

ZAKON

O INTEROPERABILNOSTI ŽELEZNIČKOG SISTEMA

I. UVODNE ODREDBE

Predmet zakona

Član 1.

Ovim zakonom uređuju se uslovi koje treba da ispuni sistem železnice u Republici Srbiji da bi se obezbedila interoperabilnost, u cilju nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja.

Interoperabilnost železnice, u smislu ovog zakona, je sposobnost železničkog sistema da omogući bezbedno i nesmetano kretanje vozova koji ostvaruju zahtevane nivoe performansi. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju da budu ostvareni da bi se ispunili osnovni zahtevi.

Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme i na turističko-muzejsku železnicu.

Značenje pojedinih izraza

Član 2.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

- 1) **dozvola za korišćenje** je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 2) **dozvola za tip vozila** je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima;
- 3) **dosije o održavanju** je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži opštu tehničku dokumentaciju, dokumentaciju za održavanje i podatke o korišćenju železničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;
- 4) **evropska specifikacija** je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 5) **zamena u okviru održavanja** je bilo kakva izmena komponenti delovima identičnih funkcija i performansi u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja;
- 6) **železnička mreža** je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i neprekidnog funkcionisanja železničkog sistema;
- 7) **železnički sistem** je celina koju čine strukturni i funkcionalni podsistemi i koja obuhvata upravljanje i eksploataciju železničkog sistema u celini;
- 8) **železničko vozilo** je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;
- 9) **imalac železničkog vozila** je fizičko ili pravno lice, vlasnik ili korisnik železničkog vozila, koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;

10) **imenovano telo** je telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

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

12) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac železničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);

13) **nacionalni železnički tehnički propisi** su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

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

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

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

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

18) **ocenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, osobu ili telo;

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

20) **podsistemi** su delovi železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu da budu strukturni ili funkcionalni;

21) **postojeći železnički sistem** je složena struktura sastavljena od železničkih pruga i stabilnih postrojenja postojećeg železničkog sistema, kao i od vozila svih vrsta i porekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;

22) **prijavljeno telo** je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz železnicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;

23) **projekat u podmakloj fazi razvoja** je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;

24) **puštanje u rad** su sve radnje kojima se podsistem ili železničko vozilo stavlja u svoje projektovano radno stanje;

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

26) **specifični slučajevi** su delovi železničkog sistema koji zahtevaju posebne odredbe u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, privremenog ili trajnog karaktera, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (železničke pruge i

železničke mreže koje su izolovane od ostatka železničke mreže, tovarni profil, širina koloseka, razmak osa koloseka, železnička vozila koja su isključivo namenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu i sl);

27) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija koja sadrži sve neophodne dokumente o karakteristikama podsistema i, kad je potrebno, sve dokumente o sertifikaciji činilaca interoperabilnosti; tehnička dokumentacija takođe treba da sadrži sve uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za opsluživanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;

28) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike železničkog vozila odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa;

29) **unapređenje podsistema** je značajnija izmena podsistema ili dela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;

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

31) **činilac interoperabilnosti** je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, koji nisu uređeni u stavu 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

II. INTEROPERABILNOST

1. Železnički sistem

Član 3.

Železnički sistem može da bude:

- 1) konvencionalni železnički sistem;
- 2) železnički sistem za velike brzine.

Konvencionalni železnički sistem

Član 4.

Konvencionalni železnički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h.

Železničku mrežu konvencionalnog železničkog sistema čine:

- 1) železničke pruge namenjene za prevoz putnika;
- 2) železničke pruge namenjene za mešoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 3) železničke pruge namenjene za prevoz robe;
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i terminale za kombinovani transport;
- 6) železničke pruge koje spajaju pruge i čvorove iz tač. 1)–5) ovog stava.

Železnička mreža iz stava 2. ovog člana uključuje sisteme upravljanja saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i uređaji iz stava 3. ovog člana namenjeni su prevozu putnika i robe na većim udaljenostima kako bi se garantovalo bezbedno i usklađeno korišćenje železničke mreže, kao i efikasno upravljanje saobraćajem.

Konvencionalni železnički sistem uključuje sva železnička vozila (u daljem tekstu: vozila) koja saobraćaju na konvencionalnoj železničkoj mreži ili na njenom delu.

Železnički sistem za velike brzine

Član 5.

Mrežu železničkog sistema za velike brzine čine:

- 1) posebno izgrađene železničke pruge opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;
- 2) posebno unapređene železničke pruge opremljene za brzine reda oko 200 km/h;
- 3) posebno unapređene železničke pruge za velike brzine sa posebnim tehničkim karakteristikama, na kojima brzina mora da bude prilagođena usled topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja. Ova kategorija, takođe, uključuje železničke pruge koje spajaju mreže železničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, železničke pruge na području železničkih službenih mesta (u daljem tekstu: službeno mesto), priključne železničke pruge za terminale, depoe, i sl. na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Železnička mreža iz stava 1. ovog člana uključuje upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Sistemi i postrojenja iz stava 2. ovog člana namenjeni su obezbeđivanju bezbednog i usklađenog korišćenja železničke mreže, kao i efikasnom upravljanju saobraćajem.

Železnički sistem za velike brzine obuhvata vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po železničkim prugama posebno izgrađenim za velike brzine, a pri odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;
- 2) brzinama oko 200 km/h po železničkim prugama iz člana 4. stav 2. ovog zakona, kada su u skladu sa tehničkim karakteristikama tih železničkih pruga.

Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na celoj ili delu mreže železničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te železničke mreže, moraju da ispunjavaju zahteve koji garantuju njihovo bezbedno korišćenje na toj mreži.

Podsistemi

Član 6.

Železničke sisteme iz čl. 4. i 5. ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

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

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

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

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

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

Funkcionalni podsistemi su:

1) regulisanje i upravljanje saobraćajem – postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad raznih strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, posebno uključujući sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručna osposobljenost koja se može zahtevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;

2) održavanje – postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih delova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbeđenja interoperabilnosti železničkog sistema i garantovanja zahtevanih performansi;

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

(1) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije pre i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između železnice i drugih vidova saobraćaja,

(2) aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

2. Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti

Član 7.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se na projektovanje, gradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, eksploataciju i održavanje železničkog sistema.

Zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti primenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbednosne zahteve za železničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju železničkog sistema.

Osnovni zahtevi

Član 8.

Osnovni zahtevi za obezbeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahteve.

Opšti zahtevi koje mora da ispuni železnički sistem su:

1) bezbednost:

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

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

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

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

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

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

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

4) zaštita životne sredine:

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

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

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

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

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

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

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

Posebni zahtevi za pojedine podsisteme su:

1) infrastruktura:

(1) bezbednost:

- moraju da se preduzmu odgovarajuće mere da se spreči neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,
- potrebno je da se preduzmu mere kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz službena mesta,
- infrastruktura koja je dostupna javnosti mora da bude projektovana i građena na takav način da se ograniči rizik po bezbednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i sl.),
- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima i na vijaduktima,

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

2) energija:

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

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

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

3) kontrola, upravljanje i signalizacija:

(1) bezbednost:

- postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbednosti predviđenom za tu mrežu,
- sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbednog kretanja vozova i u otežanim uslovima,

(2) tehnička usklađenost:

- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju posle usvajanja usklađenih sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,
- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u celom železničkom sistemu;

4) vozna sredstva:

(1) bezbednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na takav način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,
- električna oprema ne sme da ugrozi bezbednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- tehnika kočjenja i pri tom nastala opterećenja moraju da budu usklađeni sa konstrukcijom železničke pruge, objekata na pruži i signalnih sistema,
- potrebno je da se preduzmu mere koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,
- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obaveste mašinovođu, a prateće osoblje da stupi u vezu sa njim,
- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbednost putnika,
- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,
- moraju se doneti odgovarajuće mere koje uzimaju u obzir posebne bezbednosne uslove u dugačkim tunelima,
- potrebno je da se ugradi nezavisni sistem rezervnog osvetljenja dovoljne snage i kapaciteta,
- vozovi moraju da budu opremljeni sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima,

(2) pouzdanost i dostupnost – oprema vozila mora da bude projektovana tako da u otežanoj situaciji omogući vozu nastavak vožnje bez negativnih posledica za opremu koja će se i dalje koristiti,

(3) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,
- kod električne vuče, karakteristike uređaja za oduzimanje struje moraju da omogućavaju vozovima kretanje po železničkom sistemu sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,

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

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

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

5) održavanje:

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

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

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

6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:

(1) bezbednost:

- usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbedan rad, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,
- radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u centrima za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbeđivanja kvaliteta uspostavljen u centrima za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbeđuju visok nivo bezbednosti,

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

(3) tehnička usklađenost – usklađenost operativnih propisa za mrežu i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u železničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahteva prekograničnih i domaćih usluga prevoza,

(4) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere kako bi se operativnim propisima predvidelo obezbeđivanje pristupa osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

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

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

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

- da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama,

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

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

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

(5) pristupačnost – preduzimaju se odgovarajuće mere da podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika bude pristupačan osobama sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

3. Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Pojam

Član 9.

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

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

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

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

Direkcija donosi spisak standarda iz oblasti interoperabilnosti, sadržanih u TSI-jima.

Oblast primene

Član 10.

TSI-ji se primenjuju na novoizgrađena, unapređena ili obnovljena vozila kojima se obavlja međunarodni prevoz u železničkom saobraćaju, kao i na novoizgrađene, unapređene ili obnovljene železničke pruge obuhvaćene proširenom TEN-T (Trans-European Transport Network) mreže za jugoistočnu Evropu.

Oblast primene TSI-ja biće postepeno proširena na celu mrežu pruga Republike Srbije.

TSI-ji se mogu primenjivati i na vozila i železničke pruge koje nisu obuhvaćene stavom 1. ovog člana.

Odstupanja od primene TSI-ja

Član 11.

Odstupanja od primene TSI-ja su dozvoljena u sledećim slučajevima:

1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vreme donošenja TSI-ja, bili u podmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada tovarni profil, širina koloseka, međukolosečno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI-jima nisu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema;

3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primena TSI-ja dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim železničkim sistemom u Republici Srbiji;

4) ako posle nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu železničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju delimičnu ili potpunu primenu odgovarajućih TSI-ja.

U slučajevima odstupanja od TSI-ja iz stava 1. ovog člana primenjuju se nacionalni železnički tehnički propisi.

Nacionalni železnički tehnički propisi primenjuju se i:

1) u slučajevima otvorenih pitanja, tj. kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahteve nisu eksplicitno obuhvaćeni u TSI-jima;

2) za pod sisteme za koje primena TSI-ja nije obavezna.

U slučajevima iz stava 1. ovog člana naručilac ili njegov ovlašćeni zastupnik podnosi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja zahtev za odstupanje, uz koji je dužan da priloži:

1) pismeno obaveštenje koje se odnosi na predloženo odstupanje;

2) dokumentaciju koja sadrži:

(1) opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem ključnih datuma, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primene,

(2) precizno upućivanje na TSI-je (ili njihove delove) za koje se traži odstupanje,

(3) precizno upućivanje na alternativne odredbe koje će se primeniti i njihove detalje,

(4) obrazloženje podmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1. tačka 1) ovog člana,

(5) obrazloženje zahteva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,

(6) sve druge informacije kojima se obrazlaže zahtev za odstupanje,

(7) opis mera čije se preduzimanje predlaže sa ciljem unapređenja interoperabilnosti projekta, izuzev ako se radi o malom odstupanju.

U slučaju odstupanja iz stava 1. tačka 1) ovog člana, u roku od deset meseci od donošenja svakog TSI-ja, naručilac je u obavezi da dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja.

Primljene zahteve za odstupanje od TSI-ja, zajedno sa priloženom dokumentacijom iz stava 4. tačka 2) ovog člana, ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja dostavlja Evropskoj komisiji, radi daljeg postupanja u skladu sa propisima Evropske unije.

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja obaveštava naručioca ili njegovog ovlašćenog zastupnika o odluci Evropske komisije.

Izuzetno od odredbi st. 6. i 7. ovog člana, do dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja odlučuje o dostavljenim zahtevima za odstupanje.

4. Činioci interoperabilnosti

Stavljanje na tržište

Član 12.

Činioci interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

- 1) obezbeđuju da se u okviru železničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahteve iz člana 8. ovog zakona;
- 2) se koriste u oblasti za koju su namenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

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

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

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu

Član 13.

Činioci interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahteve ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu odnose se na:

- 1) višenamenske činioce interoperabilnosti, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima;
- 2) višenamenske činioce interoperabilnosti sa specifičnim karakteristikama, koji se ne primenjuju samo u železničkom sistemu nego i u drugim područjima, ali koji moraju imati specifične karakteristike kada se koriste u železničkom sistemu;
- 3) specifične činioce koji se koriste samo u železničkom sistemu.

Deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu obuhvataju:

- 1) ocenu usaglašenosti činioca interoperabilnosti, posmatranog izolovano, prema zahtevima TSI-ja koje treba da ispune, ili
- 2) ocenu pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti u svom železničkom okruženju, pri čemu se, kada su u pitanju interfejsi, posebno proveravaju funkcionalni zahtevi TSI-ja.

Činioci interoperabilnosti navedeni u TSI-jima podležu postupcima za ocenu usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu i moraju da budu praćeni odgovarajućim sertifikatom.

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

Rezervni delovi za podsisteme koji su pušteni u rad pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja mogu se ugraditi u ove podsisteme, a da ne podležu postupcima iz stava 3. ovog člana.

U TSI-jima se može predvideti prelazni period za železničke proizvode koji su u njima određeni kao činioci interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište pre stupanja na snagu TSI-ja. Takvi činioci interoperabilnosti moraju ispunjavati zahteve propisane članom 12. st. 1. i 2. ovog zakona.

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu

Član 14.

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

Ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti obavlja prijavljeno telo, kome je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podneo zahtev.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kada se na činioce interoperabilnosti primenjuju propisi koji se odnose na njihove druge aspekte, onda deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži konstataciju da činioci interoperabilnosti ispunjavaju i zahteve tih propisa.

Inostrane isprave izdate prema Međunarodnom sporazumu čiji je potpisnik i Republika Srbija i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a važe u Republici Srbiji.

Ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne postupi u skladu sa odredbama st. 1. i 11. ovog člana, onda je te obaveze dužno da ispuni lice koje činioce interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 13. ovog člana primenjuje se i na lice koje sklupa činioce interoperabilnosti ili njihove delove iz različitih izvora ili proizvodi činioce interoperabilnosti za vlastite potrebe.

Ukoliko ustanovi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Direkcija će od proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika u Republici Srbiji zahtevati da dovede činilac interoperabilnosti u stanje usaglašenosti i otkloni povredu propisa.

Ukoliko se neusaglašenost ne može otkloniti Direkcija će preduzeti mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište dotičnog činioca interoperabilnosti, ili da se on povuče sa tržišta, u skladu sa postupkom iz člana 15. ovog zakona.

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

Neusaglašenost činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima

Član 15.

Ukoliko utvrdi da činilac interoperabilnosti obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu i stavljen na tržište ne ispunjava osnovne zahteve tokom predviđene upotrebe Direkcija će preduzeti sve odgovarajuće mere da ograniči ili zabrani stavljanje na tržište predmetnog činioca interoperabilnosti ili će naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

Direkcija bez odlaganja obaveštava Evropsku komisiju o preduzetim merama i daje obrazloženje za svoju odluku, navodeći posebno da li je razlog neusaglašenosti:

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

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

Rešenje iz stava 3. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

5. Podsistemi

Puštanje u rad

Član 16.

Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtevi, kada se integrišu u železnički sistem, pri čemu se naročito proverava:

- 1) tehnička usklađenost ovih podsistema sa sistemom u koji se integrišu;

- 2) bezbedna integracija ovih podsistema primenom mera za kontrolu rizika.

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

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

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

Postupak verifikacije podsistema i deklaracija o verifikaciji podsistema

Član 17.

Verifikacija podsistema je postupak u kome prijavljeno telo proverava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahteve i da je u skladu sa TSI-jima.

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

Prijavljeno telo proverava podsistem u svakoj od sledećih faza:

- 1) projektovanje;
- 2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnja, sklapanje sastavnih delova, podešavanje celog podsistema;
- 3) konačno ispitivanje podsistema.

Prijavljeno telo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI-jima i registrima iz čl. 33. i 34. ovog zakona, vrši i verifikaciju interfejsa predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Prijavljeno telo dužno je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 5. ovog člana sadrži podatke vezane za karakteristike podsistema, za uslove i ograničenja korišćenja i uputstva u vezi sa opsluživanjem, praćenjem, podešavanjem i održavanjem i, po potrebi, sva dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost činilaca interoperabilnosti.

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

U deklaraciji o verifikaciji podsistema podnosilac zahteva izjavljuje pod svojom isključivom odgovornošću da podsistem ispunjava zahteve ovog zakona, TSI-ja i primenljivih nacionalnih propisa.

Ako odgovarajući TSI to omogućava, prijavljeno telo može izdati sertifikate o verifikaciji za seriju podsistema ili određenih delova tih podsistema.

Prijavljeno telo može, na zahtev podnosioca zahteva, izdati prelaznu izjavu o verifikaciji (u daljem tekstu: PIV) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje celog podsistema ili za bilo koji deo podsistema.

U slučajevima iz stava 9. ovog člana prijavljeno telo izdaje PIV, a podnosilac zahteva sastavlja PIV deklaraciju.

Inostrane isprave izdate prema Međunarodnom sporazumu čiji je potpisnik i Republika Srbija i koje su izdala tela prijavljena Generalnom sekretaru OTIF-a važe u Republici Srbiji.

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

Prijavljeno telo odgovorno za proveru implementacije je dužno da vrši periodične provere da bi potvrdilo usaglašenost sa tehničkom dokumentacijom iz stava 5. ovog člana. Prijavljeno telo izdaje proizvođaču ili naručiocu izveštaj o izvršenoj proveru. Prisustvo prijavljenog tela se može zahtevati u pojedinim fazama izgradnje.

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

Direkcija propisuje module za verifikaciju podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema i sadržinu deklaracije o verifikaciji podsistema.

Prijavljeno telo mora periodično da objavljuje informacije o:

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

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja imenuje telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koji ispunjavaju uslove propisane članom 18. ovog zakona.

Ministarstvo nadležno za poslove tehničkih propisa, standardizacije, akreditacije i metrologije, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, vrši prijavljivanje tela iz stava 18. ovog člana:

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

Oduzimanje odobrenja telu za ocenjivanje usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 18. ovog zakona vrši se na način propisan zakonom kojim se uređuju tehnički propisi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti. O oduzetim odobrenjima obaveštavaju se organi i države iz stava 19. ovog člana.

Uslovi koje treba da ispune tela za ocenjivanje usaglašenosti

Član 18.

Uslovi koje treba da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti iz člana 17. stav 18. ovog zakona su:

1) telo za ocenjivanje usaglašenosti, rukovodilac tog tela i osoblje zaduženo za sprovođenje provera ne učestvuju direktno ili kao ovlašćeni predstavnici u projektovanju, proizvodnji, izgradnji, plasiranju na tržište ili održavanju činilaca interoperabilnosti ili podsistema, niti da ih koriste, s tim što to ne isključuje razmenu tehničkih informacija između proizvođača i tela za ocenjivanje usaglašenosti;

2) telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera vrše provere profesionalno i stručno, bez ikakvog pritiska koji može da utiče na njihovu ocenu ili rezultate provera, posebno od strane osoba ili grupa koje su zainteresovane za te rezultate;

3) telo za ocenjivanje usaglašenosti i osoblje zaduženo za sprovođenje provera je funkcionalno nezavisno od tela koje izdaje dozvole za korišćenje, licence i sertifikate o bezbednosti i od tela za istraživanje nesreća;

4) telo za ocenjivanje usaglašenosti zapošljava osoblje i poseduje sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova vezanih za sprovođenje provera na odgovarajući način i da ima pristup opremi za vanredne provere;

5) telo za ocenjivanje usaglašenosti je osigurano od odgovornosti za učinjenu štetu;

6) osoblje zaduženo za izvođenje provera poseduje:

(1) odgovarajuće profesionalno i tehničko obrazovanje,

(2) zadovoljavajuće znanje o zahtevima koji se odnose na proveru koju vrši i iskustvo u vršenju te provere,

(3) sposobnost za izradu sertifikata, zapisnika i izveštaja koji predstavljaju službenu evidenciju o izvršenim proverama;

7) osoblje zaduženo za izvođenje provere je nezavisno u radu;

8) da osoblje zaduženo za izvođenje provera čuva kao poslovnu tajnu sve što sazna u toku izvođenja provera, osim podataka koje zahtevaju nadležni državni organi i tela za istragu;

9) osoblje ne sme biti plaćano na osnovu broja izvršenih provera ili njihovih rezultata.

Usaglašenost sa TSI-jima i nacionalnim železničkim tehničkim propisima

Član 19.

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

Verifikacija strukturnog podsistema u skladu sa osnovnim zahtevima zasniva se na TSI-jima, ukoliko postoje.

Direkcija priprema spisak važećih nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se primenjuju za ispunjavanje osnovnih zahteva u slučaju:

1) da ne postoje TSI-ji za određeni podsistem;

2) odstupanja predviđenih u članu 11. stav 1. ovog zakona;

3) da specifični slučaj, zahteva primenu tehničkih propisa koji nisu sadržani u TSI-ju.

Spisak propisa iz stava 3. ovog člana Direkcija objavljuje na svojoj internet stranici.

Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji spisak propisa iz stava 3. ovog člana, a na zahtev Evropske komisije dostavlja i kompletne tekstove propisa.

Direkcija dostavlja nacionalne tehničke propise u pripremi ministarstvu nadležnom za poslove tehničkih propisa, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj komisiji.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema ili njegovog dela po postupku propisanom članom 17. ovog zakona i izdaje sertifikat o verifikaciji podsistema ili njegovog dela prema nacionalnim propisima, kao ispravu o usaglašenosti.

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

1) deo koji sadrži upućivanje na nacionalne propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, i

2) deo koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.

Imenovano telo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o verifikaciji.

Evidencija iz stava 9. ovog člana sadrži:

1) broj izdatog sertifikata;

2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;

3) naziv podsistema za koji se izdaje sertifikat;

4) datum izdavanja sertifikata;

5) rok važenja sertifikata.

Do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.

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

Visina takse za izdavanje sertifikata iz stava 12. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

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

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtevima

Član 20.

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

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

U aktu kojim su naložene mere iz stava 1. ovog člana, Direkcija je dužna da navede da li je u pitanju neusklađenost sa zahtevima iz člana 8. ovog zakona ili sa TSI-jem, ili su nepravilno primenjeni TSI-ji.

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

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE

1. Opšte odredbe o dozvoli za korišćenje

Član 21.

Radi puštanja strukturnih podсистema u rad i njihovog korišćenja u železničkom sistemu Republike Srbije, strukturni podсистemi moraju imati dozvolu za korišćenje koju na propisanom obrascu i u obliku rešenja izdaje Direkcija.

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

Pre izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podсистema Direkcija proverava:

- 1) tehničku usklađenost ovih podсистema sa železničkim sistemom u koji se integrišu;
- 2) bezbednu integraciju ovih podсистema primenom mera za kontrolu rizika.

Direkcija, pre puštanja podсистema u rad, kad je potrebno, proverava da li su podсистemi u saglasnosti sa odredbama relevantnih TSI-ja i/ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa koji se odnose na eksploataciju i održavanje podсистema.

Dozvola za korišćenje izdaje se u roku od 60 dana od dana podnošenja zahteva, uz koji je priložena propisana dokumentacija, osim u slučajevima kada je ovim zakonom propisan drugačiji rok.

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

Zahtev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Republici Srbiji, železnički prevoznik, vlasnik vozila, imalac vozila, upravljач i naručilac.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za korišćenje.

Evidencija iz stava 8. ovog člana sadrži:

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

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

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

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

Nakon izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podсистema, Direkcija proverava:

1) infrastrukturu, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom;

2) vozila, u smislu izdavanja i nadzora nad ispunjenošću uslova za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Dozvole za korišćenje vozila izdate u skladu sa ovim članom ne dovode u pitanje druge uslove postavljene železničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture za eksploataciju tih vozila na odgovarajućoj mreži kroz zahteve za uspostavljanje sistema za upravljanje bezbednošću i posedovanje odgovarajućih sertifikata o bezbednosti.

2. Dozvola za tip vozila

Član 22.

Tipovi svih vozila koja se registruju u Republici Srbiji, bilo kog proizvođača, moraju da budu odobreni.

Dozvolu za tip vozila izdaje Direkcija na propisanom obrascu i u obliku rešenja.

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

Za izdavanje dozvole iz stava 2. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse za izdavanje dozvole iz stava 4. ovog člana utvrđena je zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila.

Evidencija iz stava 6. ovog člana sadrži:

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

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

Za postojeća vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje pre stupanja na snagu ovog zakona, smatra se da imaju dozvolu za korišćenje, s tim što se i na njih primenjuje član 30. ovog zakona.

U slučaju izmena odgovarajućih odredaba u TSI-jima i nacionalnim železničkim tehničkim propisima na osnovu kojih je tip vozila odobren Direkcija će odlučiti da li već izdata dozvola za tip ostaje važeća ili treba izdati novu.

Predmet provera u slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila odnosi se samo na delove propisa koji su promenjeni. Izdavanje novih dozvola za tip vozila ne utiče na dozvole za korišćenje vozila koje su izdate na osnovu prethodno odobrenih tipova vozila.

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

Direkcija propisuje uslove koje treba ispuniti za izdavanje dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila, sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila.

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

3. Dozvola za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI-jima

Član 23.

Dozvolu za korišćenje podsistema koji su usaglašeni sa TSI-jima, Direkcija izdaje ako je priložena dokumentacija o izvedenom postupku verifikacije podsistema u skladu sa članom 17. ovog zakona.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI-jima

Član 24.

Tehničke karakteristike vozila koja se registruju u Republici Srbiji, moraju da budu usaglašene sa relevantnim TSI-jima koji su na snazi i primenjuju se u trenutku njihovog puštanja u rad.

Dozvolu za korišćenje izdaje Direkcija na sledeći način:

1) ako su svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji odobreni u skladu sa čl. 16, 17. i 19. ovog zakona, dozvola se izdaje bez dodatnih provera;

2) ako su za vozilo priložene deklaracije o verifikaciji u skladu sa članom 17. ovog zakona, Direkcija pre izdavanja dozvole može da proveri samo:

(1) tehničku usklađenost relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbednu integraciju u skladu sa odredbama člana 16. stav 1. ovog zakona,

(2) tehničku usklađenost vozila i mreže na kojoj će saobraćati,

(3) usklađenost sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima koji se primenjuju na otvorena pitanja;

3) ako je podnosilac zahteva priložio deklaraciju o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila, dozvola se izdaje bez dodatnih provera.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usaglašena sa TSI-jima

Član 25.

Vozila koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI-jima koji obuhvataju sve aspekte podsistema i nisu predmet specifičnih slučajeva i otvorenih pitanja koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podležu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima.

Za vučna vozila iz stava 1. ovog člana koja su dobila dozvolu za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI-jima ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI-jima, Direkcija izdaje dodatne dozvole za korišćenje takvih vozila u Republici Srbiji.

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

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

- 1) dokaz da je vozilo dobilo dozvolu za korišćenje u drugoj državi;
- 2) primerak tehničke dokumentacije o vozilu koja prati deklaraciju o verifikaciji, što uključuje, u slučaju vozila opremljenih registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka sa omogućavanjem čitanja i procene, sve dok te informacije nisu usklađene sa odgovarajućim TSI-jima;
- 3) evidencije koje prikazuju istoriju održavanja vozila i, po potrebi, tehničke izmene izvršene nakon dobijanja dozvole za korišćenje;
- 4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu koloseka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

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

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

Direkcija će sa podnosiocem zahteva odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja na mreži. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Izveštaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7. ovog člana na mreži Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture ili upravljač industrijske železnice.

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

- 1) dva meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) mesec dana po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja, ukoliko su potrebni.

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

4. Dozvola za korišćenje podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI-jima

Član 26.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa relevantnim TSI-jima važećim u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i podsisteme za koje važe odstupanja, ako su ispunjeni sledeći uslovi:

1) podsistemi su usklađeni sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima i srpskim i granskim standardima iz oblasti železničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima i evropskim normama, ukoliko za neki podsistem ne postoje nacionalni železnički tehnički propisi i standardi;

2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahteve koji se na njih odnose;

3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku verifikacije strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1. ovog člana koja se odnosi na vozila važi samo na mreži Republike Srbije.

Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole za korišćenje strukturnih podsistema koji nisu usaglašeni sa TSI-jima konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Imenovano telo sprovodi verifikaciju podsistema iz stava 1. ovog člana na način propisan članom 17. ovog zakona.

Do imenovanja tela za ocenjivanje usaglašenosti, poslove imenovanog tela iz ovog člana obavljaće Direkcija.

Dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima

Član 27.

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Republici Srbiji, a nisu usaglašena sa svim relevantnim TSI-jima na snazi ili se na njih primenjuju odredbe člana 11. ovog zakona izdaje Direkcija, ako je podnosilac zahteva priložio:

1) deklaraciju o usaglašenosti sa tipom vozila;

2) dokumentaciju o izvedenom postupku verifikacije:

(1) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve TSI-ja, ako postoje;

(2) strukturnih podsistema vozila u odnosu na tehničke zahteve nacionalnih železničkih tehničkih propisa.

Podnosilac zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana odgovoran je za označavanje vozila brojem koji mu je dodeljen.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima

Član 28.

Vozila koja su odobrena za korišćenje u drugim državama, a koja nisu usaglašena sa TSI-jima, moraju imati dodatnu dozvolu za korišćenje u Republici Srbiji. Dodatnu dozvolu izdaje Direkcija.

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

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

Dokumentacija iz stava 3. ovog člana sadrži:

1) dokaze da je korišćenje vozila odobreno u drugoj državi zajedno sa dokumentacijom primenjenom u postupku, da bi se pokazalo da vozilo ispunjava

važee bezbednosne zahteve, uključujući, po potrebi, informacije o korišćenim ili odobrenim odstupanjima;

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

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

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

Direkcija propisuje parametre koje je potrebno proveriti u vezi sa izdavanjem dodatne dozvole za korišćenje vozila koja nisu usaglašena sa TSI-jima i klasifikaciju nacionalnih propisa u vezi sa ovim parametrima.

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

Direkcija može zahtevati dodatne informacije, analize rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži kako bi se proverilo da li je dokumentacija iz stava 4. tač. 3) i 4) ovog člana u skladu sa važećim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Direkcija će, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, odrediti obim i sadržinu dodatnih informacija, analize rizika i potrebnih ispitivanja. Upravljač je dužan da, nakon konsultacije sa podnosiocem zahteva, obezbedi izvršenje ispitivanja u roku od tri meseca od podnošenja zahteva.

Izveštaj o sprovođenju ispitivanja iz stava 7. ovog člana na mreži Direkciji dostavlja upravljač infrastrukture ili upravljač industrijske železnice.

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

- 1) četiri meseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 4. ovog člana;
- 2) dva meseca po podnošenju dodatnih informacija ili analize rizika ili rezultata eksploatacionog ispitivanja.

Ukoliko Direkcija ne odluči o izdavanju dozvole iz stava 1. ovog člana, u roku iz stava 10. ovog člana, smatraće se da je vozilo dobilo dozvolu posle tri meseca od isteka tog roka. Ovo vozilo može se koristiti samo na mreži koja je navedena u zahtevu za izdavanje dozvole.

Izuzeci od izdavanja dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 29.

Dodatna dozvola za korišćenje ne izdaje se:

1) za vozila odobrena u drugim državama pre stupanja na snagu odgovarajućih TSI-ja koja:

(1) nose oznaku RIC ili RIV,

(2) su odobrena za saobraćaj i obeležena u skladu sa važećim bilateralnim ili multilateralnim sporazumima između železničkih prevoznika iz Republike Srbije i železničkih prevoznika iz drugih država;

2) za polovna vozila iz tačke 1) ovog člana koja se uvoze iz inostranstva.

Izmene sporazuma iz stava 1. tačka 1) podtačka (2) ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih država vrši Direkcija.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 30.

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema naručilac ili proizvođač dostavlja Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta, a Direkcija odlučuje, uzimajući u obzir plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju, da li obim radova zahteva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvek kada zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbednosti tog podsistema, a Direkcija odlučuje u kojoj meri je potrebno primeniti TSI-je na predmetni podsistem.

U slučaju iz stava 1. ovog člana Direkcija je dužna da odluči najkasnije četiri meseca nakon što naručilac ili proizvođač dostavi zahtevanu dokumentaciju.

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

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

Ministar nadležan za poslove saobraćaja u saradnji sa Direkcijom donosi plan implementacije TSI-ja za Republiku Srbiju iz stava 1. ovog člana.

5. Oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila

Član 31.

Direkcija oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko se nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi:

- 1) da železničko vozilo više nije u skladu sa:
 - (1) TSI-jima ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima,
 - (2) odobrenim odstupanjima u skladu sa članom 11. ovog zakona,
 - (3) propisima o konstrukciji ili opremi navedenim u RID-u;
- 2) da imalac nije ispunio zahtev Direkcije da ispravi nedostatke u propisanom roku;
- 3) da se ne poštuju uslovi ili ograničenja iz člana 21. stav 6. ovog zakona.

Direkcija suspenduje dozvolu za korišćenje ukoliko se:

- 1) nadzorom nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača ili po prijavi republičkog inspektora za železnički saobraćaj utvrdi da se održavanje železničkog vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI-jima, nacionalnim železničkim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi navedenim u RID-u ili ukoliko se ne poštuju propisani rokovi za održavanje;

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

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

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

Dozvola za korišćenje postaje nevažeća ukoliko je železničko vozilo povučeno iz saobraćaja (kasacija vozila i sl.).

O povlačenju iz saobraćaja imalac vozila obaveštava Direkciju bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja iz saobraćaja.

IV. REGISTRI ŽELEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

1. Nacionalni registar železničkih vozila

Član 32.

Direkcija vodi Nacionalni registar železničkih vozila.

Specifikacija registra propisana je COTIF-om.

Vozila svih vrsta moraju se upisati u registar iz stava 1. ovog člana.

Podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje, imaoци su dužni da bez odlaganja dostave Direkciji, radi unosa u Nacionalni registar železničkih vozila.

Upis u registar se obavlja na osnovu popunjenog zahteva koji je propisan specifikacijom iz stava 2. ovog člana.

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

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

2. Registar odobrenih tipova železničkih vozila

Član 33.

Direkcija dostavlja Agenciji Evropske unije za železnice podatke o svim odobrenim tipovima vozila u Republici Srbiji radi unošenja u Registar odobrenih tipova železničkih vozila.

Direkcija dostavlja Agenciji Evropske unije za železnice podatke i o svim izmenjenim, suspendovanim ili povučenim dozvolama za tip, radi ažuriranja Registra.

3. Registar infrastrukture

Član 34.

Registar infrastrukture (u daljem tekstu: RINF) sadrži glavne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema (npr. osnovne parametre) i njihovu povezanost sa karakteristikama navedenim u odgovarajućim TSI-jima.

Direkcija propisuje specifikacije i format podataka RINF-a, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF-a i rokove za dostavljanje podataka.

Upravljač je odgovoran za dostavljanje podataka za RINF Direkciji i za njihovu ažurnost.

Direkcija dostavlja bazu podataka RINF-a Agenciji Evropske unije za železnice.

V. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 35.

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

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

Inspektor, u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1. ovog člana, ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.

VI. KAZNE NE ODREDBE

Član 36.

Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo, drugo pravno lice ili odgovorno lice u pravnom licu ako:

1) ne dostavi ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja (član 11. stav 5);

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

3) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine železnički sistem i ispunjavaju osnovne zahteve ili zahteva ponovno obavljanje provera koje su već izvršene (član 16. stav 2);

4) ne vrši periodične provere u skladu sa članom 17. stav 14. ovog zakona;

5) ne dozvoli prijavljenom telu pravo pristupa svim proizvodnim pogonima, skladištima, montažnim pogonima, postrojenjima za ispitivanje i testiranje i sličnim objektima ili ne da na uvid svu potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 17. stav 15);

6) pusti u rad i koristi na železničkim prugama Republike Srbije strukturne podsisteme, bez dozvole za korišćenje (član 21. stav 1);

7) koristi železnička vozila koja nemaju dozvolu za tip (član 22. stav 1);

8) koristi vozila bez pojedinačne dozvole za korišćenje (član 22. stav 7);

9) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Republici Srbiji (član 28. stav 1);

10) obnovi ili unapredi strukturni podsistem, a prethodno ne dostavi Direkciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 30. stav 1);

11) bez odlaganja, a najkasnije u roku od osam dana ne obavesti Direkciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 31. stav 6);

12) ne dostavi Direkciji podatke o vozilima za koje je izdata dozvola za korišćenje (član 32. stav 4);

13) bez odlaganja ne prijavi Direkciji sve izmene podataka unetih u Nacionalni registar železničkih vozila, uništenje vozila ili svoju odluku o prestanku registracije vozila (član 32. stav 6);

14) ne dostavi Direkciji podatke za RINF ili te podatke dostavlja neažurno (član 34. stav 3).

Član 37.

Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo, drugo pravno lice ili odgovorno lice u pravnom licu ako:

1) ne podnese Direkciji zahtev za odstupanje ili ne priloži dokumente iz člana 11. stav 4. ovog zakona;

2) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 17. stav 5);

3) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 24. stav 3);

4) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 25. stav 7. ovog zakona;

5) ne označi vozila brojem koji mu je dodeljen (član 27. stav 2);

6) ne obezbedi izvršenje ispitivanja u skladu sa članom 28. stav 8. ovog zakona.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

VII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Podzakonski propisi

Član 38.

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

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se sledeći propisi doneti na osnovu Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice („Službeni glasnik RS”, br. 104/13, 66/15-dr. zakon i 92/15):

1) Pravilnik o ocenjivanju usaglašenosti činilaca interoperabilnosti i elemenata strukturnih podsistema, verifikaciji strukturnih podsistema i izdavanju dozvola za korišćenje strukturnih podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 5/16);

2) Pravilnik o specifikaciji Registra infrastrukture („Službeni glasnik RS”, broj 10/17).

Tehničke specifikacije interoperabilnosti

Član 39.

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

Dozvole za korišćenje vozila izdate pre stupanja na snagu ovog zakona

Član 40.

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

Započeti postupci

Član 41.

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

Unutrašnja organizacija Direkcije za železnice

Član 42.

Direkcija je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja propisa

Član 43.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Pravilnik o uslovima koje mora da ispuni telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema („Službeni glasnik RS”, broj 43/15).

Stupanje na snagu

Član 44.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredaba člana 11. st. 6. i 7, člana 15. stav 2, člana 17. stav 19. tačka 1), člana 19. st. 5. i 6, člana 20. stav 2, člana 30. stav 4. i člana 33. koje se primenjuju od dana pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji.