

ПРЕДЛОГ

На основу члана 33. став 13. Закона о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05 и 71/05 - исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 - одлука УС, 72/12, 7/14 - одлука УС, 44/14 и 30/2018 – др. закон), Влада доноси

УРЕДБУ О НАЧИНУ ЗАКЉУЧИВАЊА И САДРЖИНИ ОКВИРНИХ СПОРАЗУМА ЗА ДОДЕЛУ КАПАЦИТЕТА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Предмет

Члан 1.

Овом уредбом ближе се уређују поступци, садржина и критеријуми који се односе на оквирне споразуме за доделу капацитета железничке инфраструктуре, као и обавезе управљача инфраструктуре у погледу информисања у вези са оквирним капацитетима.

Одступање од примене

Члан 2.

Одредбе ове уредбе, осим одредбе члана 16. не примењују се на мрежу управљача инфраструктуре који не нуди оквирне споразуме и нема оквирне споразуме у примени, а информацију о томе управљач инфраструктуре уноси у Изјаву о мрежи и тако је чини доступном потенцијалним подносиоцима захтева за оквирним споразумима.

Усаглашеност са прописима Европске уније

Члан 3.

Ова уредба усаглашена је са Имплементационом уредбом Комисије (ЕУ) 2016/545 од 7. априла 2016. године о процедурама и критеријумима који се примењују на оквирне споразуме за доделу железничког инфраструктурног капацитета.

Дефиниције

Члан 4.

Поједини изрази који се употребљавају у овој уредби, имају следеће значење:

1) *оквирни капацитет* означава капацитет инфраструктуре који је додељен на основу оквирног споразума;

2) *изјава о оквирном капацитету* је документ који садржи преглед оквирног капацитета који је додељен на пругама на мрежи и податке о количини и врсти капацитета који је доступан на тим пругама, и који може да садржи и графички приказ, са циљем пружања информација подносиоцима захтева за оквирним споразумима;

3) *временски оквир* означава временски период утврђен у оквирном споразуму, током којег су једна или више траса предвиђени за доделу у оквиру поступка израде реда вожње;

4) *контролни период* означава временски период од највише два сата који дефинише управљач инфраструктуре у циљу поређења додељеног оквирног капацитета и преосталог капацитета, ради информисања потенцијалних подносилаца захтева за оквирним споразумима о додељеном оквирном капацитету и доступном капацитету.

Изјава о оквирном капацитету

Члан 5.

Изјава о оквирном капацитету, поред прегледа оквирног капацитета и броја траса, података о количини и врсти капацитета који је доступан на тим пругама, садржи и податке о максималном капацитету који је доступан за оквирне споразуме за сваки распоредни одсек пруге, и по потреби распоредни одсек и међустанична растојања, по контролном периоду и, ако је применљиво, по врсти услуге.

Изјаву о оквирном капацитету саставља управљач инфраструктуре, поштујући комерцијалну поверљивост информација.

Изјава о оквирном капацитету уноси се у Изјаву о мрежи управљача инфраструктуре или се објављује на интернет страници.

Ако изјава о оквирном капацитету није унета у Изјаву о мрежи, у Изјави о мрежи обавезно се наводи интернет страница на којој је изјава о оквирном капацитету објављена или на којој је објављен опис опште природе сваког закљученог оквирног споразума.

На трошкове објављивања и на језик на коме се објављује изјава о оквирном капацитету, сходно се примењују одредбе закона којим се уређује железница (у даљем тексту: Закон), које се односе на трошкове објављивања и на језик Изјаве о мрежи.

Управљач инфраструктуре ажурира изјаву о оквирном капацитету најкасније три месеца након закључења, значајних измена или отказивања оквирног споразума, поштујући комерцијалну поверљивост информација.

Одредбе ст. 2, 3. и 4. овог члана примењују се и на ажурирану изјаву о оквирном капацитету.

Поступак доделе оквирног капацитета

Члан 6.

Управљач инфраструктуре може позвати потенцијалне подносиоце захтева за доделу оквирног капацитета закључивањем оквирног споразума или за измену постојећег оквирног споразума (у даљем тексту: захтев за оквирним споразумом) да подносе захтеве за оквирним споразумима у складу са утврђеним годишњим или вишегодишњим роком. По истеку утврђеног рока, управљач инфраструктуре обрађује поднете захтеве у што краћем року, а најкасније 7 радних дана од дана истека рока за њихов пријем. У случају да је позив потенцијалним подносиоцима захтева за оквирним споразумом упућен у складу са вишегодишњим роком, управљач инфраструктуре што је пре могуће, а најкасније 7 радних дана од дана истека вишегодишњег рока објављује годишње рокове у складу са којима се обрађују захтеви примљени након истека вишегодишњег.

Ако управљач инфраструктуре не утврди годишњи или вишегодишњи рок из става 1. овог члана и прими захтев за закључење или измену оквирног споразума, дужан је да обавести друге потенцијалне подносиоце захтева о својој намери да закључи оквирни споразум и одређује им рок за достављање одговора, који не може бити краћи од једног месеца ни дужи од четири месеца.

Управљач инфраструктуре нема обавезу из става 2. овог члана ако се примљени захтев односи на мању измену већ закљученог оквирног споразума која нема утицај на друге оквирне споразуме.

Управљач инфраструктуре одлучује о захтевима за оквирним споразумима што је пре могуће, а најкасније 30 дана од дана пријема захтева за оквирним споразумом.

Ако се два или више поднетих захтева за оквирним споразумима односе на исти капацитет, управљач инфраструктуре истовремено испитује и одлучује о оба захтева.

Ако се оквирни споразум који се закључује или мења у већој мери односи на пруге које се налазе на железничком теретном коридору, и ако је управни одбор коридора захтевао да буде обавештен о томе, управљач инфраструктуре доставља тражену информацију најкасније месец дана пре закључења или значајних измена оквирног споразума.

Без обзира на одлуку да закључи оквирни споразум, управљач инфраструктуре може да одлучи на недискриминаторној основи да не понуди оквирне споразуме на пругама које су у складу са Законом проглашене за загушене.

Управљач инфраструктуре пре позивања подносилаца захтева да поднесу захтеве за оквирним споразумима у складу са ставом 1. овог члана, у изјави о оквирном капацитету посебно означава пруге за које се не нуде оквирни споразуми.

Поступак доделе оквирног капацитета окончава се закључивањем новог оквирног споразума, изменом постојећег оквирног споразума којим се проширује или повећава оквирни капацитет или одбијањем захтева за закључење новог или измену постојећег оквирног споразума.

У случају одбијања захтева за оквирним споразумом, управљач инфраструктуре дужан је да образложену одлуку о одбијању захтева за оквирним споразумом, у писаној форми, достави подносиоцу захтева.

Позив за подношење захтева за оквирним споразумом објављује се у Изјави о мрежи и на интернет страници управљача инфраструктуре.

Критеријуми за доделу оквирног капацитета

Члан 7.

Пре доношења одлуке о закључивању новог оквирног споразума, проширења или повећања оквирног капацитета у већој мери у постојећем оквирном споразуму, управљач инфраструктуре узима у обзир следеће критеријуме:

- 1) оптимално коришћење доступног капацитета инфраструктуре, укључујући коришћење мрежа других управљача инфраструктуре, уз уважавање планираних ограничења капацитета;
- 2) легитимне комерцијалне потребе подносиоца захтева у случају када је подносилац захтева доказао да има стварну намеру и способност да користи капацитет који је захтевао у оквирном споразуму;
- 3) потребе путничког и теретног саобраћаја и инвеститора, укључујући државне органе и друге јавне и приватне организације;

- 4) недискриминаторски приступ инфраструктури и доступност пратећих објеката и услуга које се пружају у тим објектима у мери у којој су ове информације доступне управљачу инфраструктуре;
- 5) финансирање управљача инфраструктуре и будући развој мреже;
- 6) унапређење ефикасности функционисања инфраструктуре и, колико је могуће, пратећих објеката, укључујући планирано одржавање, унапређење и обнову;
- 7) потребе за капацитетом на железничким теретним коридорима у складу са уредбом којом се уређује начин остваривања сарадње у погледу успостављања и организације међународних теретних коридора за конкуренти превоз робе и утврђивање правила за одабир, организацију, управљање и индикативно планирање улагања у теретне коридоре;
- 8) пропорционално, циљано, транспарентно, равноправно и у довољној мери опремљено управљање мрежом;
- 9) претходна неуспела коришћења оквирног капацитета, ако постоје, и разлоге који су то тога довели у складу са чланом 15. ст. 2. и 3. ове уредбе;
- 10) критеријуме приоритета који се примењују на доделу траса у оквиру поступка израде реда вожње, у складу са чланом 38. Закона и објавама о загушеној инфраструктури;
- 11) потребу да се обезбеди дугорочни финансијски ефекат јавног саобраћаја који је дефинисан уговором о обавези јавног превоза.

Поред критеријума из става 1. овог члана, управљач инфраструктуре у Изјави о мрежи објављује и друге критеријуме које има намеру да узме у обзир приликом одлучивања о додели оквирног капацитета.

Временски оквир

Члан 8.

Ради омогућавања доделе оквирног капацитета, управљач инфраструктуре договара временски оквир са подносиоцем захтева за сваки случај појединачно и у највећој могућој мери временски оквир усаглашава са контролним периодом. Временски оквир треба да буде усаглашен са потребама пружања услуге превоза.

Временски оквир траје најдуже до 24 сата. У изузетним случајевима, по захтеву подносиоца захтева и претходном одобрењу Дирекције за железнице, управљач инфраструктуре може да одобри временски оквир у трајању дужем од 24 сата.

У случају када је временски оквир дужи од два сата, управљач инфраструктуре додељује оквирни капацитет приближно једнако двочасовном контролном периоду.

Временски оквири који су под истим или више различитих оквирних споразума могу се преклапати. Стране у оквирном споразуму могу се усагласити око учесталости услуге.

Највећа дозвољена вредност за
доделу оквирног капацитета

Члан 9.

Управљач инфраструктуре дели сваки период од 24 сата на контролне периоде у трајању од најдуже два сата. Када додељује оквирни капацитет управљач инфраструктуре придружује временски оквир контролом периоду.

Када управљач инфраструктуре додељује оквирни капацитет у проценту мањем од 70% максималног капацитета за сваки контролни период на некој прузи, он може да одлучи да не примењује члан 13. ст. 3. до 6., члан 14. и члан 15. став 1. ове уредбе у вези са тим контролним периодом. Масимални капацитет се рачуна на основу постојећих и планираних времена слеђења возова и процењеног броја возова на предметној прузи. Управљач инфраструктуре објављује у Изјави о мрежи методологију за израчунавање максималног капацитета за потребе спровођења овог члана.

Садржина оквирног споразума

Члан 10.

Оквирни споразум садржи следеће одредбе:

- 1) које омогућавају измену оквирног капацитета у условима наведеним у чл. 12, 13, 14. и 15. ове уредбе;
- 2) које омогућавају измену оквирног капацитета у случају трајних измена на инфраструктури које обезбеђују боље искоришћење железничке инфраструктуре;
- 3) које омогућавају отказ или измену оквирног капацитета на добровољној основи;
- 4) којима се гарантује право приступа различитим подносиоцима захтева на једном или више пруга на мрежи управљача инфраструктуре на којима постоји доступан капацитет, и
- 5) период на који се закључује оквирни споразум;

Оквирни споразум може да садржи и новчану казну за случај измена или раскидања споразума, као и друге одредбе од значаја за коришћење оквирног капацитета, у складу са Законом.

Период на који се закључује оквирни споразум

Члан 11.

Оквирни споразум закључује се, по правилу, на период од пет година и може се обновити на периоде једнаке њиховом првобитном трајању, а у посебним случајевима управљач инфраструктуре може да пристане на краће или дуже периоде. Сваки период дужи од пет година мора бити оправдан постојањем комерцијалних уговора, специјализованих инвестиција или ризика, у складу са Законом.

Ако подносилац захтева за оквирним споразумом тражи да коришћење оквирног капацитета који је додељен на основу оквирног споразума започне било када, али не касније од пет година од дана подношења захтева за оквирним споразумом, управљач инфраструктуре прихвата такав захтев, ако је дужи временски период који је потребан за почетак пружања услуге настао као последица једног од следећих разлога:

- 1) оквирни споразум је предуслов за финансирање возног парка који је потребан за нову услугу;
- 2) постоји потреба да се набави дозвола за коришћење возила из возног парка наведеног у тачки 1) овог става;
- 3) планирани почетак рада утоварно-истоварних станица, терминала или отварање дела инфраструктуре који са њима повезује;
- 4) потребне су инвестиције у инфраструктуру тамо где повећани капацитет није још увек доступан, и
- 5) постоје захтеви из постојећег уговора о обавези јавног превоза.

Управљач инфраструктуре или подносилац захтева могу затражити од Дирекције за железнице да одобри период који је дужи од периода из става 1 . овог члана. Осим разлога наведених у у ставу 2. овог члана, Дирекција за железнице може да одобри захтев и из других разлога.

Капацитет додељен на основу оквирног споразума, а који је остао неискоришћен као последица времена потребног за почетак пружања услуге, остаје на располагању за коришћење од стране осталих подносилаца захтева.

Управљач инфраструктуре не може да одбије захтев за оквирним капацитетом из разлога што је захтев примљен након истека рока из члана 6. став 1. ове уредбе, већ захтев треба да буде обрађен у оквиру следећег поступка доделе оквирног капацитета на недискриминаторској основи у складу са одредбама члана 6. ове уредбе. Ако управљач инфраструктуре позива потенцијалне подносиоце захтева да поднесу захтеве за оквирним споразумима према вишегодишњем року, и ако прими такве захтеве након истека тог рока, обрађује их или до годишњег рока у складу са чланом 6. став 1. или у складу са чланом 6. став 2. ове уредбе.

За захтеве који испуњавају услове из ст. 2. до 4. овог члана, датум пријема захтева за оквирним споразумом се не узима у обзир када се дефинише период на који се закључује оквирни споразум. Ово правило се не примењује на подносиоце захтева којима је већ додељен други оквирни капацитет или трасе на истој прузи.

Казне у оквирном споразуму

Члан 12.

Одредбе о казни уносе се у оквирни споразум на захтев страна учесника у закључивању оквирног споразума (у даљем тексту: страна).

Ако једна од страна затражи да оквирним споразумом буду предвиђене казне, она не може да одбије реципроцитетне казне које затражи друга страна.

Оквирним споразумом могу се одредити казне чији износ није већи од трошкова, директних губитака или издатака (укључујући губитак прихода) који разумно настају или за које се разумно може очекивати да ће настати од стране која је обештећена због измене или раскида споразума. Обештећена страна предузима разумне кораке како би спречила или умањила обим измене споразума, или како би спречила раскид или смањење његовог утицаја и, како би повратила неке од трошкова, губитака или издатака или друге мере за смањивање тих трошкова, директних губитака или издатака (укључујући губитак прихода).

Управљач инфраструктуре не може да захтева исплату казни у износу већем од износа административних трошкова потребних за измену или раскид оквирног споразума, ако је:

- 1) узрок измене или отказа оквирног споразума био ван контроле подносиоца захтева а управљач инфраструктуре је био информисан о томе без одлагања;
- 2) подносиоцу захтева одбијен додатни захтев за оквирни капацитет без којег предвиђена железничка услуга није могућа;
- 3) управљач инфраструктуре могао да прерасподели трасе возова и оквирни капацитет на начин да се покрију губици настали изменом или раскидом оквирног споразума.

Оквирним споразумом не може се предвидети одустајање од наплате казни, ако подносилац захтева у одвојеном поступку затражи други капацитет уместо оног који је отказао на добровољној основи.

Наплата казне се не захтева, ако измена оквирног споразума обухвата само мање значајне промене у договореном капацитету.

На захтев Дирекције за железнице управљач инфраструктуре пружа доказе о благовременој исплати казни.

Поступак координације конфликтних захтева или захтева и постојећих оквирних споразума

Члан 13.

Када су постојећи оквирни споразум и захтев за новим или измењеним оквирним споразумом, као и захтеви за новим оквирним споразумима међусобно у конфликту, примењују се правила за поступак координације захтева за трасе из члана 38. ст. 3. и 4. Закона.

Управљач инфраструктуре у току првог поступка координације предузима мере којима се обезбеђује најбоља могућа усаглашеност конфликтних захтева или захтева и постојећих оквирних споразума.

Када постојећи оквирни споразуми и захтеви за новим оквирним споразумима или захтеви за изменом споразума не могу бити усаглашени након првог поступка координације и након што заинтересоване стране у поступку одбију предлог управљача инфраструктуре, он ће проценити те захтеве, и ако је значајно, постојеће оквирне споразуме, у складу са критеријумима из члана 14. ст. 2. до 4 ове уредбе.

На основу процене из става 3. овог члана, управљач инфраструктуре ће спровести други поступак координације. Ако је и други поступак координације неуспешан и ако захтевани оквирни споразум обезбеђује бољу искоришћеност инфраструктуре, управљач инфраструктуре може да захтева измену оквирног капацитета додељеног на основу постојећих оквирних споразума.

Ако се други поступак координације покаже неуспешним и ако захтевани оквирни споразум не обезбеђује бољу искоришћеност инфраструктуре у односу на један или више постојећих конфликтних оквирних споразума, управљач инфраструктуре ће одбити захтев.

Управљач инфраструктуре може да одбије захтевани оквирни споразум ако додатни приход од закључивања новог оквирног споразума не покрива најмање износ могућих казни, у складу са чланом 12. ове уредбе и у складу са изменом из става 4. овог члана.

Ако није могуће задовољити захтеве за оквирним споразумима из разлога стварног или очекиваног недостатка капацитета, управљач инфраструктуре може да прогласи загушеном деоницу на коју се односе захтеви у складу са чланом 38. Закона.

Координација конфликтних захтева за трасе и постојећих оквирних споразума

Члан 14.

Када због конфликта са постојећим оквирним споразумом захтеви за трасе не могу бити задовољени у складу са распоредом из члана 36. Закона, управљач инфраструктуре ће спровести први поступак координације у складу са чланом 37. Закона. Овај поступак координације ће се спровести и када су све стране оквирног споразума начелно одустале од својих временских оквира или их измениле. Ако управљач инфраструктуре не може да усагласи захтеве, онда он процењује оквирне

споразуме и захтеве за трасама у складу са критеријумима наведеним у ст. 2, 3, и 4. овог члана.

Ако би на основу критеријума из става 1. овог члана, захтевана траса омогућила боље искоришћење инфраструктуре и ако додатни приход од доделе ове трасе покрива најмање износ могућих казни из члана 12. ове уредбе, а које би настале изменом или раскидом једног или више постојећих оквирних споразума, управљач инфраструктуре може да тражи измене постојећих оквирних споразума за следећи период важења реда вожње, узимајући у обзир следеће критеријуме:

- 1) одрживост пословног модела подносиоца захтева који поседује оквирни споразум или економски модел уговора о обавези јавног превоза;
- 2) одрживост пословног модела управљача инфраструктуре ако он једини управља односном пругом;
- 3) оквирним споразумом се остварује мањи учинак онда када се процењује на основу критеријума приоритета који се примењују приликом доделе траса у поступку израде реда вожње у складу са правилима за доделу капацитета из чл. 29, 38. и 40. Закона;
- 4) укупни капацитет који један подносилац захтева поседује или захтева на односној прузи по свом обиму зачајан;
- 5) оправдане комерцијалне потребе подносиоца захтева у случају да докаже намеру и способност да користи капацитет који је захтевао у оквирном споразуму;
- 6) дужина релације за коју се тражи траса, укључујући делове пруга на другим мрежама, у случају када се један од конфликтних захтева односи на значајно краћу трасу;
- 7) да је преостао кратак период времена до истека оквирног споразума или пословног плана и да је отписано цело улагање или његов већи део.

Управљач инфраструктуре може одреди редослед критеријума из става 2. овог члана по њиховом значају за доделу капацитета.

Уз претходно одобрење Дирекције за железнице, управљач инфраструктуре може да одреди додатне критеријуме поред критеријума наведених у ставу 2. овог члана, као и да одреди другачији редослед ових критеријума по њиховом значају.

Управљачи инфраструктуре, могу заједнички да одлуче о примени додатних критеријума за међународни саобраћај као и о изменама њиховог значаја.

Изузетно од ст. 1, 2, 3. и 4. овог члана, управљач инфраструктуре може да одлучи да се у случају конфликтних захтева за трасе, правила о додели капацитета према члану 29. Закона, укључујући критеријуме приоритета који се примењују у оквиру годишњег поступка израде реда вожње у складу са члановима 38. и 40. Закона, примењују и на захтеве за трасе из оквирних споразума и на све остале захтеве за трасом.

Ако управљач инфраструктуре тако одлучи и ако конфликтни захтеви не могу бити решени након првог поступка координације, у складу са ставом 1. овог члана, управљач инфраструктуре такође примењује правила о додели капацитета у складу са чланом 29. Закона, укључујући приоритетне критеријуме у складу са чл. 38. и 39. Закона. Ако управљач инфраструктуре одлучи да примени овај члан, онда он то наводи у оквирном споразуму.

Прилагођавање оквирног капацитета у постојећим оквирним споразумима

Члан 15.

Управљач инфраструктуре периодично разматра оквирни споразум са подносиоцима захтева ради разматрања оквирног капацитета. Подносиоци захтева без одлагања информишу управљача инфраструктуре о свакој трајној намери да не користе цео или део оквирног капацитета.

Ако током поступка годишњег распоређивања, подносилац захтева не захтева трасу на основу оквирног споразума у складу са чланом 35. став 3. Закона, управљач инфраструктуре смањује оквирни капацитет за важећи годишњи период реда вожње.

Ако подносилац захтева без одлагања оправда одсуство захтева за трасом, као и ако су разлози за то изван контроле подносиоца захтева, став 2. овог члана се не примењује.

Управљач инфраструктуре дефинише и објављује у Изјави о мрежи захтеве везане за удео оквирног капацитета који ће се користити за оквирне споразуме. Тај удео треба да буде дефинисан узимајући у обзир капацитет који се користи на прузи. Ако ово није случај, Дирекција за железнице може затражити измену удела оквирног капацитета.

Када једна од страна споразума нема намеру да користи удео оквирног капацитета током периода од најмање 30 дана, дужна је да без одлагања, а најкасније месец дана унапред, о томе обавести управљача инфраструктуре.

Када једна од страна споразума не користи цео или део оквирног капацитета током периода од најмање 30 дана и ако није о томе обавестила управљача инфраструктуре најмање 30 дана раније, управљач инфраструктуре смањује капацитет који јој је додељен за период важећег реда вожње, осим када је обавештење изостало из разлога који су били ван њене контроле. Управљач инфраструктуре може да смањи оквирни капацитет додељен овој страни оквирног споразума за неки наредни период важења реда вожње.

Управљач инфраструктуре нуди оквирни капацитет подносиоцу захтева без обзира на могуће право стране у споразуму да захтева тај капацитет у складу са чланом 39. ст. 2. и 3. Закона, које се односе на питање *ad hoc* захтева.

Када управљач инфраструктуре нуди нови оквирни капацитет подносиоцу захтева, онда он разматра све случајеве у којима подносилац захтева није искористио оквирни капацитет или није успешно захтевао трасе возова на основу оквирног споразума, као и разлоге образложења за такво поступање.

Сарадња приликом додели оквирног капацитета на више мрежа

Члан 16.

Управљач инфраструктуре, у сарадњи са управљачима инфраструктуре из других држава, када се пружа услуга међународног саобраћаја, у највећој могућој мери обезбеђује следеће:

- 1) ако је за такву железничку услугу закључен један или више оквирних споразума, временски оквири који су захтевани треба да одговарају онима из оквирног споразума или захтеваним у оквиру истог, док очекивани доступни капацитети у оквиру сваког оквирног споразума треба да буду међусобно усклађене, и
- 2) током поступка распоређивања траса возова трасе треба да буду међусобно усклађене.

Ако се захтевани или постојећи оквирни споразум односи на услугу из међународног саобраћаја, по захтеву подносиоца захтева, управљачи инфраструктуре

одређују једног управљача инфраструктуре који координира захтеве за оквирним споразумима или захтеве за изменом постојећих оквирних споразума.

Ако није могуће ускладити временске оквире и трасе возова, управљачи инфраструктуре координирају како би обезбедили одговарајућу алтернативу или писаним путем образлажу ако не постоји одговарајућа алтернатива. Подносилац захтева обавештава управљаче инфраструктуре који су примили захтев о сваком могућем или стварном захтеву за другим оквирним споразумом који се односи на исту услугу.

Током координације, управљачи инфраструктуре узимају у обзир ограничења капацитета као што су ограничења настала као последица радова везаних за одржавање, и о томе, без одлагања, обавештавају друге управљаче инфраструктуре.

Сарадња управљача инфраструктуре за потребе спровођења овог члана и целе уредбе остварује се у складу са чланом 30. Закона, и онда када један или више управљача инфраструктуре не предлажу оквирне споразуме и када остварају сарадњу са циљем доделе капацитета.

Усклађивање Изјаве о мрежи

Члан 17.

Управљач инфраструктуре ће своју Изјаву о мрежи да усклади са одредбама ове уредбе и објави изјаву о оквирном капацитету до дана ступања на снагу првог реда вожње донетог након објављивања ове уредбе у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Ступање на снагу

Члан 18.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 Број:

У Београду, 2019. године

В Л А Д А

ПРЕДСЕДНИК

