

# О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

## I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона је члан 97. став 1. тачка 7) Устава Републике Србије, којим је утврђено да Република Србија уређује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине.

## II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Након једногодишње примене Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/2018), а у циљу праћења ефеката решења спровођења Миинстрство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, покренуло је иницијативу за изменам и допунама наведеног закона, ради његовог унапређења. У складу са наведеном иницијативом, затражена су мишљења и предлози сих релеватних ученсика на железничком тржишту у Републици Србији. Пре израде радне верзије Нацрта закона о изменама и допунама Закона о безбедности у железничком саобраћају, добијени су предлози везани за унапређење Закона о безбедности у железничком саобраћају, од Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије“ а.д, Центра за истраживање несрећа у саобраћају, „Електропривреде Србије“ , „Србија Карго“ а.д и „Србија Воз“ а.д.

Достављени предлози за измене и допуне Закона о безбедности у железничком саобраћају се односе на дефинисање различитих појмова и прецизирање појединих одредаба закона, када су у питању дужности управљача инфраструктуре и железничког превозника, одржавање подсистема инфраструктуре, детерминисање права управљача инфраструктуре за регулисањем и управљањем железничког саобраћаја, одређивање услова које у стручном погледу морају да испуњавају железнички радници, обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и незгода и усаглашавање терминологије.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за безбедност и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.

Наведеним Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно са Директивом 2007/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о сертификацији машиновођа који управљају локомотивама и возовима у железничком систему.

Такође, овим Нацртом закона се прецизирају надлежности Дирекције за железнице.

## III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

**Чланом 1. Нацрта закона о изменама и допунама** предложена је измена члана 2. додавањем нове тачке којом се дефинише појам „избегнута несрећа“

**Чланом 2. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 8. став 5. је допуњен роком воком важења сертификата о испуњености услова. Поред тога, у новим ст. 8. и 9. се прописује обавеза Дирекције да врши периодичне провере о испуњености услова са посебним објашњењем за случај провере железничког превозника.

**Чланом 3. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 20. је додат став 2. којим се обавезује Дирекције да обавести управљача инфраструктуре о одузетом сертификату.

**Чланом 4. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 28. став 3. се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга из става 1.

Поред тога, у ставу 13. уводи се обавеза субјеката из става 3 да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању горњег и доњег строја железничких пруга.

**Чланом 5. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 33. став 3 се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања подсистема енергија.

Поред тога, у ставу 13. уводи се обавеза субјеката из става 3 да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању подсистема енергија.

**Чланом 6. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 35 став 4 се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана.

У ставу 5 врши се правно-техничка редакција.

Поред тога, у ставу 14. уводи се обавеза субјеката из става 4 да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању сигнално-сигурносних уређаја из става 1. овог члана.

**Чланом 7. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 38. став 4. се мења тако што се прецизирају услови које морају да поседују субјекти који могу да обављају послове железничке телекомуникационе мреже из става 1. овог члана.

Поред тога, у ставу 14. уводи се обавеза субјеката из става 3. да воде евиденцију о извршеним радовима на одржавању железничке телекомуникационе мреже.

**Чланом 8. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 42. је додат нови став 8. којим се прописује ново право управљача инфраструктуре да из безбедносних разлога заустави воз.

**Чланом 9. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 60. је извршена измена којом право практичне обуке има само Послодавац а Железничка школа или Центар стручног оспособљавања могу да врше само теоријско оспособљавање. Новим ставом се прецизира појам Послодавца.

**Чланом 10. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 61. се врши усаглашавање са чланом 60.

**Чланом 11. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 69. у ставу 1. се врши техничка редакција и додаје се тачка 3) којом се прописује обавеза носиоца додатног уверења учествује на обуци из система за управљање безбедношћу код послодавца.

**Чланом 12. Нацрта закона о изменама и допунама** члан 94. се мења прецизирањем обавеза и поступака Управљача и железничког превозника у поступку истраживања узрока и последица несрећа и незгода у железничком саобраћају и утврђује се процедура у случају да извештај о истрази није закључен.

**Чланом 13. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 99. став. 3 тачка 3) проширује се број лица која не морају да имају дозволу Управљача за приступ и кретање.

**Чланом 14. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 112 прописује се плаћање таксе за Сагласност Дирекције на акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице.

**Чланом 15. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 113. новим ставовима прописује се услов за стављање на тржиште елемената структурних подсистема и не дозвољава се забрана стављања на тржиште елемената структурних подсистема који су произведени у складу са овим законом.

Поред тога, у ставу 9 је извршена правно-техничка редакција.

**Чланом 16. Нацрта закона о изменама и допунама** у члану 116. мења се тачка 8) тако што се прописује право и дужност инспектора да проверава да ли су кола уврштена у воз технички исправна у складу са прописима.

#### **IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТАВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА**

За примену овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

### **ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ**

#### **Значење појединих израза**

##### **Члан 2.**

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

- 1) **аутостоп уређај** је уређај за аутоматско заустављање воза при проласку поред сигнала који показује да је даља вожња забрањена и при проласку поред сигнала који показује да се даља вожња настави смањеном брзином у случају непрописног поступања машиновође;
- 2) **будник (уређај за контролу будности)** је уређај који служи за аутоматско заустављање воза у случају небудности или неспособности железничког радника који управља вучним возилом;
- 3) **велика штета** је штета код несреће коју Центар за истраживање несрећа процени у износу од најмање два милиона евра;
- 4) **воз** је прописно састављен и заквачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више заквачених вучних возила прописно сигнализован, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;
- 5) **возно особље** је особље вучног возила и возопратно особље;
- 6) **возопратно особље** је заједнички назив за возовођу, кондуктера и возног маневристу;
- 7) **вучено возило** је железничко возило без сопственог погона намењено за превоз лица (путничка кола), за превоз робе (теретна кола) или за посебне намене (превоз опреме за отклањање последица несрећа и незгода, одржавање инфраструктуре и сл.);
- 8) **вучно возило** је железничко возило са сопственим погоном;

- 9) **вучно возило за посебне намене** је железничко возило са сопственим погоном и може бити: моторно пружно возило, локотрактор, моторно возило за испитивање, одржавање или контролу железничких пруга и др.;
- 10) **главни истражитељ** је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге;
- 11) **додатно уверење** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља одређеним врстама вучних возила на одређеној железничкој инфраструктури;
- 12) **дозвола за коришћење** је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;
- 13) **дозвола за регулисање железничког саобраћаја** је исправа на основу које железнички радник стиче право да регулише железнички саобраћај;
- 14) **дозвола за тип возила** је исправа којом се потврђује да је тип железничког возила усаглашен са прописаним техничким спецификацијама или националним железничким техничким прописима;
- 15) **дозвола за управљање вучним возилом** је исправа на основу које железнички радник стиче право да управља вучним возилом;
- 16) **дозвољена маса по дужном метру** је прописана дозвољена маса по дужном метру која се не може прекорачити;
- 17) **дозвољена маса по осовини** је прописана дозвољена маса по осовини која се не може прекорачити;
- 18) **домицилна јединица** је организациони део железничког превозника у месту рада возног особља;
- 19) **досије о одржавању** је документација коју за свако возило води лице задужено за одржавање и која садржи општу техничку документацију, документацију за одржавање и податке о коришћењу железничког возила и радовима на његовој контроли и одржавању;
- 20) **железничка мрежа** је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих фиксних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и континуираног функционисања железничког система;
- 21) **железнички превозник** је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;
- 22) **железнички радник** је лице које непосредно учествује у обављању послова у вези са железничким саобраћајем;

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

24) **железничко возило** је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;

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

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

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

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

28А) **ИЗБЕГНУТА НЕСРЕЋА ЈЕ НЕПЛАНИРАНИ ДОГАЂАЈ У КОМЕ НИЈЕ БИЛО МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ ИЛИ ПОВРЕДА, АЛИ БИ ДО ИСТИХ ДОШЛО ДА СЕ ДОГАЂАЈ ДЕСИО СА МАЛИМ ПОМАКОМ У ВРЕМЕНУ ИЛИ ПРОСТОРУ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

66) **чинилац интероперабилности** је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно.

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

## **ЗБМ за процену и оцену ризика**

### **Члан 8.**

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

Предлагач значајне промене може бити:

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

Предлагач значајне промене спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика.

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

1) акредитована тела;

2) тела призната од Дирекције:

(1) железнички превозник,

(2) управљач,

(3) лице задужено за одржавање,

(4) друге организације, њихови делови или појединци, који испуњавају услове прописане ЗБМ из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона.

Дирекција издаје сертификат о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика из става 4. тачка 2) овог члана: СА РОКОМ ВАЖЕЊА ДО ПЕТ ГОДИНА

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

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

ДИРЕКЦИЈА ЈЕ ДУЖНА ДА ПОСЛЕ ИЗДАВАЊА СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИ ПЕРИОДИЧНЕ ПРОВЕРЕ ДА ЛИ НОСИЛАЦ СЕРТИФИКАТА И ДАЉЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ИЗ ЧЛАНА 7. СТАВ 1. ТАЧКА 1) ОВОГ ЗАКОНА.

У СЛУЧАЈУ ДА ЈЕ НОСИЛАЦ СЕРТИФИКАТА ИЗ СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, УПРАВЉАЧ ИЛИ ЛИЦЕ ЗАДУЖЕНО ЗА ОДРЖАВАЊЕ, ПРОВЕРА ИЗ СТАВА 8. ОВОГ ЧЛАНА ВРШИЋЕ СЕ У ОКВИРУ НАДЗОРА ПРОПИСАНИХ ЧЛАНОМ 10. СТАВ 1. И ЧЛАНОМ 54. СТАВ 8. ОВОГ ЗАКОНА

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

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

1) да је оцена ризика извршена у складу са ЗБМ за процену и оцену ризика;

2) да је примену методе из тачке 1) овог става оценило тело за оцену ризика;

3) да је значајна промена у железничком систему прихваћена од стране предлагача из става 3. овог члана;

4) да ће се део железничког система користити у Републици Србији под истим функционалним, експлоатационим, топографским и климатским условима;

5) да су примењени исти критеријуми за прихватање ризика као што се примењују у Републици Србији.

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

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

#### **Члан 20.**

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

**ДИРЕКЦИЈА О ОДУЗЕТОМ СЕРТИФИКАТУ ХИТНО И БЕЗ ОДЛАГАЊА МОРА ОБАВЕСТИТИ УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ.**

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

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

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

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

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

### **Одржавање подсистема инфраструктура**

#### **Члан 28.**

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

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

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

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ГОРЊЕГ И ДОЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

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

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

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

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

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

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

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

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

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

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ГОРЊЕГ И ДОЊЕГ СТРОЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА

### **Одржавање подсистема енергија**

#### **Члан 33.**

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

Дирекција прописује начин и рокове одржавања подсистема енергија.

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

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ПОДСИСТЕМА ЕНЕРГИЈА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 3. овог члана.

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

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

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

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

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

1) назив правног лица коме је издат сертификат;

2) врсту радова на одржавању на које се сертификат односи;

3) датум издавања сертификата.

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

Ако Дирекција провером из става 10. овог члана утврди да носилац сертификата из става 5. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

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

**СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ПОДСИСТЕМА ЕНЕРГИЈА.**

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

#### **Члан 34.**

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

Дирекција прописује начин и рокове одржавања сигнално-сигурносних уређаја.

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

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

**ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИХ УРЕЂАЈА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.**

Дирекција ближе прописује услове из става 3.4 овог члана.

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

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

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

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

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

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

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

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

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

**СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ СИГНАЛНО-СИГУРНОСНИХ УРЕЂАЈА**

### **Одржавање железничке телекомуникационе мреже**

#### **Члан 38.**

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

Дирекција прописује начин и рокове одржавања железничке телекомуникационе мреже.

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

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

ПОСЛОВЕ ОДРЖАВАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ МРЕЖЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, МОЖЕ ОБАВЉАТИ УПРАВЉАЧ ИЛИ ДРУГИ ПРИВРЕДНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ И КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ПОКРИЋЕ ЗА ГРАЂАНСКУ ОДГОВОРНОСТ, ПОСЕДОВАЊЕ АКТА О УНУТРАШЊОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ И СИСТЕМАТИЗАЦИЈИ ПОСЛОВА, СТРУЧНОСТ И ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ЗАПОСЛЕНОГ ОСОБЉА, ТЕХНИЧКУ ОПРЕМЉЕНОСТ И НАЧИН ВОЂЕЊА И ЧУВАЊА ЕВИДЕНЦИЈА О ИЗВРШЕНОМ ОДРЖАВАЊУ.

Дирекција ближе прописује услове из става 4. овог члана.

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

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

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

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

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

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

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

Ако Дирекција провером из става 11. овог члана утврди да носилац сертификата из става 6. овог члана више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

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

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ВОДЕ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ИЗВРШЕНИМ РАДОВИМА НА ОДРЖАВАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ МРЕЖЕ.

## **Састав воза**

### **Члан 42.**

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

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

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

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

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

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

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

УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ ИМА ПРАВО ДА, НА ОСНОВУ ПОДАТАКА ДОБИЈЕНИХ ОД УРЕЂАЈА ЗА ДЕТЕКЦИЈУ ЗАГРЕЈАНИХ ОСОВИНА И УРЕЂАЈА ЗА ДЕТЕКЦИЈУ РАВНИХ МЕСТА НА ТОЧКОВИМА, ЗАУСТАВИ ВОЗ И ТРАЖИ ОД ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА ОТКЛАЊАЊЕ НЕИСПРАВНОСТИ ИЛИ ИСКЉУЧЕЊЕ НЕИСПРАВНИХ ВОЗИЛА ИЗ САСТАВА ВОЗА.

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

### **Члан 60.**

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

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

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

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

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

## ПРАКТИЧНО СТРУЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ ВРШИ ПОСЛОДАВАЦ

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

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

ПОСЛОДАВАЦ, У СМИСЛУ ОВОГ ЧЛАНА, ЈЕ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ, УПРАВЉАЧ ИНДУСТРИЈСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ, ВЛАСНИК ОДНОСНО КОРИСНИК ИНДУСТРИЈСКОГ КОЛОСЕКА ИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК.

## Центри стручног оспособљавања

### Члан 61.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Члан 69.**

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

- 1) учествује на редовним и ванредним усавршавањима, као и редовним и ванредним проверама стручне оспособљености;
- 2) обавља провере познавања језика, у случајевима када обавља посао на железничкој инфраструктури друге државе;
- 3) УЧЕСТВУЈЕ НА ОБУЦИ ИЗ СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЕДНОШЋУ КОЈУ СПРОВОДИ ПОСЛОДАВАЦ.

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

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

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

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

Налог из става 5. овог члана може да садржи и забрану рада машиновођама тог послодавца до доставе траженог обавештења.

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

### **Члан 94.**

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

**УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК МОРАЈУ, НЕЗАВИСНО ОД ЦЕНТРА, ДА ИЗВРШЕ ЗАДАТКЕ НА ИСТРАЖИВАЊУ И УТВРЂИВАЊУ УЗРОКА, ПОСЛЕДИЦА И ОДГОВОРНОСТИ ЗА НЕЗГОДЕ, НЕСРЕЋЕ И ОЗБИЉНЕ НЕСРЕЋЕ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ, КАО И ОКОЛНОСТИ У КОЈИМА СУ НАСТАЛИ, У ОКВИРУ СВОЈЕ НАДЛЕЖНОСТИ.**

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

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

УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ЗАЈЕДНО ОБАВЉАЈУ ИСТРАГУ АНГАЖОВАЊЕМ ЗАЈЕДНИЧКЕ СТРУЧНЕ КОМИСИЈЕ У КОЈУ МОГУ БИТИ УКЉУЧЕНА И ЛИЦА КОЈА СУ НЕЗАВИСНА ОД УПРАВЉАЧА И ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА. УКОЛИКО УВИЂАЈ ЗАЈЕДНИЧКЕ КОМИСИЈЕ НЕ ЗАПОЧНЕ У РОКУ ОД ДВА ЧАСА ОД НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, УПРАВЉАЧ ГА САМОСТАЛНО СПРОВОДИ.

У СЛУЧАЈУ ДА ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ НИЈЕ ЗАКЉУЧЕН, ОДНОСНО ДА ЈЕ ЈЕДНО ОД МИШЉЕЊА ЧЛАНА КОМИСИЈЕ ИЗУЗЕТО, ОРГАНИ УПРАВЉАЧА И ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА, ФОРМИРАЈУ РАДНО ТЕЛО У ЦИЉУ ЗАКЉУЧКА ЗАЈЕДНИЧКОГ ИЗВЕШТАЈА О ИСТРАЗИ.

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

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

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

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

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

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

ДИРЕКЦИЈА БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН НА КОЈИ УПРАВЉАЧ И ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК ПРИЈАВЉУЈУ, ИСТРАЖУЈУ, ЕВИДЕНТИРАЈУ, СТАТИСТИЧКИ ПРАТЕ И ОБЈАВЉУЈУ ПОДАТКЕ О НЕСРЕЋАМА, НЕЗГОДАМА, ИЗБЕГНУТИМ НЕСРЕЋАМА И ДРУГИМ ОПАСНИМ ДОГАЂАЈИМА.

## **Ограничавање приступа и кретања**

### **Члан 99.**

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

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

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

- 1) извршни железнички радници и радници управљача или железничког превозника који су обучени за кретање на железничком подручју;
- 2) лица, које радници из тачке 1) овог става, прате и обезбеђују;
- 3) главни истражитељ, ПОМОЋНИК ГЛАВНОГ ИСТРАЖИТЕЉА-ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ, ОСТАЛИ ЗАПОСЛЕНИ У ЦЕНТРУ КОЈИ УЧЕСТВУЈУ У ПОСЛОВИМА ИСТРАЖИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА КАО И ЧЛАНОВИ РАДНЕ ГРУПЕ ИМЕНОВАНИ РЕШЕЊЕМ ЦЕНТРА;
- 4) републички инспектор за железнички саобраћај;
- 5) овлашћени државни службеници Дирекције;
- 6) овлашћена службена лица Министарства унутрашњих послова када обављају службене радње.

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

Лицима из става 2. овог члана забрањено је:

- 1) ходати по колосецима или стајати на колосеку, или у његовој непосредној близини;
- 2) ходати или се задржавати између жуте црте и колосека на перону;
- 3) ходати или се задржавати у близини воза или железничких кола која се крећу;
- 4) задржавати се у простору између складишта и утоварно-истоварне рампе и возила, која се крећу или чије се покретање очекује;
- 5) ходати кроз тунел или по другим објектима на железничкој прузи;
- 6) седети или стајати крај отворених врата или на степеницама железничких кола и на прелазницама, као и на другим местима, која нису намењена за боравак путника;
- 7) прелазити преко колосека на местима која нису одређена за прелаз;
- 8) ходати преко одбојника или се провлачити испод њих;

- 9) ускакати у возила или са њих када се крећу;
- 10) превозити се у возу који није намењен превозу путника без дозволе железничког превозника или управљача;
- 11) нагињати се кроз прозор и отварати врата железничких кола или се наслањати на њих током кретања воза;
- 12) прљати, оштећивати или отуђивати инвентар и другу опрему у возовима за превоз путника и у просторима који су намењени путницима;
- 13) бацати кроз прозор железничких кола било какве предмете или отпатке или проливати течност;
- 14) паркирати моторна и друга возила на железничком подручју на местима која за то нису одређена;
- 15) пењати се на кров возила, на терет отворених теретних железничких кола и конструкције железничких постројења;
- 16) поливати или прскати конструкције железничких постројења, водове, изолаторе или возила;
- 17) слагати било какав материјал поред стубова контактне мреже.

#### **Члан 112.**

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

Дирекција прописује садржину акта из става 1. овог члана.

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

**ЗА ИЗДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА.**

**ВИСИНА ТАКСЕ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА УТВРЂУЈЕ СЕ ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ РЕПУБЛИЧКЕ АДМИНИСТРАТИВНЕ ТАКСЕ.**

#### **Члан 113.**

**ЕЛЕМЕНТИ СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА МОГУ СЕ СТАВЉАТИ НА ТРЖИШТЕ САМО АКО ИМАЈУ ДЕКЛАРАЦИЈУ О УСАГЛАШЕНОСТИ И ДЕКЛАРАЦИЈУ О ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ.**

НЕ МОЖЕ СЕ ЗАБРАЊИВАТИ, ОГРАНИЧАВАТИ ИЛИ СПРЕЧАВАТИ СТАВЉАЊЕ НА ТРЖИШТЕ ЕЛЕМЕНАТА СТРУКТУРНИХ ПОДСИСТЕМА КОЈИ СУ ПРОИЗВЕДЕНИ У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ, А ПОСЕБНО СЕ НЕ МОЖЕ ЗАХТЕВАТИ ПОНОВНО ВРШЕЊЕ ПРОВЕРА КОЈЕ СУ ВЕЋ ИЗВРШЕНЕ КАО ДЕО ПОСТУПКА ЗА ИЗДАВАЊЕ ДЕКЛАРАЦИЈЕ О УСАГЛАШЕНОСТИ И ДЕКЛАРАЦИЈЕ О ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ.

Дирекција прописује елементе структурних подсистема који подлежу оцењивању усаглашености, поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

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

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

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

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

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

Висина цене из става 6. 8 овог члана зависи од врсте, обима и трајања експлоатационог испитивања, одговара реалним трошковима управљача, односно железничког превозника и не може се утврђивати у циљу стицања профита.

## **Члан 116.**

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

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

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

4) испуњеност услова за управљање железничком инфраструктуром;

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

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

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

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

8) ДА ЛИ ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК, ПРИВРЕДНО ДРУШТВО, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК ОРГАНИЗОВАО УНУТРАШЊИ НАДЗОР НАД БЕЗБЕДНИМ ОДВИЈАЊЕМ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА И ДА ЛИ СЕ ТА КОНТРОЛА РЕДОВНО И ЕФИКАСНО ВРШИ, ДА ЛИ СУ КОЛА УВРШТЕНА У ВОЗ ТЕХНИЧКИ ИСПРАВНА У СКЛАДУ СА ПРОПИСИМА, КАО И ДА ЛИ ЈЕ ОСТВАРЕНА ЕФИКАСНА ЗАШТИТА ЉУДИ, ИМОВИНЕ И ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА НА ПРОПИСАН НАЧИН У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ, ДРУГИМ ПРОПИСИМА И ОПШТИМ АКТИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ БЕЗБЕДНОСТ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ И ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА;

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

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

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

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

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