena, u kom slučaju mu Direkcija za železnice rešenjem oduzima licencu.</p> <p>U slučaju kada imalac licence za prevoz namerava da značajno izmeni ili proširi delatnost, on je dužan da podnese Direkciji za železnice zahtev radi preispitivanja postojanja zakonskih uslova za izdavanje izmenjene licence za prevoz. Posle preispitivanja Direkcija za železnice može odlučiti da rešenjem izmeni izdatu licencu ili da odbije zahtev.</p> <p>Rešenje Direkcije za železnice iz st. 3, 5, 7, 8. i 9. ovog člana je konačno u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Imalac licence za prevoz dužan je da Direkciji za železnice, na njen zahtev, dostavi podatke o ispunjenosti uslova za izdavanje licence za prevoz, kao i da bez odlaganja obavesti Direkciju za železnice o svim promenama koje nastanu u vezi sa tim uslovima.</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</p>	67.1.	<p>Licencu za prevoz Direkcija za železnice dužna je da izda, ako su ispunjeni uslovi iz člana 66. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana</p>	PU	<p>Pravilnikom o licencama za prevoz železničkom saobraćaju</p>	

	<p>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 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>	<p>67.3.</p> <p>68.12.</p>	<p>od dana podnošenja zahteva.</p> <p>Rešenje o odbijanju izdavanja licence za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Postupak za izdavanje, suspenziju, izmenu ili oduzimanje licence za prevoz, sadržina licence za prevoz i način provere ispunjenosti propisanih uslova, bliže uređuje Direkcija za železnice.</p>		<p>(„Službeni glasnik RS”, broj 9/14) su transponovane odredbe Aneksa III.</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>			NU	<p>Ova materija nije regulisana. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	
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 electronic</p>	18.	<p>Izjava o mreži naročito sadrži: opšte odredbe; uslove za pristup i korišćenje železničke infrastrukture; pregled saobraćajno-tehničkih osobina železničke infrastrukture koja je na raspolaganju i ograničenja u upotrebi; principe, prioritete i kriterijume za dodelu kapaciteta infrastrukture; vrste usluga; principe naplate naknada i cena usluga, kao i visine naknada sa načinom njihovog proračuna.</p>	PU	<p>Pravilnikom o sadržini i formi izjave o mreži („Službeni glasnik RS”, broj 97/13) su transponovane odredbe Aneksa IV.</p>	

	<p>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>Ministar bliže propisuje sadržinu i formu Izjave o mreži.</p> <p>Izjava o mreži objavljuje se, radi informisanja, na internet stranici upravljača infrastrukture i može se preuzeti od upravljača infrastrukture u štampanoj i elektronskoj formi, posle uplate iznosa koji ne može premašiti troškove njenog objavljivanja.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da vrši izmene i dopune Izjave o mreži ukoliko dođe do bilo koje promene podataka koje ona sadrži.</p> <p>Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre krajnjeg datuma za podnošenje zahteva za dodelu trase voza.</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</p>	17.2.	<p>Ugovorom o korišćenju železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i lica iz stava 1. ovog člana, a koja se odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, kao i na plaćanje</p>	PU		

	<p>railway infrastructure used. The conditions governing such agreements shall be non-discriminatory and transparent, in accordance with this Directive.</p>		<p>naknada za korišćenje železničke infrastrukture i cena usluga.</p>			
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 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</p>	27.	<p>Za korišćenje železničke infrastrukture korisnik trase voza plaća naknade u skladu sa zakonom kojim se uređuju naknade za korišćenje javnih dobara.</p> <p>Upravljač infrastrukture utvrđuje visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture i vrši njihovu naplatu.</p> <p>Vlada daje saglasnost na visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture.</p> <p>Visinu naknada iz stava 1. ovog člana upravljač infrastrukture utvrđuje transparentno i na načelu nediskriminacije i zasniva se na modelu alokacije troškova u koji su uključeni model mreže i model saobraćaja.</p> <p>Vlada utvrđuje metodologiju vrednovanja elemenata za određivanje naknada za korišćenje železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Metodologija), na predlog Ministra.</p> <p>Metodologija se objavljuje u</p>	DU	<p>Formulacija ove odredbe Zakona je prilagođena okolnostima u železničkom sektoru, odnosno stepenu ekonomskog razvoja i stepenu liberalizacije železničkog tržišta.</p> <p>Uredbom Vlade je utvrđena Metodologija vrednovanja elemenata za određivanje naknada za korišćenje železničke infrastrukture („Službenom glasniku RS”, broj 122/14)</p>	

	<p>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>„Službenom glasniku Republike Srbije”.</p> <p>Sredstva od naplate naknada iz stava 1. ovog člana su prihod upravljača 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 in</p>	<p>33.3</p> <p>34.</p>	<p>Upravljač infrastrukture dobija podsticaje za smanjenje troškova korišćenja infrastrukture i visine naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga u skladu sa članom 34. ovog zakona.</p> <p>Upravljač infrastrukture i Vlada, odnosno autonomna pokrajina ili jedinica lokalne samouprave zaključuju ugovor kojim se uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu finansiranja troškova upravljanja železničkom infrastrukturom u delu koji čini</p>	DU	<p>Ovom odredbom Direktive je dopunjena formulacija iz ranije važeće direktive, tako da će poptuna usaglašenost biti postignuta u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

<p>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 the payments agreed to provide funding to the infrastructure manager shall be agreed in advance to cover the whole of the contractual period.</p> <p>6. Member States shall ensure that applicants and, upon their request, potential applicants are informed by the competent authority and the infrastructure manager and are given the opportunity to express their</p>		<p>razliku između stvarnih troškova upravljanja železničkom infrastrukturom i ostvarenih prihoda od naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga.</p> <p>Za poslove u vezi sa staranjem o bezbednosti železničkog saobraćaja, održavanja i poboljšanja kvaliteta usluga upravljača infrastrukture, ugovorom iz stava 1. ovog člana posebno će se predvideti podsticaji za smanjenje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom, visine naknada za korišćenje te infrastrukture i cena usluga.</p> <p>Ugovor iz stava 1. ovog člana zaključuje se na period koji nije kraći od tri godine.</p>			
---	--	---	--	--	--



	<p>views on the content of the contractual agreement before it is signed. The contractual agreement shall be published within one month of concluding it.</p> <p>The infrastructure manager shall ensure consistency between the provisions of the contractual agreement and the business plan.</p> <p>7. Infrastructure managers shall develop and maintain a register of their assets and the assets they are responsible for managing which would be used to assess the financing needed to repair or replace them. This shall be accompanied by details of expenditure on renewal and upgrading of the infrastructure.</p> <p>8. Infrastructure managers shall establish a method for apportioning costs to the different categories of services offered to railway undertakings. Member States may require prior approval. That method shall be updated from time to time on the basis of the best international practice.</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 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</p>	29.5-7	<p>Naknade za minimalni paket usluga i pristup prugom službenim objektima, odnosno servisnim postrojenjima zasnovane su na troškovima koji direktno nastaju kao rezultat odvijanja železničkog saobraćaja.</p> <p>Cene usluga iz stava 2. ovog člana, visina naknada iz stava 5. ovog člana, kao i cene usluga iz člana 35. ovog zakona, mogu se izmeniti u zavisnosti od uslova na</p>	DU	<p>Ovom odredbom Direktive je izmenjena i dopunjena ranija formulacija iz Direktive 2001/14/EZ. Biće transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

<p>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 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>tržištu železničkih usluga, uzimajući u obzir ukupne troškove kao gornju granicu na kojoj naknade i cene usluga mogu biti zasnovane, u kom slučaju to mora biti objavljeno najmanje tri meseca unapred.</p> <p>Cene usluga iz stava 2. ovog člana i člana 35. ovog zakona utvrđuju se u skladu sa Metodologijom.</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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>reasonable profit.</p> <p>9. Charges may be levied for capacity used for the purpose of infrastructure maintenance. Such 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 railway service, plus a rate of return which the market can bear.</p>			NU	<p>Nije regulisano Zakonom, radi se o jednoj od novina Direktive 2012/34/EU, koja će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa ovom direktivom.</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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>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 Decision 2009/561/EC ( 1 ) shall be differentiated to give incentives to equip trains with the ETCS compliant with the version adopted by the Commission Decision 2008/386/EC ( 2 ) and successive versions. Such differentiation shall not result in any overall change in revenue for the infrastructure manager.</p> <p>Notwithstanding this obligation, Member States may decide that this differentiation of infrastructure charges does not apply to railway lines specified in Decision 2009/561/EC on which only ETCS equipped trains may run.</p> <p>Member States may decide to extend this differentiation to railway lines not specified in Decision 2009/561/EC.</p> <p>Before 16 June 2015 and following an impact assessment, the</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Commission shall adopt measures setting out modalities to be followed in applying the differentiation of the infrastructure charge according to a time-frame consistent with the ERTMS European Deployment Plan established under Decision 2009/561/EC and ensuring that it does not result in any overall change in revenue for the infrastructure manager. Those implementing measures shall adapt the modalities of the differentiation applicable to trains operating local and regional services using a limited section of the railway corridors specified in Decision 2009/561/EC. 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>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</p>					
--	--	--	--	--	--



	referred to in paragraph 1 of this 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 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</p>	36.	<p>Upravljač infrastrukture može da uvede popuste dostupne svim korisnicima železničke infrastrukture, u sledećim slučajevima:</p> <p>1) za tačno navedene određene saobraćajne tokove, za delove mreže, za trase vozova;</p> <p>2) radi podsticanja razvoja novih železničkih usluga za ograničeni vremenski period;</p> <p>3) da se podstakne razvoj novih železničkih usluga ili radi podsticanja korišćenja znatno neiskorišćene železničke infrastrukture.</p> <p>Popusti koje odobrava upravljač infrastrukture objavljuju se u Izjavi o mreži.</p>	DU	<p>Direktivom 2012/34/EU popusti su detaljnije regulisani, u odnosu na Direktivu 2001/14/EZ. Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

	undertaking.					
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 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>			NU	Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
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</p>	37.	<p>Upravljač infrastrukture donosi Sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza preko koga se stimulišu korisnici trasa vozova da smanje poremećaje i poboljšaju efikasnost železničke mreže.</p> <p>Sistem iz stava 1. ovog člana sadrži mere u vezi postupaka</p>	PU		

	undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance.		kojima se remeti rad mreže, nadoknadu korisnicima trasa vozova koji trpe štetu i bonuse kao nagradu za efikasnost veću od planirane.			
35.2.	2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network.			NU	Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
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	35.	Pored naknada i usluga iz člana 29. ovog zakona upravljač infrastrukture može da naplati i sledeće usluge:  1) korišćenje zagušene železničke infrastrukture, koja se naplaćuje u slučaju kada je na određenom segmentu infrastrukture utvrđen nedostatak kapaciteta infrastrukture,	DU	Direktiva detaljnije reguliše naknadu po ovom osnovu, tako da će potpuna usklađenost biti postignuta u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	

	<p>in their network statement the criteria to determine such failure to use. The 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>tokom perioda zagušenja;</p> <p>2) rezervaciju trasa vozova koje se ne koriste;</p> <p>3) dodatno održavanje železničke infrastrukture u skladu sa zahtevima korisnika trase voza.</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 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,</p>	28.1.	<p>Upravljači infrastrukture međusobno sarađuju u cilju omogućavanja železničkim prevoznicima efikasnog obavljanja prevoza kada se prevoz obavlja na više železničkih infrastruktura.</p>	DU	<p>Radi se o novinama koje unosi Direktiva 2012/34/EU, tako da će ova odredba biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

	for traffic crossing more than one network of the rail system within the Union.					
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>	26.	<p>Dodeljenu trasu voza korisnik trase voza ne može prenositi drugom železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe.</p> <p>Zabranjena je trgovina trasama voza.</p> <p>Korišćenje kapaciteta infrastrukture od strane železničkog prevoznika ili železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, kada obavlja poslove podnosioca zahteva koji nije železnički prevoznik, ne smatra se prenošenjem u smislu ovog zakona.</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</p>			NU	<p>Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

	<p>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 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.</p>					
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-</p>			NP	Diskreciona odredba.	

	discriminatory manner and in accordance with Union law. 2. Infrastructure managers shall respect the commercial confidentiality of information provided to them.					
40.	Cooperation in the allocation of infrastructure capacity on more than one network 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. 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	28.	Upravljači infrastrukture međusobno sarađuju u cilju omogućavanja železničkim prevoznicima efikasnog obavljanja prevoza kada se prevoz obavlja na više železničkih infrastruktura.  Upravljač infrastrukture garantuje optimalnu konkurentnost međunarodnog železničkog transporta putnika i robe. Svaka saradnja ili zajednička organizacija reguliše se u skladu sa odredbama ovog zakona.  Upravljač infrastrukture primenjuje Metodologiju na način koji obezbeđuje jednake i nediskriminatorne naknade za različite korisnike trase vozova koji obavljaju usluge sličnog karaktera na delu trase voza na kome upravljač infrastrukture obezbeđuje iste vrste usluga.	DU	Direktivom je ova materija detaljnije uređena u odnosu na ranije važeću direktivu, tako da će ova odredba biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	

<p>representatives of infrastructure managers from third countries may be associated 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 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>					
--	--	--	--	--	--



	Such prearranged international train paths shall be made available to applicants through any of the participating infrastructure managers.					
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 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.</p>			NU	Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
41.3.	3. Before 16 June 2015, the Commission shall adopt implementing measures setting out			NP	Odnosi se na nadležnost EK.	

	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).					
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 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</p>	25.	<p>Upravljač infrastrukture i podnositelj zahteva, izuzetno, mogu da sačine i okvirni sporazum, za korišćenje kapaciteta na odgovarajućoj železničkoj infrastrukturi na rok duži nego što je to jedan period važenja reda vožnje.</p> <p>Okvirni sporazum između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva sadrži karakteristike kapaciteta infrastrukture koje je podnositelj zahteva tražio i koje su mu ponuđene tokom vremenskog perioda koji prelazi jedan period važenja reda vožnje.</p> <p>Okvirni sporazum ne sadrži detaljno trasu voza, već zadovoljava legitimne komercijalne potrebe podnosioca zahteva i zaključuje se po pravilu na pet godina.</p> <p>U posebnim slučajevima upravljač infrastrukture može pristati na kraći ili duži period. Svaki period duži od pet godina pravda se postojanjem komercijalnih ugovora, namenskih investicija ili</p>	DU	<p>Direktivom je ova materija detaljnije uređena u odnosu na ranije važeću direktivu. Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	

	<p>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 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>rizika.</p> <p>Period duži od 10 godina moguć je samo u izuzetnim slučajevima, posebno kada je reč o dugoročnim investicijama velikog obima i kada je takvo investiranje obuhvaćeno ugovornim obavezama.</p> <p>Okvirni sporazumi ne isključuju mogućnost da odgovarajuću infrastrukturu koriste i drugi podnosioci zahteva.</p> <p>Okvirni sporazum može da se izmeni, dopuni ili ograniči u cilju bolje upotrebe železničke infrastrukture.</p> <p>Poštujući poslovnu tajnu, opšte odredbe svakog okvirnog sporazuma dostupne su svakoj zainteresovanoj strani.</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>	23.6.	<p>Upravljač infrastrukture se pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture koji donosi Ministar posebnim aktom. Vremenski plan dodele kapaciteta infrastrukture predstavlja dinamiku u procesu dodele tih kapaciteta, koji je povezan sa dinamikom podnošenja zahteva tokom postupka izrade reda vožnje (što,</p>	PU		

			između ostalog, uključuje rokove za podnošenje zahteva, planiranje procesa koordinacije, dodelu trase, zaključivanje ugovora i dr.) i dinamikom podnošenja zahteva za dodelu trase voza van postupka izrade reda vožnje.			
43.	<p>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.</p> <p>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.</p>			NP	Nadležnost EK.	
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</p>			NU	Radi se o novinama koje unosi Direktiva, tako da će ova odredba biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom	

	<p>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 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 ( 1 ).</p>				2012/34/EU.	
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</p>	23.	<p>Upravljač infrastrukture, dodeljuje trase voza jedanput godišnje po usklađivanju zahteva za dodelu trasa voza u postupku izrade reda vožnje, najduže za period važenja reda vožnje.</p> <p>Upravljač infrastrukture konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje i omogućava im rok od najmanje mesec dana za dostavu svojih predloga.</p>	PU		

<p>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 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>Zainteresovane strane uključuju sve one koji su podneli zahtev za dodelu trasa voza, kao i ostale strane koje žele da im se omogući da daju svoj komentar o tome kako red vožnje može uticati na njihovu sposobnost da pružaju železničke usluge tokom tog perioda važenja reda vožnje.</p> <p>Za vanredne zahteve za dodelu trase voza ili zahteve kojima se menja podneti zahtev za dodelu trase voza, upravljač infrastrukture će preduzeti odgovarajuće mere u cilju realizacije tih zahteva.</p> <p>Upravljač infrastrukture dužan je da preduzima odgovarajuće mere za rešavanje svih izloženih problema.</p> <p>Upravljač infrastrukture se pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture koji donosi Ministar posebnim aktom. Vremenski plan dodele kapaciteta infrastrukture predstavlja dinamiku u procesu dodele tih kapaciteta, koji je povezan sa dinamikom podnošenja zahteva tokom postupka izrade reda vožnje (što, između ostalog, uključuje rokove za podnošenje zahteva, planiranje procesa koordinacije, dodelu trase, zaključivanje ugovora i dr.) i dinamikom podnošenja zahteva za dodelu trase voza van</p>		
--	--	--	--	--

			postupka izrade reda vožnje.			
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 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</p>	24.	<p>Tokom procesa planiranja reda vožnje iz člana 23. ovog zakona, kada naiđe na sukobljavanje različitih zahteva, upravljač infrastrukture nastoji da, putem koordinacije zahteva, obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva.</p> <p>Kada se pojavi situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da predloži kapacitet infrastrukture koji se razlikuje od onog koji se traži u zahtevu za dodelu trase voza.</p> <p>Upravljač infrastrukture nastoji da, kroz koordinaciju sa podnosiocima zahteva, postigne rešenje svih sporova.</p> <p>Principi kojim se rukovode u procesu koordinacije definišu se u Izjavi o mreži.</p> <p>U slučaju sporova koji se odnose na dodelu kapaciteta infrastrukture obezbeđuje se sistem rešavanja sporova kako bi se takvi sporovi rešili blagovremeno. Ako se ovaj sistem primeni, odluka se mora doneti u roku od 10 radnih dana, bez obzira na postupke po</p>	DU	<p>Direktiva detaljnije reguliše proces koordinacije u odnosu na ranije važeću direktivu, tako da će ova odredba biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU</p>	

	<p>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>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>		prigovorima.			
47.	<p>Congested infrastructure</p> <p>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 declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which</p>	41.	<p>Ako posle koordinacije nije moguće postići rešenje spora, u smislu člana 24. ovog zakona, upravljač infrastrukture dužan je, bez odlaganja, da proglasi zagušenim kapacitet infrastrukture koji je predmet koordinacije.</p> <p>Zagušenim kapacitetom infrastrukture iz stava 1. ovog člana smatra se i kapacitet</p>	PU		



<p>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 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</p>		<p>infrastrukture za koju se očekivano može predvideti da će u bliskoj budućnosti biti zagušen.</p> <p>U slučaju proglašenja kapaciteta infrastrukture zagušenim, upravljač infrastrukture sprovodi analizu kapaciteta u skladu sa članom 42. ovog zakona, osim ako nije započeta realizacija plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture iz člana 43. ovog zakona.</p> <p>Ako cene usluge iz člana 35. tačka 1) ovog zakona nije naplaćena ili nije postigla zadovoljavajući rezultat, a infrastruktura je proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture može dodatno upotrebiti prioritete kriterijume za dodelu kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Primenom prioriteta kriterijuma utvrđuje se značaj određene usluge za društvo, u odnosu na bilo koju drugu uslugu koja se usled toga isključuje.</p> <p>U slučaju iz stava 5. ovog člana Vlada može odobriti upravljaču infrastrukture nadoknadu koja odgovara gubitku prihoda usled potrebe da se određeni kapacitet infrastrukture dodeli za obavljanje određenih usluga.</p>			
---	--	---	--	--	--

	<p>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>Pri određivanju kriterijuma po kojima se daju prioriteta, upravljač infrastrukture će uzeti u obzir i odgovarajući značaj važnosti usluga u transportu robe i naročito međunarodnom transportu robe.</p> <p>Postupci i kriterijumi kojima će se odrediti prioriteta u slučaju zagušenja kapaciteta infrastrukture utvrđuju se u Izjavi o mreži.</p> <p>U slučaju zagušene infrastrukture, upravljač infrastrukture ima pravo da zahteva od korisnika trase voza vraćanje dodeljene trase voza, koju je taj korisnik trase voza u periodu od najmanje mesec dana koristio manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom predviđenom u Izjavi o mreži, izuzev ako korisnik trase voza istu nije koristio iz neekonomskih razloga koji su izvan njegove kontrole.</p>			
48.	<p>Ad hoc requests</p> <p>1. The infrastructure manager shall respond to ad hoc requests 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</p>	40.	<p>Upravljač infrastrukture procenjuje potrebu za kapacitetom infrastrukture koji treba da je dostupan u toku važenja reda vožnje, u cilju pravovremenog rešavanja vanrednih zahteva za dodelom trasa voza.</p>	DU	<p>Direktiva detaljnije reguliše vanredne (ad hoc) zahteve, tako da će ova odredba biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom</p>	

	<p>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>Odredba stava 1. ovog člana primenjuje se i u slučajevima zagušene infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture rešava po vanrednim zahtevima u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva.</p>		2012/34/EU.	
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 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>			NU	<p>Nije regulisano Zakonom. Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	
50.	<p>Capacity analysis</p> <p>1. The objective of capacity analysis</p>	42.	<p>Analiza kapaciteta je postupak kojim se utvrđuju razlozi zagušenja kapaciteta</p>	PU		

	<p>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 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>infrastrukture i mere koje se mogu kratkoročno i dugoročno preduzeti da bi se smanjilo zagušenje kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Analiza kapaciteta obuhvata analizu infrastrukture, postupaka rada, karaktera različitih usluga koje se realizuju, mera za preusmeravanje usluga, menjanja vremenskih termina usluga, promena brzina i poboljšanja železničke infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture je dužan da izvrši analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je železnička 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.</p> <p>It shall identify:</p> <p>(a) the reasons for the congestion;</p> <p>(b) the likely future development of traffic;</p>	43.	<p>Plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture izrađuje se nakon konsultacija sa korisnicima zagušene infrastrukture, koji sadrži:</p> <p>1) razloge zagušenja;</p> <p>2) mogućnosti za poboljšanje nivoa organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja;</p>	PU		

	<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>3) mogućnosti za razvoj železničke infrastrukture;</p> <p>4) troškove poboljšanja kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture donosi se po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.</p> <p>U slučaju zagušenja infrastrukture upravljač infrastrukture nema pravo da naplati naknade i usluge iz člana 29. ovog zakona, ako:</p> <p>1) ne donese plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture ili</p> <p>2) ne realizuje plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Izuzetno od stava 3. ovog člana, Direkcija za železnice može da odobri upravljaču infrastrukture da naplati naknade i usluge iz člana 29. ovog zakona, ako:</p> <p>1) postoje osnovani razlozi koji onemogućavaju realizaciju plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture;</p> <p>2) finansijske mogućnosti</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>onemogućavaju realizaciju plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture.</p> <p>Upravljač infrastrukture izrađuje plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture u roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta.</p>			
52.1.	<p>Use of train paths</p> <p>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.</p>			NU	Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
52.2.	<p>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.</p>	41.9.	<p>U slučaju zagušene infrastrukture, upravljač infrastrukture ima pravo da zahteva od korisnika trase voza vraćanje dodeljene trase voza, koju je taj korisnik trase voza u periodu od najmanje mesec dana koristio manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom predviđenom u Izjavi o mreži, izuzev ako korisnik trase voza istu nije koristio iz neekonomskih razloga koji su izvan njegove kontrole.</p>	PU		
53.	<p>Infrastructure capacity for maintenance work</p> <p>1. Requests for infrastructure</p>	20.8.	<p>Dodela kapaciteta infrastrukture radi obavljanja poslova održavanja te infrastrukture predviđa se u</p>	DU	<p>Direktivom su zahtevi za kapacitetom</p>	

	<p>capacity to enable maintenance work to be performed shall be submitted during the scheduling process.</p> <p>2. Adequate account shall be taken by the infrastructure 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>toku procesa planiranja kapaciteta infrastrukture.</p>		<p>infrastrukture u svrhu radova na održavanju detaljnije regulisani u odnosu na ranije važeću direktivu. Ova odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</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 disturbance to train movements.</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</p>	44.	<p>U slučajevima nemogućnosti odvijanja železničkog saobraćaja koja je prouzrokovana tehničkim kvarovima, nesrećama i delovanjem više sile, upravljač infrastrukture preuzima sve neophodne mere da se uspostavi redovno odvijanje saobraćaja. U tom cilju, on sastavlja mogući plan za nepredviđene situacije, s listom institucija koje treba obavestiti u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u železničkom saobraćaju.</p> <p>O nemogućnosti odvijanja saobraćaja i merama koje se preduzimaju, upravljač infrastrukture dužan je da obavesti železničkog prevoznika, železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, Ministarstvo i sve druge nadležne institucije.</p> <p>U hitnim slučajevima i slučajevima</p>	PU		

	<p>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>kada železnička infrastruktura postane privremeno neupotrebljiva, dodeljene trase vozova mogu se privremeno povući bez najave i to onoliko vremena koliko je potrebno za dovođenje železničke infrastrukture u upotrebljivo stanje.</p> <p>Upravljač infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne 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 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</p>	<p>91.1.</p> <p>92.1.</p>	<p>Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcija obavlja poslove u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga, poslove u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja.</p>	PU		



	<p>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 ( 1 ), 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 ( 1 ) or the licensing authority referred to in Chapter III of this Directive, if the joint body fulfils the independence requirements set out in paragraph 1 of this Article.</p>					
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</p>			NU	<p>Nije regulisano Zakonom. Radi se o novinama koje unosi ova direktiva. Odredba će biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU</p>	

<p>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 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> <p>After their term in the regulatory body, they shall have no professional position or responsibility with any of the regulated undertakings or entities</p>					
--	--	--	--	--	--

	for a period of not less than one year.					
55.3.5	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.	91.4.	DIREKTOR DIREKCIJE NAJMANJE GODINU DANA PO RAZREŠENJU SA DUŽNOSTI NE SME BITI ANGAŽOVAN PO BILO KOM OSNOVU NA STRUČNIM ILI UPRAVLJAČKIM POSLOVIMA U PREDUZEĆIMA ILI TELIMA KOJA SU PREDMET REGULISANJA TRŽIŠTA ŽELEZNIČKIH USLUGA	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>	93.	<p>Direkcija u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga:</p> <p>1) odlučuje po prigovorima podnosioca zahteva za dodelu trase voza, naročito imajući u vidu eventualno nepravedno postupanje ili diskriminaciju od strane upravljača infrastrukture ili železničkih prevoznika, a u vezi sa:</p> <p>(1) Izjavom o mreži,</p> <p>(2) kriterijumima utvrđenim u Izjavi o mreži,</p> <p>(3) postupkom dodele trasa</p>	DU	<p>Ovom direktivom je značajno proširena nadležnost regulatornog tela i ojačana njegova pozicija, u odnosu na ranije važeće direktive.</p> <p>Predlogom zakona je predložena dopuna član 95. radi preciziranja ovlašćenja Direkcije za železnice u smislu Direktive 2012/34/EU, i u skladu sa zapažanjima EK u Izveštaju o napretku za 2014. godinu, u delu koji se odnosi na železničko regulatorno telo.</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>2. Without prejudice to the powers of the national competition authorities for securing competition in the rail services markets, the regulatory body shall have the power to monitor the competitive situation in the rail services markets and shall, in particular, control points (a) to (g) 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 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</p>		<p>voza i njegovim ishodom,</p> <p>(4) načinom utvrđivanja naknada za korišćenje trase voza,</p> <p>(5) nivoom ili strukturom naknada za korišćenje trase voza;</p> <p>2) prati i analizira uslove konkurencije na tržištu železničkih transportnih usluga i na sopstvenu inicijativu preispituje postupke i dokumente iz tačke 1) ovog člana, a u cilju sprečavanja diskriminacije među podnosiocima zahteva za dodelu trase voza. Direkcija posebno proverava da li Izjava o mreži sadrži klauzule ili predviđa diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture koja bi mogla biti korišćena za diskriminaciju podnosilaca zahteva za dodelu trase voza;</p> <p>3) kontroliše nezavisnost upravljača infrastrukture u odnosu na druge subjekte na tržištu železničkih usluga;</p> <p>4) obezbeđuje da naknade koje je utvrdio upravljač</p>	<p>Ova odredba će u potpunosti biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.</p>	
---	--	--	---	--

<p>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 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</p>		<p>infrastrukture budu nediskriminatorske i u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>5) obezbeđuje da upravljač infrastrukture utvrđuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture na nediskriminatorskoj osnovi u skladu sa ovim zakonom;</p> <p>6) obezbeđuje kontrolu pristupa i korišćenja objekata i stabilnih postrojenja kojima ne upravlja upravljač infrastrukture i koje je regulisano ugovorom potpisanim između lica koje obezbeđuje uslugu i železničkog prevoznika;</p> <p>7) prati železničko tržište, kako bi se analizirala konkurencija između različitih vidova saobraćaja;</p> <p>8) kontroliše kvalitet železničkih usluga uključujući pristupačnost za osobe sa invaliditetom koje obezbeđuju železnički prevoznici i upravljači infrastrukture;</p> <p>9) sarađuje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i analize,</p>		
---	--	---	--	--

<p>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 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</p>		<p>pruža tehničku pomoć u vezi sa pitanjima koja nisu uređena ovim zakonom, a odnose se na ograničavanje, sprečavanje ili narušavanje konkurencije na tržištu;</p> <p>10) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom.</p> <p>Direkcija priprema godišnji izveštaj o regulisanju tržišta železničkih usluga u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.</p> <p>Direkcija, po službenoj dužnosti, pokreće postupak za utvrđivanje činjenica i primenu mera ukoliko utvrdi mogućnost postojanja povrede konkurencije na tržištu prevoza u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcija može zahtevati podatke od upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva za dodelu trase voza, kao i drugih lica, neophodne za postupak iz stava 1. ovog člana.</p> <p>Zahtev za davanje podataka naročito sadrži: predmet zahteva; rok za postupanje po zahtevu; upozorenje na posledice</p>		
--	--	---	--	--

<p>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 parties, within one 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 six 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 (g) 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 confirm that no modification of the infrastructure</p>	95.	<p>uskraćivanja davanja podataka, odnosno davanje neistinitih podataka.</p> <p>Lica iz stava 2. ovog člana dužna su da postupe po zahtevu.</p> <p>Ukoliko Direkcija utvrdi povredu konkurencije na železničkom transportnom tržištu u postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza ili u postupku pokrenutom po službenoj dužnosti, rešenjem će utvrditi meru za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom.</p> <p>U postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza na odluku upravljača infrastrukture kojom se odbija njegov zahtev za dodelu trase ili protiv utvrđenih uslova ponude kapaciteta infrastrukture, Direkcija može rešenjem utvrditi da nema osnova za izmenu odluke upravljača infrastrukture ili naložiti upravljaču infrastrukture da izmeni svoju odluku u skladu sa uputstvima Direkcije.</p> <p>ADMINISTRATIVNO IZVRŠENJE REŠENJA IZ ST. 5. I 6. OVOG ČLANA SPROVODI DIREKCIJA U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE OPŠTI UPRAVNI</p>			
--	-----	---	--	--	--

<p>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. 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, to verify compliance with accounting separation provisions laid down in Article 6. In this respect, 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 integrating different types of rail transport or infrastructure management as referred to in Article</p>		<p>POSTUPAK.</p> <p>DIREKCIJA JE OVLAŠĆENA DA PODNESE ZAHTEV ZA POKRETANJE PREKRŠAJNOG POSTUPKA ZBOG NEPOSTUPANJA PO ZAHTEVU DIREKCIJE IZ STAVA 2. OVOG ČLANA I ZBOG NEPOSTUPANJA U SKLADU SA REŠENJIMA DIREKCIJE IZ ST. 5. I 6. OVOG ČLANA.</p> <p>Rešenje Direkcije je konačno, a protiv njega se može podneti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rešenja.</p> <p>Podnošenje tužbe ne odlaže izvršenje rešenja.</p> <p>Po zahtevu tužioca, Upravni sud može odložiti izvršenje konačnog rešenja Direkcije do donošenja sudske odluke, ako bi izvršenje tog rešenja nanelo tužiocu štetu koja bi se teško mogla nadoknaditi, u skladu sa zakonom kojim se uređuju upravni sporovi.</p> <p>Rešenja Direkcije objavljuju se na internet stranici Direkcije.</p>			
--	--	--	--	--	--



<p>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>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>					
--	--	--	--	--	--

		96.				
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 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</p>			NP	<p>Kako Republika Srbije nije članica EU ona u ovom trenutku nema obavezu niti mogućnosti da obezbedi saradnju između regulatornih tela na način kako to predviđa ova odredba. Datumom stupanja u članstvo će to biti moguće.</p>	

<p>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>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 the purpose of handling the complaint or investigation referred to in paragraph</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>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. 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</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>may adopt measures 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>					
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 ( 3 ).</p>			NP	Zakon ne reguliše materiju procedure nabavke kod subjekata koji posluju u oblastima vodoprivrede, energetike, saobraćaja i poštanskih usluga.	
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</p>			NP	Odredba je po pravnoj prirodi takva da je može implementirati samo država članica na koju se odnosi.	

<p>to in Article 7(2); (b) do not need to apply the requirements set out in Article 27, Article 29(2), Articles 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. 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 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</p>					
--	--	--	--	--	--

	<p>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. 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. 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> <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.</p>					
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</p>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	

<p>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 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. 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</p>					
---	--	--	--	--	--



	<p>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. 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 implementing act to be</p>			NP	Odredba se odnosi na EU institucije	

	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 2012 at the latest, the Commission shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report on the implementation of Chapter II. This report shall also assess the development of the market, including the state of preparation of a further opening-up of the rail market. In its report the Commission shall also analyse the different models for organising this market and the impact of this Directive on public service contracts and their financing. In so doing, the Commission shall take into account the implementation of Regulation (EC) No 1370/2007 and the intrinsic differences between Member States (density of networks, number of passengers, average travel distance). The Commission shall, if appropriate, propose legislative measures in relation to the opening of the domestic rail passenger market and to develop appropriate conditions to ensure non-discriminatory access to the infrastructure, building on the existing separation requirements</p>			NP	Prava i obaveze Evropske komisije	

	<p>between infrastructure management and transport operations, and shall assess the impact of any such measures.</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 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</p>			NP	<p>Odredba je po pravnoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice</p>	

	<p>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 15 December 2012, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time limits for transposition into national law of 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>			NP	Prelazne i završne odredbe	
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.	Addressees			NP	Prelazne i završne	

	This Directive is addressed to the Member States.				odredbe	
a 1.	<b>LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS</b>	4.4.	Ministar nadležan za poslove saobraćaja bliže propisuje elemente železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana.	PU	Transponovano donošenjem Pravilnika o elementima železničke infrastrukture ( „Službeni glasnik RS”, broj 10/14)	
a 2.	<b>SERVICES TO BE SUPPLIED TO THE RAILWAY UNDERTAKINGS (referred to in Article 13)</b> 1. The minimum access package shall comprise: (a) handling of requests for railway infrastructure capacity; (b) the right to utilise capacity which is granted; (c) use of the railway infrastructure, including track points and junctions; (d) train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of information on train movement; (e) use of electrical supply equipment for traction current, where available; (f) all other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted. 2. Access, including track access, shall be given to the following services facilities, when they exist, and to the services supplied in these facilities: (a) passenger stations, their buildings and other facilities, including travel	29.1-2	Korisnik trase voza plaća upravljaču infrastrukture:  1) naknadu za Minimalni paket usluga, koje obuhvataju: (1) upravljanje zahtevima za kapacitetom infrastrukture, (2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet infrastrukture, (3) korišćenje pruga, skretnica i čvorova, (4) upravljanje kretanjem vozova, uključujući signalizaciju, propise, sistem za operativno praćenje i komunikaciju i pružanje informacija o kretanju voza, (5) obezbeđivanje svih drugih informacija neophodnih za upravljanje saobraćajem za koji je kapacitet infrastrukture	DU	Ova odredba će u potpunosti biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa a Direktivom 2012/34/EU.	

<p>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, 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>— control of transport of dangerous goods,</li> <li>— assistance in running abnormal trains.</li> </ul> <p>4. Ancillary services may comprise:</p> <p>(a) access to telecommunication networks;</p> <p>(b) provision of supplementary information;</p>		<p>dodeljen;</p> <p>2) naknadu za pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata pristup:</p> <p>(1) objektima za snabdevanje gorivom,</p> <p>(2) putničkim stanicama, staničnim zgradama i drugim objektima,</p> <p>(3) teretnim terminalima,</p> <p>(4) ranžirnim stanicama,</p> <p>(5) objektima za formiranje vozova,</p> <p>(6) kolosecima za gariranje,</p> <p>(7) ostalim tehničkim objektima za održavanje;</p> <p>3) naknadu za korišćenje službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata:</p> <p>(1) korišćenje opreme za snabdevanje električnom energijom za vuču,</p> <p>(2) korišćenje postrojenja za snabdevanje gorivom,</p> <p>(3) korišćenje putničkih stanica, staničnih zgrada i drugih objekata,</p> <p>(4) korišćenje teretnih terminala,</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>(c) technical inspection of rolling stock;  (d) ticketing services in passenger stations;  (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>(5) korišćenje ranžirnih stanica,  (6) korišćenje postrojenja za formiranje vozova,  (7) korišćenje kolosečnih grupa za gariranje,  (8) održavanje i drugih tehničkih postrojenja.</p> <p>Pored naknada iz stava 1. ovog člana upravljač infrastrukture i korisnik trase voza mogu posebno ugovoriti pružanje i cene dodatnih i pratećih usluga, i to:</p> <p>1) dodatne usluge:</p> <p>(1) snabdevanje strujom za vuču,  (2) predgrevanje putničkih vozova,  (3) snabdevanje gorivom, manevrisanje i sve druge usluge koje se pružaju u gore pomenutim objektima i postrojenjima,  (4) prilagođene usluge za:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontrolu transporta opasnih tereta,</li> <li>- pomoć u saobraćanju vozova sa naročitim pošiljkama;</li> </ul>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>2) prateće usluge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) pristup telekomunikacionoj mreži,</li> <li>(2) pružanje dodatnih informacija,</li> <li>(3) tehnički pregled voznih sredstava.</li> </ul> <p>Korisnik trase voza na osnovu prava nediskriminacije ima pravo na minimalni paket usluga i pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja iz člana 29. ovog zakona.</p> <p>U slučajevima kada nudi neku od dodatnih i pratećih usluga iz člana 29. stav 2. ovog zakona upravljač infrastrukture ih pruža na zahtev korisnika trase voza. Za dodatne i prateće usluge korisnik trase voza plaća cene usluga u skladu sa aktom upravljača infrastrukture.</p> <p>Ako korisnik trase voza svojim aktivnostima i železničkim voznim sredstvima ograniči ili ugrozi kapacitet železničke infrastrukture, dužan je da postupi po zahtevu upravljača infrastrukture i u razumno kratkom roku otkloni smetnju izazvanu železničkim vozilima koja ograničavaju ili ugrožavaju kapacitet</p>			
--	--	--	--	--	--	--



		31.	infrastrukture, a u suprotnom upravljač infrastrukture će, o trošku korisnika trase voza preduzeti potrebne radnje.			
a 3.	<b>FINANCIAL FITNESS</b>	66.6.	Način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence za prevoz bliže uređuje Direkcija za železnice.	PU	Transponovano donošenjem Pravilnika o licencama za prevoz u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 9/14)	
a 4.	<b>CONTENTS OF THE NETWORK STATEMENT</b>	18.2.	Ministar bliže propisuje sadržinu i formu Izjave o mreži.	PU	Transponovano donošenjem Pravilnika o sadržini i formi izjave o mreži („Službeni glasnik RS”, broj 97/13) .	
a 5.	<b>BASIC PRINCIPLES AND PARAMETERS OF CONTRACTUAL AGREEMENTS BETWEEN COMPETENT AUTHORITIES AND INFRASTRUCTURE MANAGERS</b>			NU	Jedna od novina ove direktive, u odnosu na ranije važeće direktive. Ova odredba će u potpunosti biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
a 6.	<b>REQUIREMENTS FOR COSTS AND CHARGES RELATED TO RAILWAY INFRASTRUCTURE</b>			NU	Ova odredba će u potpunosti biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom	

					2012/34/EU.	
a 7.	<b>SCHEDULE FOR THE ALLOCATION PROCESS</b>	23.6.	Upravljač infrastrukture se pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture koji donosi Ministar posebnim aktom.	PU	Transponovano donošenjem Pravilnika o vremenskom planu dodele kapaciteta železničke infrastrukture („Službeni glasnik RS”, broj 140/14)	
a 8.	<b>ACCOUNTING INFORMATION TO BE SUPPLIED TO THE REGULATORY BODY UPON REQUEST</b>			NU	Ova odredba će u potpunosti biti transponovana u daljem postupku harmonizacije sa Direktivom 2012/34/EU.	
a 9.	<b>PART A REPEALED DIRECTIVES WITH LIST OF SUCCESSIVE AMENDMENTS PART B LIST OF TIME LIMITS FOR TRANSPOSITION INTO NATIONAL LAW</b>			NP	Prelazne i završne odredbe	
a 10.	<b>CORRELATION TABLE</b>			NP	Prelazne i završne odredbe	