

НАЦРТ ЗАКОНА  
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА  
О УГОВОРИМА О ПРЕВОЗУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 1.

У Закону о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 38/15), члан 2. мења се и гласи:

„Члан 2.

Јавни превоз путника и ствари у железничком саобраћају се обавља према условима дефинисаним овим законом и општим условима превоза. У случајевима који нису дефинисани овим законом, примењују се општи услови превоза.

Превозник са корисницима закључује уговоре о превозу према одредбама овог закона и општих услова превоза.

Превозник може с појединим корисницима својих услуга уговорити и ниже цене превоза или давати друге олакшице, под условима који су прописани општим условима превоза.”

Члан 2.

Члан 4. мења се и гласи:

„Члан 4.

Опште услове превоза утврђује превозник.

Општи услови превоза се јавно објављују.

Сматра се да су општи услови превоза јавно објављени када их превозник учини доступним корисницима превоза, у штампаној форми и у електронској форми на интернет страницама превозника.

Измена превозних трошкова и друге измене и допуне општих услова превоза, не могу се примењивати пре истека рока утврђеног општим условима превоза.”

Члан 3.

У члану 5. тачка 4) мења се и гласи:

„4) *железнички превозник* (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника, и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу или које обезбеђује само вучу;”.

Тачка 8) мења се и гласи:

„8) *интермодална транспортна јединица* (ИТЈ) је изменљиви транспортни суд или контејнер, као и полупориколица и приколица погодна за дизање дизалицом;”.

После тачке 10) додаје се тачка 10а), која гласи:

„10а) *јединствена карта* представља једну или више карата које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних железничких услуга које пружа један или више превозника;”

Тачка 14) мења се и гласи:

„14) *комбиновани превоз* је превоз интермодалних транспортних јединица (ИТЈ) или друмског возила код кога се већи део превозног пута обавља железницом, а почетни

и завршни део превозног пута друмским транспортом на што је могуће краћим растојањима;”.

После тачке 20) додају се тач. 20а) и 20б), које гласе:

„20а) општи услови превоза су услови превозника у форми општих услова или тарифа који су правно на снази и који су закључивањем уговора о превозу постали његов саставни део;

20б) организатор путовања је организатор туристичког путовања или посредник, који није превозник, у смислу закона којим се уређује заштита потрошача;”.

У тачки 29) речи: „превозни трошкови” бришу се.

После тачке 29) додаје се тачка 29а), која гласи:

„29а) Преусмеравање у смислу овог закона значи превоз железницом алтернативним превозним путем;”.

Тачка 30) мења се и гласи:

„30) продавац карата је сваки посредник у продаји железничких услуга који закључује уговоре о превозу путника и продаје карте у име и за рачун превозника или за сопствени рачун;”.

После тачке 30) додаје се тачка 30а), која гласи:

„30а) путна пропусница или сезонска карта је карта за неограничен број путовања која омогућује овлашћеном имаоцу путовање железницом на одређеном правцу или мрежи у току одређеног временског периода;”.

После тачке 31) додаје се тачка 31а), која гласи:

„31а) резервација је овлашћење, на папиру или у електронском облику, којим се даје право лицу које се превози на претходно потврђени персонализовани аранжман превоза (седиште, постеља, лежај и др);”.

Тачка 36) брише се.

После тачке 37) додаје се тачка 37а), која гласи:

„37а) уговор о превозу путника је уговор о превозу уз финансијску накнаду или уговор закључен без накнаде између превозника или продавца карата и путника за пружање једне или више услуга превоза;”.

Тачка 38) мења се и гласи:

„38) уговорни превозник је превозник са којим је путник или пошиљалац закључио уговор о превозу;”.

После тачке 40) додаје се тачка 40а), која гласи:

„40а) управљач станице је организациони субјект коме је поверена одговорност за управљање железничком станицом и који може бити управљач инфраструктуре;”.

Тачка 41) мења се и гласи:

„41) управљач инфраструктуре је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политike развоја и финансирања инфраструктуре;”.

#### Члан 4.

У члану 9. став 1. речи: „Законом о железници („Службени гласник РС”, број 45/13)” замењују се речима: „законом којим се уређује железница”.

У ставу 2. речи: „објави ред вожње на одговарајући начин, у штампаној и електронској форми, а” бришу се.

#### Члан 5.

Члан 13. мења се и гласи:

### „Члан 13.

„Путник има право да одустане од уговора о превозу пре него што почне његово извршење под условима које је превозник, односно извршни превозник објавио у својим општим условима превоза.“

### Члан 6.

После члана 14. додају се чл. 14а – 14д, који гласе:

### „Члан 14а

У случају да је путник онемогућен да искористи купљену резервацију седишта, постельje или лежаја крвицом превозника, превозник је дужан да на захтев путника изврши повраћај цене резервације у пуном износу.

### Члан 14б

Када је оправдано очекивати да ће кашњење у доласку у упутну станицу у складу са уговором о превозу бити дуже од 60 минута, путник одмах може да изабере једну од следећих могућности:

- 1) повраћај пуне цене карте, под условима под којима је карта плаћена, за део или делове путовања који нису реализовани и за део или делове путовања који јесу реализовани, уколико путовање због насталог кашњења више не служи никаквој сврси у погледу првобитног плана путовања путника, заједно са, ако је потребно, повратном услугом до отпремне станице у што краћем року. На исплату повраћаја сходно се примењују услови исплате накнаде из члана 14в овог закона;
- 2) наставак путовања или преусмеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице у што краћем року;
- 3) наставак путовања или преусмеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице другог дана према путниковој жељи.

### Члан 14в

Без губљења права на превоз, путник може захтевати накнаду због кашњења од превозника уколико дође до кашњења између отпремне и упутне станице које су наведене на карти и за које није извршен повраћај цене карте у складу са чланом 14б овог закона. Минимални износ накнаде у случају кашњења износи:

- 1) 25% цене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута;
- 2) 50 % цене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.

Путници који поседују путну пропусницу или сезонску карту, у случају учесталих кашњења или отказивања током периода важности карте, могу захтевати адекватну накнаду у складу са правилима превозника о накнади. У тим правилима наводе се критеријуми за утврђивање кашњења и израчунавање износа накнаде.

Правила из става 2. овог члана прописују се општим условима превоза.

Накнада у случају кашњења израчунава се у односу на цену коју је путник стварно платио за услугу која је извршена са закашњењем.

Када се уговор о превозу односи на повратно путовање, накнада за кашњење у одласку или доласку израчунава се у односу на половину цене плаћене за карту. На исти начин, цена за услугу која је извршена са закашњењем, према другом облику уговора о превозу који омогућава путовање на неколико узастопних правца, израчунава се пропорционално пуном износу цене.

Ради израчунавања периода кашњења не узима се у обзир кашњења за која превозник може да докаже да су настала изван територије Републике Србије.

Накнада цене карте исплаћује се у року од 30 дана од дана пријема захтева за накнаду. Накнада се исплаћује у новцу, а по избору путника, може се исплатити и у ваучерима односно другим услугама уколико су услови услуга флексибилни (нарочито у погледу периода важности и дестинације).

Накнада цене карте не може се смањити због трошкова железничког превозника, као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цена маркица.

Превозник може одредити општи минимални износ испод којег се накнада не исплаћује а који не може бити већи од 4 евра (у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке на дан одређивања овог износа).

Путник нема право на накнаду ако је обавештен о кашњењу пре куповине карте или ако је кашњење због наставка путовања другом услугом или преусмеравањем краће од 60 минута.

#### Члан 14г

У случају кашњења у доласку или одласку, превозник или управљач станице морају обавестити путнике о околностима кашњења и процењеном времену одласка и доласка чим им та информација постане доступна.

У случају кашњења из става 1. овог члана дужег од 60 минута, путницима се бесплатно нуде и:

1) оброци и освежење у складу са временом чекања, ако су доступни у возу или у станици, или се разумно могу набавити;

2) хотелски или други смештај, као и превоз од железничке станице до места смештаја, у случају да је боравак од једне или више ноћи неопходан, или ако је додатни боравак неопходан, ако за то постоје физичке могућности;

3) уколико је воз блокиран на прузи, превоз од воза до железничке станице, до алтернативне отпремне станице или до крајњег одредишта услуге, ако је то физички могуће.

Уколико железничка услуга не може бити настављена, превозник мора у што краћем року организовати алтернативне транспортне услуге за путнике.

У реализацији обавеза из ст. 1-3. овог члана, ако се међу путницима налазе лица са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу, превозник који обавља превоз мора узети у обзир посебне потребе тих лица, као и њихових пратилаца.

Превозник, на захтев путника, мора навести на карти да је железничка услуга претрпела кашњење, узроковала пропуштање преседања или да је отказана, у зависности од случаја.

#### Члан 14д

Уколико је превозник одговоран за потпуни или делимичан губитак или оштећење опреме за кретање или друге посебне опреме коју користи особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу, не примењују се одредбе о ограничењу финансијског износа надокнаде из чл. 26. и 30. овог закона.”

#### Члан 7.

Члан 15. мења се и гласи:

#### „Члан 15.

„Путник има право да прекида путовање на успутним станицама за време важења превозне исправе под условима које је превозник објавио у својим општим условима превоза.”

### Члан 8.

После члана 22. додаје се члан 22а, који гласи:

### „Члан 22а

На питања закључивања и реализације уговора о превозу путника, која овим законом нису уређена, сходно се примењују одредбе делова II-VII Јединствених правила за уговор о међународном железничком превозу путника - CIV - Додатак А, Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени лист СФРЈ - Међународни уговори”, број 8/84, „Службени лист СРЈ - Међународни уговори”, број 3/93, „Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС - Међународни уговори”, бр. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 и 9/19), са накнадним потврђеним изменама и допунама.”

### Члан 9.

После члана 40. додаје се члан 40а, који гласи:

### „Члан 40а

Обавезе према путницима прописане овим законом не могу се ограничiti и превозник не може да се ослободи тих обавеза, нарочито одступањем или рестриктивном клаузулом у уговору о превозу.

Превозници путницима могу понудити повољније услове превоза у односу на права утврђена овим законом.”

### Члан 10.

Члан 41. мења се и гласи:

### „Члан 41.

Уговором о превозу робе један или више превозника се обавезују да ће робу превести од отправне до упутне станице и да ће је издати примаоцу, уз наплату превозних трошкова. Општи услови превоза су саставни део овог уговора.

Уговор о превозу робе се примењује и на превоз празних кола када се превозе као роба.

Превозник и корисник превоза могу да закључе посебан уговор који се односи на више превоза робе.

Број уговора или тарифе мора бити наведен у товарном листу.”

### Члан 11.

У члану 42. став 2. речи: „у превозу” замењују се речима: „о превозу”.

### Члан 12.

У члану 43. став 1. реч: „овим” брише се.

### Члан 13.

Члан 44. мења се и гласи:

#### „Члан 44.

Уговор о превозу кола као превозног средства заснива се на одредбама овог закона и општих услова превоза. Општи услови превоза су саставни део уговора. Уговором о превозу кола као превозног средства један или више превозника се обавезују да ће празна кола превести од отправне до упутне станице и да ће их издати примаоцу, уз наплату превозних трошкова.

Превозник и корисник превоза могу да закључе посебан уговор који се односи на више превоза празних кола као превозног средства.

Број уговора или општих услова превоза морају бити наведени у колском листу.”

#### Члан 14.

У члану 45. став 1. мења се и гласи:

„Уговор о превозу кола као превозног средства се потврђује колским односно товарним листом. Недостатак, неисправност или губитак колског или товарног листа неће утицати на постојање или важност уговора који је закључен у складу са овим законом.”

#### Члан 15.

У члану 55. став 1. мења се и гласи:

„Ако плаћање превозних трошкова није другачије договорено са превозником, све превозне трошкове дужан је да плати пошиљалац по општим условима превоза који се примењују на дан закључења уговора о превозу, а у случају поновне предаје, према општим условима превоза на дан поновне предаје пошиљке на превоз.”

Став 4. мења се и гласи:

„Ако за обрачун трошкова не постоји посебан уговор, за плаћање превозних трошкова важе општи услови превоза.”

#### Члан 16.

У члану 59. став 3. речи: „дужан је” замењују се речју: „дужан”.

#### Члан 17.

У члану 72. став 1. тачка 8) речи: „Царинским законом („Службени гласник РС”, бр. 18/10 и 112/12)” замењују се речима: „законом којим се уређују царине”.

#### Члан 18.

У члану 83. став 2. после речи: „имаоца” додаје се реч: „права”.

#### Члан 19.

Члан 112. мења се и гласи:

#### „Члан 112.

Уговором о комбинованом превозу робе више превозника различитог вида саобраћаја се обавезују да ће робу превести од отправне до упутне станице и да ће је издати примаоцу, уз наплату превозних трошкова. Општи услови превоза су саставни део уговора.”

Члан 20.

У чл. 3, 5, 10, 11, 16, 23, 24, 25, 28, 31, 32, 49, 51, 59, 62, 66, 68, 69, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 90, 93, 98, 100, 101, 102. и 105. реч: „тарифа” у одређеном падежу замењује се речима: „општи услови превоза” у одговарајућем падежу.

Члан 21.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 6. овог закона у делу којим се додају чл. 14б и 14в, које се примењују по истеку две године од дана ступања на снагу овог закона и у делу којим се додаје члан 14г ст. 2-4, које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно од дана почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању Транспортне заједнице и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране („Службени гласник РС - Међународни уговори”, број 11/17), ако пунा примена Транспортне заједнице почне пре приступања Републике Србије Европској унији.

## **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**

Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 38/15 - у даљем тексту: Закон) уређују се уговорни и други облигациони односи у области јавног превоза путника и ствари у унутрашњем железничком саобраћају.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за функционисање путничког и теретног железничког саобраћаја у Републици Србији.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са динамиком из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021, током 2019. године покренуло поступак за доношење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (у даљем тексту: Нацрт закона).

Јавна расправа о Нацрту закона спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 22. новембра до 12. децембра 2019. године, након чега су прибављена позитивна мишљења Министарства финансија, Министарства привреде, Министарства за европске интеграције, Министарства трgovине, туризма и телекомуникација, Републичког секретаријата за јавне политике и Републичког секретаријата за законодавство.

Влада је поменути Нацрт закона усвојила 30. јануара 2020. године, након чега је исти упућен у скупштинску процедуру. Међутим, у складу са Закључком Владе 05 Број 06-8524/2020 од 29. октобра 2020. године, Нацрт закона је повучен из скупштинске процедуре због конституисања новог сазива Народне скупштине.

Напомињемо да су у тексту овог Нацрта закона у односу на текст који је усвојен од стране Владе 30. јануара 2020. године, извршене минималне корекције у смислу јасније формулатије код члана 14б, став 1, тачка 1) и члана 14в, ст. 1 и 10.

Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (Е3) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и то у области права путника. Ово усклађивање се пре свега односи на услове и правила у погледу одговорности превозника код кашњења возова, услове делимичног или потпуног повраћаја тј. накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза.

Поред тога, Нацртом закона врши се усклађивање терминологије коришћене у Закону о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), даље усклађивање са терминологијом из Уредбе (Е3) бр. 1371/2007, као и отклањају технички недостаци текста Закона.

### **III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

**Чланом 1.** Нацрта закона предложена је измена члана 2, ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 2.** Нацрта закона предложена је измена члана 4, односно брисање става 1. и измена осталих ставова ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и релацијама на постојећем слободном железничком тржишту које у време доношења Закона било практично монополско.

**Чланом 3.** Нацрта закона врше се измене у члану 5. Закона, тако што се врши усклађивање дефиниција са постојећим у Закону о железници или допуњавање оним из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 4.** Нацрта закона врши се правнотехничка редакција члана 9. Закона тако што се речи у ставу 1: „Законом о железници („Службени гласник РС”, број 45/13)” замењују речима: „законом којим се уређује железница”, а у ставу 2. бришу речи: „објави ред вожње на одговарајући начин, у штампаној и електронској форми, а” ради усклађивања са одредбама Закона о железници који предвиђа обавезу објављивања реда вожње искључиво за управљача инфраструктуре.

**Чланом 5.** Нацрта закона предложена је измена члана 13, ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају

**Чланом 6.** Нацрта закона после члана 14. додају се чл. 14а – 14д којима се врши даље усклађивање са Уредбом 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и уређује питање неискоришћености резервације кривицом превозника, повраћај цене карте, преусмеравања у случају кашњења воза, накнада цене карте, пружање помоћи у случају кашњења воза и случај потпуног или делимичног губитка или оштећења опреме коју користи особа са инвалидитетом или особа са смањеном покретљивошћу. Чланови 14б и 14в примењују се са одложеном применом од две године, док за ст. 2-4. члана 14г одложена примена од наредног дана од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно дана почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са Уговором о оснивању транспортне заједнице („Службени гласник РС”, број 11/17).

**Чланом 7.** Нацрта закона предложена је измена члана 15. ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 8.** Нацрта закона предложено је да за закључивање и реализацију уговора о превозу путника, у делу који није уређен овим законом, сходно се примењују одговарајуће одредбе Дела II, III, IV, V, VI и VII Јединствених правила за уговор о међународном железничком превозу путника - Додатка А (CIV), Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године од 9. маја 1980. године.

**Чланом 9.** Нацрта закона после члана 40. додаје се члан 40а којим се путнику гарантују услови који не могу бити неповољнији у односу на услове прописане Законом (већ постојећа одредба у Закону о железници која је пренета у Нацрт закона ради потпуног уређења предметне материје у једном закону).

**Чланом 10.** Нацрта закона предложена је измена члана 41. ради практичније примене одредаба, ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 11.** Нацрта закона врши се правнотехничка редакција у члану 42. став 2. заменом речи: „у превозу” речима: „о превозу”.

**Чланом 12.** Нацрта закона у члану 43. став 1. брише се реч „овим”, имајући у виду да је пријем одређених врста робе на превоз забрањен другим законима.

**Чланом 13.** Нацрта закона предложена је измена члана 44. ради практичније примене одредаба, као и ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 14.** Нацрта закона предложено је измена става 1. члан 45. тако што се после речи: „колским” додају речи: „односно товарним”, а после речи: „колског” додају се речи: „или товарног”, ради практичније примене одредбе.

**Чланом 15.** Нацрта закона врши се измена у члану 55. ради практичнијег тумачења и примене одредбе.

**Чланом 16.** Нацрта закона врши се правнотехничка редакција у члану 59. став 3. заменом речи: „дужан је” са речју: „дужан”.

**Чланом 17.** Нацрта закона врши се правнотехничка редакција у члану 72. став 1. тачка 8) заменом речи: „Царинским законом („Службени гласник РС”, бр. 18/10 и 112/12)” речима: „законом којим се уређују царине”.

**Чланом 18.** Нацрта закона врши се правнотехничка редакција у члану 83. став 2. тако што се после речи: „имаоца” додаје реч: „права”.

**Чланом 19.** Нацрта закона предложена је измена члана 112, ради усклађивања са терминологијом из Уредбе 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

**Чланом 20.** Нацрта закона врши се усклађивање терминологије у чл. 3, 5, 10, 11, 16, 23, 24, 25, 28, 31, 32, 49, 51, 59, 62, 66, 68, 69, 77, 79, 81, 83, 84, 85, 90, 93, 98, 100, 101, 102 и 105, тако што се реч: „тарифа” у одређеном падежу замењује се речима: “општим условима превоза” у одговарајућем падежу, у складу са променом дефиниције из члана 2 тачка 20а) Нацрта закона.

**Чланом 21.** Нацрта закона утврђује се ступање закона на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим члана 6. овог закона, у делу којим се додају чл. 14б и 14в, који се примењује две године од дана ступања на снагу овог закона, и у делу којим се додају ст. 2-4 члана 14г, који се примењује наредног дана од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно даном почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању Транспортне заједнице („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 11/17) и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране, ако почетак те пуне примене наступи пре приступања Републике Србије Европској унији.

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

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

**Анализа ефекта Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају**

**ПРИЛОГ 2:**

**Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже**

- 1) Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности?

У области која је предмет Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (у даљем тексту: Нацрт закона) показатељи који се прате су пре свега су број превезених путника (тј. број продатих карата) на мрежи пруга „Инфраструктура железнице Србије” а.д. које је остварио железнички превозник за превоз путника „Србија Воз” а.д. У наставку је дат приказ ових показатеља по годинама:

- 1) 2016. година: 6,08 милиона
- 2) 2017. година: 5,62 милиона
- 3) 2018. година: 5,08 милиона
- 4) 2019. година: 4,18 милиона, и
- 5) 2020. година: 2,6 милиона.

Истичемо да је осетни пад у броју превезених путника узрокован великим бројем затвора пруга и потешкоћа у саобраћају узрокованих великим бројем радова на обнови и реконструкцији железничке инфраструктуре, али и епидемијом заразне болести COVID-19. Поред овог показатеља, прате се и показатељи квалитета железничке услуге, попут просечног времена кашњења (у минутама), просечног времена кашњења у односу на возове који касне (у минутама) и проценат возова који касни. Просечно време кашњења по возу у току 2018. године износило је 4 минута, просечно време кашњења у односу на возове који касне износило је 21 минут, док је проценат возова који касни био 19,7%. У току 2019. године, просечно време кашњења по возу износило је 7 мин, просечно кашњење у односу на возове који касне износило је 17 минута док је 24,67% проценат возова који касне. У 2020. години, просечно време кашњења по возу износило је 5 мин, просечно кашњење у односу на возове који касне 16 минута, док је 30% проценат возова који касне. Поред тога, с обзиром да су предмет овог Нацрта закона претежно облигациони односи између превозника и путника, односно њихова права, у складу са Законом о железници, уведена је обавеза Дирекције за железнице као регулаторног тела да поступа у складу са притужбама путника. Дирекција је од ступања овог закона на снагу (јун) до сада примила и поступила по укупно 17 притужби путника. Исход ових поступака Дирекција објављује у свом годишњем извештају о регулисању тржишта железничких услуга.

- 2) Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политike или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политike или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.

У овој области релевантан документ јавне политike је Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 38/15). Током примене овог закона уочена је неусклађеност терминологије са важећим Законом о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), што не треба да чуди с обзиром да је Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају донет 2015. године. Овде је пре свега реч о дефиницијама појмова попут железничког превозника, управљача инфраструктуре, управљача станице и појмова везаних за одвијање комбинованог транспорта. Поред терминологије, уочени су проблеми у тумачењу прописа који су последица непотпуне формулатије одређених одредаба или недовољно прецизне формулатије. Наведени недостаци доводе до разлике између позитивне праксе и формулисаних одредби. Пример овога може бити превоз кола као превозног средства који се у пракси поред колског, обавља и товарним листом, док формулатија у закону наводи на то да се ова врста превоза може обављати само са колским листом као превозном исправом.

- 3) Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?

Закон о железници и План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (нова Транспортна стратегија је тренутно у фази израде).

Значај Закона о железници за промену која се предлаже огледа се у исправљању недоследности у коришћењу терминологије из овог закона у Нацрту закона, док се значај Плана развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године огледа у предвиђеном поступку даље хармонизације са прописима Европске уније, односно у конкретном случају, питању унапређења области права путника, даљим усклађивањем са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

- 4) Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема.

Наведено под 2) и 3)

- 5) Која промена се предлаже?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са динамиком из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021, покренуло поступак за доношење Нацрта закона о изменама и допунама закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

Наведеним Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и то пре свега у области права путника. Ово усклађивање се пре свега односи на услове и правила у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза. Чланови 14б и 14в (накнада путницима у случају кашњења воза) почињу да се примењују две године од дана ступања на снагу овог закона из разлога финансијског утицаја на железничког превозника и тренутног већег обима радова на инфраструктури који негативно утичу на тачност и поузданост железничке услуге. Ставови 2, 3. и 4. члана 14г (обавеза обезбеђивања хране, смештаја и алтернативног превоза путницима у случају кашњења) почињу да се примењују наредног дана од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно даном почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чланом 40. Уговора о оснивању транспортне заједнице („Службени гласник РС”, број 11/17) и чланом 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране, ако почетак те пуне примене наступи пре приступања Републике Србије Европској Унији.

Поред тога, Нацртом закона врши се усклађивање терминологије коришћене у важећем закону са Законом о железници, као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

#### 6) Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Промена је неопходна у предложеном обиму, односно увођењем одредби које се односе на услове и правила у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза. Поред тога врши се усклађивање терминологије коришћене у важећем закону са Законом о железници и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

#### 7) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Нацрт закона ће имати непосредан утицај на учеснике на тржишту железничких услуга, односно превознике у железничком саобраћају и кориснике железничких услуга (путнике и кориснике превоза). Пре свега, с обзиром на наведене одредбе са одложеном

применом, Нацрт закона ће по ступању наведених одредби на снагу имати утицај на железничког превозника за превоз путника и саме путнике чији ће положај бити унапређен имајући у виду одредбе о повраћају цене карте у случају кашњења воза, обавезу превозника да обезбеди алтернативни превоз, али и одредбе о равноправном приступу железничким услугама особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

- 8) Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?

Даље унапређење положаја и права путника у железничком саобраћају могуће је изменама и допунама Закона о железници у оном делу који се не односи на облигационе односе (који предмет Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају) – Нацрт овог закона је у припреми и планирано је његово упућивање у процедуру усвајања.

- 9) Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?

Не

- 10) Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (*status quo*).

С обзиром на период одложене примене наведених одредби које се односе на права путника, није релевантно говорити о нумеричким показатељима *status-a quo* за конкретан случај с обзиром да примена наведених одредби зависи од економске и финансијске снаге и ефикасности постојећег (или будућих) железничког превозника за превоз путника, али и стања железничке инфраструктуре. Овде се пре свега мисли на обавезу железничког превозника да исплати надокнаду путнику у виду повраћаја цене карте у случају кашњења воза. Са порастом ефикасности железничког превозника и квалитета услуге коју пружа (набавка савремених возних средстава) и унапређењем железничке инфраструктуре која је основни предуслов квалитета железничке услуге свакако се (након пада показатеља који су нужна последица поменутих интервенција на инфраструктури и епидемије COVID-19) може очекивати пораст броја путника и других показатеља квалитета.

- 11) Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политики или акту локалне самоуправе)?

Имајући у виду да је превоз путника на нивоу Европске уније и даље релативно непрофитабилна делатност (функционише на основу уговора о обавези јавног превоза и надокнаде по основу истог) коју карактерише низак степен развијености конкуренције и

мали број профитабилних ruta, уз чињеницу да је и даље ниска финансијска и економска моћ националних железничких превозника, може се рећи да још увек није дошло до пуне примене наведених одредби. Ово нарочито има смисла ако се узме у обзир чак и да су државе чланице ЕУ имале право на одложену примену већине наведених одредби до 2022. године. Додатно, најављена измена законодавног оквира у ЕУ у наредном периоду отвара питање неизвесности останка наведених одредби у постојећој мери и постојећем облику. С друге стране, један од примера земље у којој се примењују релевантне одредбе Уредбе (ЕЗ) 1371/2007, а која је у одређеној мери упоредива са Србијом, је Словенија. У Словенији је, примера ради, током 2018. године просечно кашњење возова износило 4,5 минута на 100 километара (углавном из разлога одржавања инфраструктуре), али се оно није у значајнијој мери односило на саобраћај путничких возова. Само је 11 путничких возова отказано у истом периоду што представља 0,009% укупног броја. Током 2018. године, укупно је поднето 1340 захтева путника, који су обрађени у складу са прописима, од чега се 146 односило на кашњења возова. Свих 146 је обрађено у прописаном року. Што се тиче особа са инвалидитетом и особа смањеном покретљивошћу и њиховог приступа железничким услугама, 129 особа је у складу са захтевом користило услуге превоза међународним возовима, док је 225 користило градске или приградске железничке услуге.

### **ПРИЛОГ 3:**

#### **Кључна питања за утврђивање циљева**

- 1) Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).

Неопходна промена је потребна, пре свега, ради подизања нивоа квалитета услуге превоза путника железницом, што и јесте основни циљ Уредбе (ЕЗ) 1371/2007, али ради даље интеграције домаћег тржишта железничких услуга у тржиште ЕУ, кроз усаглашавање регулаторног оквира, што на крају треба да резултује унапређењем права путника, нарочито у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу којима се овим одредбама додатно гарантује једнак приступ услугама железничког превоза. Код ових одредби потребно је имати у виду одложену примену, која је неопходна из разлога финансијске и економске одрживости железничког превозника који је, као и цео железнички сектор, недавно изашао из процеса реструктуирања.

- 2) Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доводе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).

Нацртом закона постиже се:

- 1) Усклађивање са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају у области права путника и унапређење положаја путника као стране у уговору о превозу и подизање ефикасности железничког транспорта.
  - 2) Усклађивање са терминологијом коришћеном у Закону о железници.
  - 3) Отклањање недостатака у формулатици из важећег закона и других недостатака техничке природе.
- 3) Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?

Да.

- 4) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

По ступању на снагу одредби са одложеном применом које се тичу права путника, остваривање општих и посебних циљева могу се пратити како повећањем укупног броја превезених путника железницом тако и смањењем броја притужби поднетих Дирекцији за железнице од стране путника а које се односе на предмет регулисања наведених одредби. Још један од веома важних циљева јесте тај да одредбе о одштети путника у случају кашњења треба да имају мотивишући ефекат за железничког превозника да послује ефикасно. Ово је могуће пратити укупним и просечним временом кашњења возова, затим уделом возова који касне до 15 минута у укупном броју полазака возова на годишњем нивоу (%).

#### **ПРИЛОГ 4:**

##### **Кључна питања за идентификовање опција јавних политика**

- 1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „*status quo*“ опција?

Нема алтернативних мера осим одговарајуће измене и допуне Закона.

- 2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификовани и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Нема других опција за постизање жељене промене.

- 3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично) испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

Нису предвиђене никакве рестриктивне мере, осим што је железничким превозницима утврђен минимум квалитета односно права која су гарантована кориснику превоза.

- 4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Нема институционално-управљачко-организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви

- 5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Спровођење информативно-едукативних мера није потребно да би се постигли општи и посебни циљеви,

- 6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

Проблем се може решити искључиво интервенцијом јавног сектора.

- 7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да.

- 8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

Опција је примена регулаторне мере, односно измена и допуна Закона. Наведена опција је, између остalog, предвиђена и Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021.

## ПРИЛОГ 5:

### Кључна питања за анализу финансијских ефеката

- 1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Имајући у виду одложеност примене одредаба које се односе на област права путника, а у првом реду повраћај цене карте у случају кашњења, тешко је проценити утицај на јавне приходе и расходе. Када би се наведене одредбе примењивале без одлагања, у постојећим условима радова на инфраструктури који резултују чешћим кашњењима возова, исте би имале негативан утицај на финансијско-економску одрживост железничког предузећа „Србија Воз“ а.д. (и других потенцијалних превозника) а самим тим и на буџет РС с обзиром да је главни извор прихода наведеног предузећа надокнада за обавезу јавног превоза која се додељује на основу уговора са Владом. Период одложене примене гарантује довољан временски период за финансијску консолидацију предузећа, повећање ефикасности пословања и завршетак одређеног дела инфраструктурних пројеката који ће обезбедити довољан ниво квалитета железничког превоза.

- 2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Није потребно обезбеђивање финансијских средстава за реализацију прописаних мера. На дугорочном плану, није једноставно проценити неопходност финансијских средстава.

- 3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Неће утицати на међународне финансијске обавезе.

- 4) Колики су процењени трошкови увођења промена који произистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктуирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Није релевантно.

- 5) Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?

Није релевантно.

- 6) Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?

Није релевантно.

## **ПРИЛОГ 6:**

### **Кључна питања за анализу економских ефеката**

- 1) Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?

Нацрт закона неће створити додатне трошкове за привреду до ступања на снагу одредби са одложеном применом. Након ступања на снагу одредби са одложеном применом, могу се очекивати додатни трошкови превозника које ће исти морати да исплати на име накнаде путницима за кашњење услуге превоза. Овај износ се тешко може проценити, с обзиром да зависи пре свега од динамике и утицаја који радови на модернизацији железничке инфраструктуре имају на тачност превозника. Међутим, може се апроксимацијом, тј. уз одређене претпоставке доћи до процене оквирног износа. Наиме, просечан број путника у возовима превозника „Србија Воз“ а.д. у 2018. години био 65, просечан приход од продатих карата износио 184 дин, укупан број реализованих полазака возова 60093 (отказано 4309), док је проценат возова који касни био 19,7%. Ако се узме у обзир претпоставка да сваки 20. воз касни више од 60 минута (5%), може се очекивати да ће превозник на име накнаде путницима за кашњења од преко 60 минута, морати да исплати 35,9 милиона дин.

Проценат 5% је претпоставка која је начињена узимајући у обзир да ће се радови на модернизацији и реконструкцији железничке инфраструктуре наставити у средњерочном периоду, као и да ће исти имати веома висок утицај на тачност превозника (дакле, ради се о горњој граници).

Напомена: сви наведени подаци се односе искључиво на возове који су предмет уговора о обавези јавног превоза (велика већина укупног броја возова) с обзиром да се за њих прати већи обухват показатеља.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?

Дугорочно гледано, одредбе са одложеном применом које се односе на права путника, могу деловати као стимуланс железничком превознику са повећање ефикасности с обзиром да одредбе намећу финансијске обавезе превознику у случају кашњења воза или проблема у реализацији истог. Овим се постиже повећање квалитета железничке услуге на тржишту транспортних услуга.

- 3) Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?

Одговор је дат под 2).

- 4) Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Није релевантно.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?

Није релевантно

- 6) Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?

Није релевантно.

## **ПРИЛОГ 7:**

### **Кључна питања за анализу ефекта на друштво**

- 1) Колике трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати грађанима?

Изабрана опција ће, по ступању на снагу одредби са одложеном применом, потенцијално остварити материјалну корист путницима у случају кашњења воза или других поремећаја у саобраћају кроз наметање обавезе железничком превознику да исплати накнаду путнику у наведеним случајевима.

- 2) Да ли ће ефекти реализације изабране опције штетно утицати на неку специфичну групу популације и да ли ће то негативно утицати на успешно спровођење те опције, као и које мере треба предузети да би се ови ризици свели на минимум?

Предложеним мерама се спречавају негативни утицаји на све заинтересоване групе популације.

- 3) На које друштвене групе, а посебно на које осетљиве друштвене групе, би утицале мере изабране опције и како би се тај утицај огледао (пре свега на сиромашне и социјално искључене појединце и групе, као што су особе са инвалидитетом, деца, млади, жене, старији преко 65 година, припадници ромске националне мањине, необразовани, незапослени, избегла и интерно расељена лица и становништво руралних средина и друге осетљиве друштвене групе)?

Изабрана опција ће имати позитиван утицај на све путнике, нарочито на путнике са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу с обзиром да се Нацртом закона гарантује једнак приступ услугама у возу овој категорији путника као и обавеза превозника у погледу помоћ овим лицима приликом укрцавања и искрцавања из воза. Поред тога, у складу са Уредбом, посебна пажња ће бити посвећена пружању информација лицима с посебним потребама и лицима са смањеном покретљивошћу у вези са доступношћу железничких услуга, условима приступа железничким возилима и њиховом опремом. Обезбеђивање ових услова представља додатну обавезу за превознике

- 4) Да ли би и на који начин изабрана опција утицала на тржиште рада и запошљавање, као и на услове за рад (нпр, промене у стопама запослености, отпуштање технолошких вишкова, укинута или новоформирана радна места, постојећа права и обавезе радника, потребе за преквалификацијама или додатним обукама које намеће

тржиште рада, родну равноправност, рањиве групе и облике њиховог запошљавања и слично)?

Није релевантно.

- 5) Да ли изабране опције омогућавају равноправан третман, или доводе до директне или индиректне дискриминације различитих категорија лица (нпр, на основу националне припадности, етничког порекла, језика, пола, родног идентитета, инвалидитета, старосне доби, сексуалне оријентације, брачног статуса или других личних својстава)?

Изабране опције омогућавају равноправан третман свих путника, нарочито оних са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу на начин описан, између остalog, под 3).

- 6) Да ли би изабрана опција могла да утиче на цене роба и услуга и животни стандард становништва, на који начин и у којем обиму?

Није релевантно.

- 7) Да ли би се реализацијом изабраних опција позитивно утицало на промену социјалне ситуације у неком одређеном региону или округу и на који начин?

Изабрана опција утиче подједнако на целу територију Републике Србије.

- 8) Да ли би се реализацијом изабране опције утицало на промене у финансирању, квалитету или доступности система социјалне заштите, здравственог система или система образовања, посебно у смислу једнаког приступа услугама и правима за осетљиве групе и на који начин?

Није релевантно.

#### **ПРИЛОГ 8:**

#### **Кључна питања за анализу ефеката на животну средину**

- 1) Да ли изабрана опција утиче и у којем обиму утиче на животну средину, укључујући ефекте на квалитет воде, ваздуха и земљишта, квалитет хране, урбану екологију и управљање отпадом, сировине, енергетску ефикасност и обновљиве изворе енергије?

Нацрт закона не проузрокује директан утицај на животну средину, осим у мери у којој повећањем квалитета железничког превоза долази до преласка путника са

других видова саобраћаја (пре свега превоз аутомобилима, аутобусима и сл.) што доводи до позитивног утицаја на животну средину имајући у виду да је железница еколошки повољан вид превоза.

- 2) Да ли изабрана опција утиче на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну?

Нацрт закона не проузрокује никакав утицај на квалитет и структуру екосистема, укључујући и интегритет и биодиверзитет екосистема, као и флору и фауну

- 3) Да ли изабрана опција утиче на здравље људи?

Нацрт закона неће произвести никакав утицај на здравље људи.

- 4) Да ли изабрана опција представља ризик по животну средину и здравље људи и да ли се допунским мерама може утицати на смањење тих ризика?

Нацрт закона не представља ризик по животну средину и здравље људи.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област?

Нацрт закона не утиче на заштиту и коришћење земљишта у складу са прописима који уређују предметну област.

## ПРИЛОГ 9:

### **Кључна питања за анализу управљачких ефеката**

- 1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Нацртом закона не уводе се организационе, управљачке или институционалне промене.

- 2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

МГСИ и Дирекција за железнице имају потребне административне капацитете.

- 3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктуирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр.

проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести?

За реализацију изабране опције није било потребно никакво реструктуирање.

- 4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Да.

- 5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност?

Да. Утицај се огледа у правној сигурности у области права путника и минимум права који су овим Нацртом гарантовани путнику.

- 6) Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Није релевантно.

- 7) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Ради пуне примене одредби са одложеном применом неопходан је завршетак периода масовних инвестиција у железничку инфраструктуру што ће довести до подизања квалитета железничких услуга. Додатно, потребно је остварити финансијску консолидацију и ефикасност националног железничког превозника како би би у стању да спроведе одредбе Нацрта закона.

## ПРИЛОГ 10:

### **Кључна питања за анализу ризика**

- 1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

С обзиром на одложеност примене одређених одредби, није неопходна подршка заинтересованих страна у наредном краткорочном периоду. Спровођење изабране опције је приоритет за доносиоце одлука с обзиром да је доношење предвиђено Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021.

- 2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

Предложене измене Нацрта закона не захтевају обезбеђивање финансијских средстава за његово спровођење. Нацртом закона се не предвиђа спровођење јавних набавки.

- 3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

На краткорочном плану не постоји ризик спровођења изабране опције. На средњорочном и дугорочном плану постоји неизвесност финансијске способности превозника да спроведе прописане обавезе у случају даљег постојања истог или већег утицаја који инфраструктурни радови имају на редовитост железничког саобраћаја. Поред тога, присутна је неизвесност даљег обликовања законског оквира у овој области на нивоу ЕУ с обзиром на ограниченост финансијске способности већине железничких превозника за превоз путника у ЕУ.

## **V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА О УГОВОРИМА О ПРЕВОЗУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ**

### **Члан 2.**

Јавни превоз путника и ствари у железничком саобраћају се обавља према условима дефинисаним овим законом и тарифом превозника. У случајевима који нису дефинисани овим законом, примењује се тарифа превозника.

Превозник са корисницима закључује уговоре о превозу према одредбама овог закона и тарифе.

Превозник може с појединим корисницима својих услуга уговорити и ниже цене превоза или давати друге олакшице, под условима који су прописани тарифом.

**ЈАВНИ ПРЕВОЗ ПУТНИКА И СТВАРИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ СЕ ОБАВЉА ПРЕМА УСЛОВИМА ДЕФИНИСАНИМ ОВИМ ЗАКОНОМ И ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА. У СЛУЧАЈЕВИМА КОЈИ НИСУ ДЕФИНИСАНИ ОВИМ ЗАКОНОМ, ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА.**

**ПРЕВОЗНИК СА КОРИСНИЦИМА ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОРЕ О ПРЕВОЗУ ПРЕМА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА И ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА.**

**ПРЕВОЗНИК МОЖЕ С ПОЈЕДИНIM КОРИСНИЦИМА СВОИХ УСЛУГА УГОВОРИТИ И НИЖЕ ЦЕНЕ ПРЕВОЗА ИЛИ ДАВАТИ ДРУГЕ ОЛАКШИЦЕ, ПОД УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОПИСАНИ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА**

### **Члан 3.**

Ако одредбама овог закона није другачије одређено, односи уређени овим законом могу се уговором, односно општим условима превоза и другачије уредити.

Тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА или уговором између превозника и корисника, не може се превозник, потпуно или делимично, ослободити одговорности предвиђене овим законом, не може се терет доказивања одговорности пребацити са превозника на друго лице, нити се могу предвидети ограничења одговорности за превозника повољнија од ограничења предвиђених овим законом.

### **Члан 4.**

Тарифа садржи одредбе о општим и посебним условима превоза, као и податке потребне за израчунавање превозних трошка.

Тарифу утврђује и доноси превозник.

Тарифа се мора јавно објавити. Сматра се да је тарифа јавно објављена када је превозник стави на располагање корисницима превоза, у штампаној и електронској форми на својим интернет страницама.

Превозник је дужан да тарифу стави на увид у свакој станици отвореној за превоз путника и ствари.

Измене превозних трошка и друге измене и допуне тарифе којима се мењају услови превоза, не могу се примењивати пре истека рока утврђеног тарифом.

ОПШТЕ УСЛОВЕ ПРЕВОЗА УТВРЂУЈЕ ПРЕВОЗНИК.

ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА СЕ ЈАВНО ОБЈАВЉУЈУ.

СМАТРА СЕ ДА СУ ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА ЈАВНО ОБЈАВЉЕНИ КАДА ИХ ПРЕВОЗНИК УЧИНИ ДОСТУПНИМ КОРИСНИЦИМА ПРЕВОЗА, У ШТАМПАНОЈ ФОРМИ И У ЕЛЕКТРОНСКОЈ ФОРМИ НА ИНТЕРНЕТ СТРАНИЦИ ПРЕВОЗНИКА.

ИЗМЕНА ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА И ДРУГЕ ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА, НЕ МОГУ СЕ ПРИМЕЊИВАТИ ПРЕ ИСТЕКА РОКА УТВРЂЕНОГ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.”

## Члан 5.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) *возна карта* је превозна исправа путника којом се потврђује да је уговор о превозу закључен на основу овог закона и тарифе ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА;

2) *граница товарења кола* представља масу која се не сме прекорачити с обзиром на техничку конструкцију кола и најнеповољније највеће допуштено оптерећење пруге по осовини и дужном метру кола на превозном путу пошиљке;

3) *електронски товарни лист* је запис меморисаних података електронским путем, који представљају товарни лист;

4) *железнички превозник* (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или ствари и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова. Превозник може бити уговорни превозник или узастопни превозник;

**ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК** (у даљем тексту: превозник) је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга жезничког превоза робе и/или путника, и коме је издата лиценца, уз обавезу да обезбеди вучу или коме обезбеђује само вучу;

5) *извршни превозник* је превозник који није закључио уговор о превозу са путником или пошиљаоцем, а коме је уговорни превозник поверио извршење превоза потпуно или делимично;

6) *ималац кола* је власник кола или лице које има право располагања колима и који користи поменута кола као превозно средство;

7) *ималац права* је лице које, на основу уговора, има захтев према превознику;

8) *интермодална транспортна јединица (ИТЈ)* је контејнер, полуприколица, разменљива носеуда и друга транспортна јединица која се користи у комбинованом превезу;

**ИНТЕРМОДАЛНА ТРАНСПОРТНА ЈЕДИНИЦА (ИТЈ)** је изменљиви транспортни суд или контејнер, као и полуспоредица и приколица погодна за дизање дизалицом;

9) *испис електронског колског листа* је на папиру одштампан запис електронског колског листа;

10) *испис електронског товарног листа* је на папиру одштампан запис електронског товарног листа;

10А) *јединствена карта* је представља једну или више карата које представљају уговор о превозу за коришћење узастопних жезничких услуга које пружа један или више жезничких превозника;

11) *кашићење* је временска разлика између времена предвиђеног доласка воза у одређену станицу у складу са објављеним редом вожње и стварног, односно очекиваног времена доласка воза;

12) *кола* су свако возило које саобраћа на сопственим точковима на жезничкој прузи, без сопствене вуче;

13) *колски лист* је превозна исправа за празна кола којом се потврђује уговор о превозу закључен на основу овог закона и тарифе ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА. Може бити издајен у папирнатом облику или као електронски запис;

14) *комбиновани превоз* је превоз интермодалних транспортних јединица (ИТЈ) чији се превоз обавља различитим видовима саобраћаја са једном превозном исправом;

**КОМБИНОВАНИ ПРЕВОЗ** је превоз интермодалних транспортних јединица (ИТЈ) или друмског возила код кога се већи део превозног пута обавља жезницом, а почетни и завршни део превозног пута друмским транспортом на што је могуће краћим растојањима;

15) *корисник* је лице које, на основу уговора о превозу стиче одређена права и преузима одређене обавезе. Корисник може бити путник и/или наручилац и/или пошиљалац и/или прималац и/или треће лице;

16) *лице* је физичко или правно лице, удружење лица или предузетник коме је у складу са прописима призната способност предузимања правних радњи;

17) *лице са инвалидитетом* или *лице са смањеном покретљивошћу* је лице чија је покретљивост при коришћењу превоза смањена услед физичког инвалидитета (сензорног или локомоторног, трајног или привременог), интелектуалног инвалидитета или оштећења, или било ког другог узрока инвалидности, или је последица година, и чијем стању је неопходно посветити адекватну пажњу и прилагодити услуге које су на располагању свим путницима, а које су прилагођене конкретним потребама овог лица;

18) *међународни железнички саобраћај* је превоз путника и ствари из иностранства у Републику Србију, односно из Републике Србије у иностранство и превоз путника и ствари из иностранства, преко територије Републике Србије, за иностранство, без обзира да ли се обавља искључиво железницом, или мешовитим (комбинованим) саобраћајем;

19) *наручилац превоза* је лице које, у своје име, а за рачун другог лица, закључује са превозником уговор о превозу путника;

20) *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.);

20A) **ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА СУ УСЛОВИ ПРЕВОЗНИКА У ФОРМИ ОПШТИХ УСЛОВА ИЛИ ТАРИФА КОЈЕ СУ ПРАВНО НА СНАЗИ И КОЈИ СУ ПОСТАЛИ, ЗАКЉУЧИВАЊЕМ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ, ЊЕГОВ САСТАВНИ ДЕО;**

20B) **ОРГАНИЗАТОР ПУТОВАЊА** је организатор туристичког путовања или посредник, који није железнички превозник, у смислу закона којим се уређује заштита потрошача;

21) *отправна станица* је станица у којој започиње уговорени превоз ствари;

22) *отпремна станица* је станица у којој започиње уговорени превоз путника;

23) *поступак транзита* је превоз робе под царинским надзором у оквиру царинског подручја Републике Србије;

24) *пошиљалац* је лице које, на основу уговора, предаје ствар на превоз;

25) *пошиљка* је једна ствар или више ствари које се предају на превоз једном превозном исправом;

26) *праћено возило* је путнички аутомобил са или без приколице или мотоцикл који се превози у истом возу у коме се превози и путник који поседује превозну исправу за то праћено возило;

27) *превозна исправа* је доказ постојања и садржине уговора о превозу;

28) *превозни трошкови* је заједнички назив за превознину, додатке на превознину, накнаде за споредне услуге, додатне и друге трошкове превоза које превозник наплаћује од корисника у превозу ствари, као и за цену превоза и додатне услуге које превозник наплаћује од корисника у превозу путника, а према конвенцијама, тарифама ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, правилницима, споразумима, упутствима и уговорима;

29) *прималац* је лице које је овлашћено да у упутној станици искупи превозну *превозни трошкови* исправу и преузме ствар;

29A) **ПРЕУСМЕРАВАЊЕ** У СМИСЛУ ОВОГ ЗАКОНА ЗНАЧИ ПРЕВОЗ ЖЕЛЕЗНИЦОМ АЛТЕРНАТИВНИМ ПРЕВОЗНИМ ПУТЕМ

30) *продавац карата* је лице које продаје карте у име и за рачун железничког предузећа;

**ПРОДАВАЦ КАРАТА** јЕ СВАКИ ПОСРЕДНИК У ПРОДАЈИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ УСЛУГА КОЈИ ЗАКЉУЧУЈЕ УГОВОРЕ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И ПРОДАЈЕ КАРТЕ У ИМЕ И ЗА РАЧУН ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА ИЛИ ЗА СОПСТВЕНИ РАЧУН

30A) **ПУТНА ПРОПУСНИЦА ИЛИ СЕЗОНСКА КАРТА** јЕ КАРТА ЗА НЕОГРАНИЧЕН БРОЈ ПУТОВАЊА КОЈА ОМОГУЋУЈЕ ОВЛАШЋЕНОМ ИМАОЦУ ПУТОВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦОМ НА ОДРЕЂЕНОМ ПРАВЦУ ИЛИ МРЕЖИ У ТОКУ ОДРЕЂЕНОГ ВРЕМЕНСКОГ ПЕРИОДА;

31) *путник* је лице које, на основу уговора, има право на превоз;

31А) *РЕЗЕРВАЦИЈА* јЕ ОВЛАШЋЕЊЕ, НА ПАПИРУ ИЛИ У ЕЛЕКТРОНСКОМ ОБЛИКУ, КОЛИМ СЕ ДАЈЕ ПРАВО ЛИЦУ КОЈЕ СЕ ПРЕВОЗИ НА ПРЕТХОДНО ПОТВРЂЕНИ ПЕРСОНАЛИЗОВАНИ АРАНЖМАН ПРЕВОЗА (СЕДИШТЕ, ПОСТЕЉА, ЛЕЖАЈ И ДР)

32) *рекламација* је одштетни захтев корисника којим се од превозника тражи обештећење;

33) *ручни пртљаг* су ствари које се могу унети у воз, у простор предвиђен за смештај путника и ручног пртљага и за чије чување одговара сам путник;

34) *станица* је свако железничко службено место које је отворено за целокупан или ограничен пријем и отпрему путника и ствари (станица, укрсница, стајалиште, саобраћајно и транспортно отпремништво, товариште и сл.);

35) *ствар* је део материјалне природе која се налази у људској власти и над којом постоји право својине или неко друго стварно право. Ствар представља пртљаг, роба, превозно средство и сл.;

36) *тарифа* је скун подзаконских прописа, онших услова превоза и цена који заједно са јединственом ценом чине јединствену целину прописа који се примењују у железничком саобраћају;

37) *товарни лист* је превозна исправа пошиљке којом се потврђује уговор о превозу закључен на основу овог закона и тарифа ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА. Може бити издат у папирнатом облику или као електронски запис;

37А) *УГОВОР О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА* јЕ УГОВОР О ПРЕВОЗУ УЗ ФИНАНСИЈСКУ НАКНАДУ ИЛИ БЕСПЛАТНО ЗАКЉУЧЕН ИЗМЕЂУ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРЕВОЗНИКА ИЛИ ПРОДАВАЦА КАРАТА И ПУТНИКА ЗА ПРУЖАЊЕ ЈЕДНЕ ИЛИ ВИШЕ УСЛУГА ПРЕВОЗА;

38) *уговорни превозник* је превозник који са путником, наручиоцем или пошиљаоцем закључује уговор о превозу;

**УГОВОРНИ ПРЕВОЗНИК** јЕ ПРЕВОЗНИК СА КОЛИМ ЈЕ ПУТНИК ИЛИ ПОШИЉАЛАЦ ЗАКЉУЧИО УГОВОР О ПРЕВОЗУ;

39) *узајамни превозник* је превозник који на основу закљученог уговора о превозу између путника или пошиљаоца са уговорним превозником, преузима обавезу даљег превоза;

40) *унутрашњи железнички саобраћај* је превоз путника и ствари који отпочиње и завршава се на територији Републике Србије;

40А) *УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ* јЕ ОРГАНИЗАЦИОНИ СУБЈЕКТ КОМЕ ЈЕ ПОВЕРЕНА ОДГОВОРНОСТ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ СТАНИЦОМ И КОЈИ МОЖЕ БИТИ УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ;

41) *управљач инфраструктуре* је друштво капитала или предузеће који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром;

**УПРАВЉАЧ ИНФРАСТРУКТУРЕ** јЕ ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ИЛИ ПРИВРЕДНО ДРУШТВО ОДГОВОРНО ЗА ГРАЂЕЊЕ, ЕКСПЛОАТАЦИЈУ, ОДРЖАВАЊЕ И ОБНОВУ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА МРЕЖИ, КАО И ЗА УЧЕШЋЕ У ЊЕНОМ РАЗВОЈУ У ОКВИРУ УТВРЂЕНЕ ОПШТЕ ПОЛИТИКЕ РАЗВОЈА И ФИНАНСИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ;

42) *упутна станица* је место завршетка уговореног превоза;

43) *царинска станица* је станица у којој отпочиње и/или се завршава поступак транзита при увозу, извозу и провозу пошиљака.

## Члан 9.

Објављивање реда вожње врши се у складу са Законом о железници („Службени гласник РС”, број 45/13) ЗАКОНОМ КОЛИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЖЕЛЕЗНИЦА.

Превозник је дужан да објави ред вожње на одговарајући начин, у штампаној и електронској форми, а податке битне за квалитет превозне услуге истакне на видном месту у свакој станици отвореној за превоз путника, уз сагласност управљача железничке инфраструктуре.

Превозник или надлежни орган одговоран за уговор о јавном железничком превозу мора објавити на одговарајући начин, а пре same примене, одлуке о прекиду услуга.

## Члан 10.

Путник је дужан да пре започетог путовања прибави превозну исправу, а ако у месту у коме почиње путовање нема путничке благајне да превозну исправу прибави у возу.

Превозник мора понудити могућност куповине превозне исправе у возу, осим када је ово ограничено или онемогућено из разлога безбедности или политику борбе против злоупотребе или обавезе поседовања обавезне резервације или оправданих пословних разлога.

Када на станици није организована продаја превозних исправа превозник је дужан да путнике обавести о:

1) могућностима за куповину превозних исправа електронским путем или у возу, као и о поступцима за такву куповину;

2) најближој путничкој благајни или месту на коме се може прибавити превозна исправа.

Путник који не прибави превозну исправу у месту које има путничку благајну и који не може да покаже важећу возну карту у возу, на захтев железничког контролног органа дужан је да плати, поред цене карте и додатак који је одређен ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА тарифом превозника.

Превозник има право да изврши контролу превозних исправа пре уласка у воз и да путнику који не поседује превозну исправу не дозволи улазак у воз уколико је путник имао могућност да купи превозну исправу пре уласка у воз, а одбија да плати карту и додатак одређен тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА превозника из става 4. овог члана.

У случају да путник који се налази у возу, не поседује превозну исправу и одбија да плати цену карте, односно додатка превозник има право да га искључи из даљег превоза.

## Члан 11.

Уговор о превозу може се закључити с лицем које је оболело или за које постоји сумња да је оболело од неке заразне болести, само ако су испуњени услови предвиђени тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Ако се за време превоза код путника појаве знаци неке од заразних болести предвиђених тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, превозник односно извршни превозник је дужан да поступи по тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА и да тог путника превезе до првог места у коме постоји могућност да му се пружи потребна здравствена помоћ.

## Члан 13.

Путник има право да одустане од уговора о превозу пре него што почне његово извршење под условима које је превозник, односно извршни превозник објавио у својој тарифи.

ПУТНИК ИМА ПРАВО ДА ОДУСТАНЕ ОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПРЕ НЕГО ШТО ПОЧНЕ ЊЕГОВО ИЗВРШЕЊЕ ПОД УСЛОВИМА КОЈЕ ЈЕ ПРЕВОЗНИК, ОДНОСНО ИЗВРШНИ ПРЕВОЗНИК ОБЈАВИО У СВОЈИМ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

## ЧЛАН 14А

У случају да је путник онемогућен да искористи купљену резервацију седишта, постеље или лежаја кривицом превозника, превозник је дужан да на захтев путника изврши повраћај цене резервације у пуном износу.

## ЧЛАН 14Б

КАДА ЈЕ ОПРАВДАНО ОЧЕКИВАТИ ДА ЋЕ КАШЊЕЊЕ У ДОЛАСКУ У УПУТНУ СТАНИЦУ У СКЛАДУ СА УГОВОРОМ О ПРЕВОЗУ БИТИ ДУЖЕ ОД 60 МИНУТА, ПУТНИК ОДМАХ МОЖЕ ДА ИЗАБЕРЕ ЈЕДНУ ОД СЛЕДЕЋИХ МОГУЋНОСТИ:

1) ПОВРАЋАЈ ПУНЕ ЦЕНЕ КАРТЕ, ПОД УСЛОВИМА ПОД КОЈИМА ЈЕ КАРТА ПЛАЋЕНА, ЗА ДЕО ИЛИ ДЕЛОВЕ ПУТОВАЊА КОЈИ НИСУ РЕАЛИЗОВАНИ И ЗА ДЕО ИЛИ ДЕЛОВЕ ПУТОВАЊА КОЈИ ЈЕСУ РЕАЛИЗОВАНИ, УКОЛИКО ПУТОВАЊЕ ЗБОГ

НАСТАЛОГ КАШЊЕЊА ВИШЕ НЕ СЛУЖИ НИКАКВОЈ СВРСИ У ПОГЛЕДУ ПРВОБИТНОГ ПЛАНА ПУТОВАЊА ПУТНИКА, ЗАЈЕДНО СА, АКО ЈЕ ПОТРЕБНО, ПОВРАТНОМ УСЛУГОМ ДО ОТПРЕМНЕ СТАНИЦЕ У ШТО КРАЋЕМ РОКУ. НА ИСПЛАТУ ПОВРАЋАЈА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ УСЛОВИ ИСПЛАТЕ НАКНАДЕ ИЗ ЧЛАНА 14В ОВОГ ЗАКОНА;

2) НАСТАВАК ПУТОВАЊА ИЛИ ПРЕУСМЕРАВАЊЕ, ПОД СЛИЧНИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ У ШТО КРАЋЕМ РОКУ;

3) НАСТАВАК ПУТОВАЊА ИЛИ ПРЕУСМЕРАВАЊЕ, ПОД СЛИЧНИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ ДРУГОГ ДАНА ПРЕМА ПУТНИКОВОЈ ЖЕЉИ.

#### ЧЛАН 14В

БЕЗ ГУБЉЕЊА ПРАВА НА ПРЕВОЗ, ПУТНИК МОЖЕ ЗАХТЕВАТИ НАКНАДУ ЗБОГ КАШЊЕЊА ОД ПРЕВОЗНИКА УКОЛИКО ДОЂЕ ДО КАШЊЕЊА ИЗМЕЂУ ОТПРЕМНЕ И УПУТНЕ СТАНИЦЕ КОЈЕ СУ НАВЕДЕНЕ НА КАРТИ И ЗА КОЈЕ НИЈЕ ИЗВРШЕН ПОВРАЋАЈ ЦЕНЕ КАРТЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 14Б ОВОГ ЗАКОНА. МИНИМАЛНИ ИЗНОС НАКНАДЕ У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ИЗНОСИ:

- 1) 25% ЦЕНЕ КАРТЕ ЗА КАШЊЕЊЕ У ТРАЈАЊУ ОД 60 ДО 119 МИНУТА;
- 2) 50 % ЦЕНЕ КАРТЕ ЗА КАШЊЕЊЕ У ТРАЈАЊУ ДУЖЕМ ОД 120 МИНУТА.

ПУТНИЦИ КОЈИ ПОСЕДУЈУ ПУТНУ ПРОПУСНИЦУ ИЛИ СЕЗОНСКУ КАРТУ, У СЛУЧАЈУ УЧЕСТАЛИХ КАШЊЕЊА ИЛИ ОТКАЗИВАЊА ТОКОМ ПЕРИОДА ВАЖНОСТИ КАРТЕ, МОГУ ЗАХТЕВАТИ АДЕКВАТНУ НАКНАДУ У СКЛАДУ СА ПРАВИЛИМА ПРЕВОЗНИКА О НАКНАДИ. У ТИМ ПРАВИЛИМА НАВОДЕ СЕ КРИТЕРИЈУМИ ЗА УТВРЂИВАЊЕ КАШЊЕЊА И ИЗРАЧУНАВАЊЕ ИЗНОСА НАКНАДЕ.

ПРАВИЛА ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА ПРОПИСУЈУ СЕ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

НАКНАДА У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ИЗРАЧУНАВА СЕ У ОДНОСУ НА ЦЕНУ КОЈУ ЈЕ ПУТНИК СТВАРНО ПЛАТИО ЗА УСЛУГУ КОЈА ЈЕ ИЗВРШЕНА СА ЗАКАШЊЕЊЕМ.

КАДА СЕ УГОВОР О ПРЕВОЗУ ОДНОСИ НА ПОВРАТНО ПУТОВАЊЕ, НАКНАДА ЗА КАШЊЕЊЕ У ОДЛАСКУ ИЛИ ДОЛАСКУ ИЗРАЧУНАВА СЕ У У ОДНОСУ НА ПОЛОВИНУ ЦЕНЕ ПЛАЋЕНЕ ЗА КАРТУ. НА ИСТИ НАЧИН, ЦЕНА ЗА УСЛУГУ КОЈА ЈЕ ИЗВРШЕНА СА ЗАКАШЊЕЊЕМ, ПРЕМА ДРУГОМ ОБЛИКУ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ КОЈИ ОМОГУЋАВА ПУТОВАЊЕ НА НЕКОЛИКО УЗАСТОПНИХ ПРАВАЦА, ИЗРАЧУНАВА СЕ ПРОПОРЦИОНАЛНО ПУНОМ ИЗНОСУ ЦЕНЕ.

РАДИ ИЗРАЧУНАВАЊА ПЕРИОДА КАШЊЕЊА НЕ УЗИМА СЕ У ОБЗИР КАШЊЕЊА ЗА КОЈА ПРЕВОЗНИК МОЖЕ ДА ДОКАЖЕ ДА СУ НАСТАЛА ИЗВАН ТЕРИТОРИЈЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

НАКНАДА ЦЕНЕ КАРТЕ ИСПЛАЋУЈЕ СЕ У РОКУ ОД 30 ДАНА ОД ДАНА ПРИЈЕМА ЗАХТЕВА ЗА НАКНАДУ. НАКНАДА СЕ ИСПЛАЋУЈЕ У НОВЦУ, А ПО ИЗБОРУ ПУТНИКА, МОЖЕ СЕ ИСПЛАТИТИ И У ВАУЧЕРИМА ОДНОСНО ДРУГИМ УСЛУГАМА УКОЛИКО СУ УСЛОВИ УСЛУГА ФЛЕКСИБИЛНИ (НАРОЧITO У ПОГЛЕДУ ПЕРИОДА ВАЖНОСТИ И ДЕСТИНАЦИЈЕ).

НАКНАДА ЦЕНЕ КАРТЕ НЕ МОЖЕ СЕ СМАЊИТИ ЗБОГ ТРОШКОВА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА, КАО ШТО СУ ТАКСЕ, ТРОШКОВИ ТЕЛЕФОНСКОГ РАЗГОВОРА ИЛИ ЦЕНА МАРКИЦА.

ПРЕВОЗНИК МОЖЕ ОДРЕДИТИ ОПШТИ МИНИМАЛНИ ИЗНОС ИСПОД КОЈЕГ СЕ НАКНАДА НЕ ИСПЛАЋУЈЕ А КОЈИ НЕ МОЖЕ БИТИ ВЕЋИ ОД 4 ЕВРА (У ДИНАРСКОЈ ПРОТИВВРЕДНОСТИ ПО СРЕДЊЕМ КУРСУ НАРОДНЕ БАНКЕ НА ДАН ОДРЕЂИВАЊА ОВОГ ИЗНОСА).

ПУТНИК НЕМА ПРАВО НА НАКНАДУ АКО ЈЕ ОБАВЕШТЕН О КАШЊЕЊУ ПРЕ КУПОВИНЕ КАРТЕ ИЛИ АКО ЈЕ КАШЊЕЊЕ ЗБОГ НАСТАВКА ПУТОВАЊА ДРУГОМ УСЛУГОМ ИЛИ ПРЕУСМЕРАВАЊЕМ КРАЋЕ ОД 60 МИНУТА.

#### ЧЛАН 14Г

У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА У ДОЛАСКУ ИЛИ ОДЛАСКУ, ПРЕВОЗНИК ИЛИ УПРАВЉАЧ СТАНИЦЕ МОРАЈУ ОБАВЕСТИТИ ПУТНИКЕ О ОКОЛНОСТИМА КАШЊЕЊА

И ПРОЦЕЊЕНОМ ВРЕМЕНУ ОДЛАСКА И ДОЛАСКА ЧИМ ИМ ТА ИНФОРМАЦИЈА ПОСТАНЕ ДОСТУПНА.

У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ДУЖЕГ ОД 60 МИНУТА, ПУТНИЦИМА СЕ БЕСПЛАТНО НУДЕ И:

1) ОБРОЦИ И ОСВЕЖЕЊЕ У СКЛАДУ СА ВРЕМЕНОМ ЧЕКАЊА, АКО СУ ДОСТУПНИ У ВОЗУ ИЛИ У СТАНИЦИ, ИЛИ СЕ РАЗУМНО МОГУ НАБАВИТИ;

2) ХОТЕЛСКИ ИЛИ ДРУГИ СМЕШТАЈ, КАО И ПРЕВОЗ ОД ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ ДО МЕСТА СМЕШТАЈА, У СЛУЧАЈУ ДА ЈЕ БОРАВАК ОД ЈЕДНЕ ИЛИ ВИШЕ НОЋИ НЕОПХОДАН, ИЛИ АКО ЈЕ ДОДАТНИ БОРАВАК НЕОПХОДАН, АКО ЗА ТО ПОСТОЈЕ ФИЗИЧКЕ МОГУЋНОСТИ;

3) УКОЛИКО ЈЕ ВОЗ БЛОКИРАН НА ПРУЗИ, ПРЕВОЗ ОД ВОЗА ДО ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ, ДО АЛТЕРНАТИВНЕ ОТПРЕМНЕ СТАНИЦЕ ИЛИ ДО КРАЉЕГ ОДРЕДИШТА УСЛУГЕ, АКО ЈЕ ТО ФИЗИЧКИ МОГУЋЕ.

УКОЛИКО ЖЕЛЕЗНИЧКА УСЛУГА НЕ МОЖЕ БИТИ НАСТАВЉЕНА, ПРЕВОЗНИК МОРА У ШТО КРАЋЕМ РОКУ ОРГАНИЗОВАТИ АЛТЕРНАТИВНЕ ТРАНСПОРТНЕ УСЛУГЕ ЗА ПУТНИКЕ.

У РЕАЛИЗАЦИЈИ ОБАВЕЗА ИЗ СТ. 1-3. ОВОГ ЧЛАНА, АКО СЕ МЕЂУ ПУТНИЦИМА НАЛАЗЕ ЛИЦА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ, ПРЕВОЗНИК КОЈИ ОБАВЉА ПРЕВОЗ МОРА УЗЕТИ У ОБЗИР ПОСЕБНЕ ПОТРЕБЕ ТИХ ЛИЦА, КАО И ЊИХОВИХ ПРАТИЛАЦА.

ПРЕВОЗНИК, НА ЗАХТЕВ ПУТНИКА, МОРА НАВЕСТИ НА КАРТИ ДА ЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧКА УСЛУГА ПРЕТРПЕЛА КАШЊЕЊЕ, УЗРОКОВАЛА ПРОПУШТАЊЕ ПРЕСЕДАЊА ИЛИ ДА ЈЕ ОТКАЗАНА, У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА.

#### ЧЛАН 14Д

УКОЛИКО ЈЕ ПРЕВОЗНИК ОДГОВОРАН ЗА ПОТПУНИ ИЛИ ДЕЛИМИЧАН ГУБИТАК ИЛИ ОШТЕЋЕЊЕ ОПРЕМЕ ЗА КРЕТАЊЕ ИЛИ ДРУГЕ ПОСЕБНЕ ОПРЕМЕ КОЈУ КОРИСТИ ОСОБА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ОСОБА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ, НЕ ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОДРЕДБЕ О ОГРАНИЧЕЊУ ФИНАНСИЈСКОГ ИЗНОСА НАДОКНАДЕ ИЗ ЧЛ. 26. И 30. ОВОГ ЗАКОНА.”

#### Члан 15.

~~Путник има право да прекида путовање на усунутним станицама за време важења превозне исправе под условима које је превозник објавио у својој тарифи.~~

ПУТНИК ИМА ПРАВО ДА ПРЕКИДА ПУТОВАЊЕ НА УСПУТНИМ СТАНИЦАМА ЗА ВРЕМЕ ВАЖЕЊА ПРЕВОЗНЕ ИСПРАВЕ ПОД УСЛОВИМА КОЈЕ ЈЕ ПРЕВОЗНИК ОБЈАВИО У СВОИМ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 16.

Путник који због закашњења воза изгуби везу за наставак путовања или је због недоласка воза или сметње у саобраћају спречен да продужи путовање (прекид путовања) има право да:

1) захтева да га превозник превезе до упутне станице првим следећим возом или, ако први следећи воз не саобраћа према истој упутној станици, на начин који одреди превозник, без додатне наплате;

2) захтева да га превозник, без додатне наплате, врати са пртљагом у отпремну станицу, првим следећим возом који саобраћа према отпремној станици, и да му врати превозне трошкове у пуном износу;

3) одустане од даљег путовања и да од превозника захтева повраћај плаћених превозних трошкова за неискоришћени део пута у пуном износу.

Превозник може ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА прописати и додатне могућности обештећења путника.

## ЧЛАН 22А

НА ПИТАЊА ЗАКЉУЧИВАЊА И РЕАЛИЗАЦИЈЕ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА, КОЈА ОВИМ ЗАКОНОМ НИСУ УРЕЂЕНА, СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ОДРЕДБЕ ДЕЛОВА II-VII ЈЕДИНСТВЕНИХ ПРАВИЛА ЗА УГОВОР О МЕЂУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА - CIV - ДОДАТАК А, КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНИМ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗИМА (COTIF) ОД 9. МАЈА 1980. ГОДИНЕ У ВЕРЗИЈИ НА ОСНОВУ ПРОТОКОЛА О ИЗМЕНАМА ОД 3. ЈУНА 1999. ГОДИНЕ („СЛУЖБЕНИ ЛИСТ СФРЈ - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БРОЈ 8/84, „СЛУЖБЕНИ ЛИСТ СРЈ - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БРОЈ 3/93, „СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 102/07 И „СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС - МЕЂУНАРОДНИ УГОВОРИ”, БР. 1/10, 2/13, 17/15, 7/17 И 9/19), СА НАКНАДНИМ ПОТВРЂЕНИМ ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА.

### Члан 23.

Превозник је дужан да на захтев путника прими на превоз пртљаг и да га, уз накнаду, превезе возом којим путник путује или, уз сагласност путника, другим возом.

Живе животиње превозе се као пртљаг под условима прописаним тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Бицикли се превозе као ручни пртљаг ако се уносе у кола предвиђена за овакав превоз.

Превоз пртљага се може забранити или ограничити у одређеним возвовима и одређеним станицама под условима прописаним тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА или редом вожње.

Превозник је дужан да за примљени пртљаг изда путнику превозну исправу.

### Члан 24.

Ако путник одустане од путовања, превозник може задржати цео или одређен део износа плаћених превозних трошкова за пртљаг предвиђен тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

### Члан 25.

Превозник одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага од момента пријема на превоз до момента издавања, као и због закашњења у испоруци.

Ако превоз који је предмет једног уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник преузимањем пртљага постаје страна у уговору о превозу у смислу отпреме пртљага у складу са тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Превозник се ослобађа одговорности из става 1. овог члана ако је губитак, оштећење или закашњење у испоруци проузроковано кривицом путника, или околностима које превозник није могао да избегне нити да отклони њихове последице, као и због:

- 1) непаковања или недовољног паковања пртљага;
- 2) посебне природе пртљага;
- 3) предаје на превоз пртљага искљученог од превоза у складу са тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

### Члан 28.

Путник има право да у простор одређен за смештај путника унесе ручни пртљаг који се може сместити на место предвиђено за ручни пртљаг.

Ручни пртљаг путник сам чува.

Превоз ручног пртљага који је дефинисан тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА не наплаћује се, нити се издаје превозна исправа.

Превоз прекомерног ручног пртљага који је дефинисан тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, превозник има право да наплати у складу са тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА. За наплаћен превоз прекомерног ручног пртљага, превозник је дужан да изда путнику превозну исправу.

Путник је дужан да превознику надокнади штету коју је проузроковао његов ручни пртљаг.

#### Члан 31.

Превозник може, према условима предвиђеним тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, примити на превоз праћена возила.

Превозник утврђује услове и цене за превоз праћених возила које објављује у тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 32.

Путник у праћеном возилу може остављати ствари за личну употребу.

Путник не може у праћеном возилу остављати опасне материје, оружје, наркотике, живе животиње, као и друге ствари у количинама које превазилазе личне потребе, а што се детаљније дефинише тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

### ЧЛАН 40А.

ОБАВЕЗЕ ПРЕМА ПУТНИЦИМА ПРОПИСАНЕ ОВИМ ЗАКОНОМ НЕ МОГУ СЕ ОГРАНИЧИТИ И ПРЕВОЗНИК НЕ МОЖЕ ДА СЕ ОСЛОБОДИ ТИХ ОБАВЕЗА, НАРОЧITO ОДСТУПАЊЕМ ИЛИ РЕСТРИКТИВНОМ КЛАУЗУЛОМ У УГОВОРУ О ПРЕВОЗУ.

ПРЕВОЗНИЦИ ПУТНИЦИМА МОГУ ПОНУДИТИ ПОВОЉНИЈЕ УСЛОВЕ ПРЕВОЗА У ОДНОСУ НА ПРАВА УТВРЂЕНА ОВИМ ЗАКОНОМ.

#### Члан 41.

Уговором о превозу робе један или више превозника се обавезују да ће робу превести од отпрањве до унутре станице и да ће је издати примаоцу, уз наплату превозних трошкова. Тарифа је саставни део овог уговора.

Уговор о превозу робе се примењује и на превоз празних кола када се превозе као роба.

На захтев корисника може се закључити посебан уговор који се односи на више превоза робе.

Број уговора или тарифе мора бити наведен у товарном листу.

УГОВОРОМ О ПРЕВОЗУ РОБЕ ЈЕДАН ИЛИ ВИШЕ ПРЕВОЗНИКА СЕ ОБАВЕЗУЈУ ДА ЂЕ РОБУ ПРЕВЕСТИ ОД ОТПРАЊВЕ ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ И ДА ЂЕ ЈЕ ИЗДАТИ ПРИМАОЦУ, УЗ НАПЛАТУ ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА. ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА СУ САСТАВНИ ДЕО ОВОГ УГОВОРА.

УГОВОР О ПРЕВОЗУ РОБЕ СЕ ПРИМЕЊУЈЕ И НА ПРЕВОЗ ПРАЗНИХ КОЛА КАДА СЕ ПРЕВОЗЕ КАО РОБА.

ПРЕВОЗНИК И КОРИСНИК ПРЕВОЗА МОГУ ДА ЗАКЉУЧЕ ПОСЕБАН УГОВОР КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА ВИШЕ ПРЕВОЗА РОБЕ.

БРОЈ УГОВОРА ИЛИ ТАРИФЕ МОРА БИТИ НАВЕДЕН У ТОВАРНОМ ЛИСТУ.

## Члан 42.

Уговор о превозу робе се потврђује товарним листом. Међутим, недостатак, неисправност или губитак товарног листа неће утицати на постојање или важност уговора који је закључен у складу са овим законом.

Уколико на основу уговора ~~у превезу~~ О ПРЕВОЗУ робе са пошиљаоцем од отправне до упутне станице учествује више од једног превозника, превозник који преузима робу у отправној станици је уговорни превозник, а сваки наредни превозник у превозном ланцу до упутне станице је узастопни превозник. Уговорни и узастопни превозници регулишу међусобне обавезе и одговорности посебним споразумом.

## Члан 43.

Превозник не може примити на превоз робу чији је превоз забрањен ~~овим~~ законом.

Роба за коју је прописано да се може превозити само под одређеним условима може се примити на превоз, ако су ти услови испуњени.

## Члан 44.

~~Уговор о превозу кола као превозног средства заснива се на одредбама овог закона и тарифе. Тарифа је саставни део овог уговора. Уговором о превозу кола као превозног средства један или више превозника се обавезују да ће празна кола пренести од отправне до упутне станице и да ће их издати примаоцу, уз наплату превозних трошка.~~

~~На захтев корисника може се закључити посебан уговор који се односи на више превоза празних кола као превозног средства.~~

~~Број уговора или тарифе мора бити наведен у колском листу.~~

УГОВОР О ПРЕВОЗУ КОЛА КАО ПРЕВОЗНОГ СРЕДСТВА ЗАСНИВА СЕ НА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА И ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА. ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА СУ САСТАВНИ ДЕО УГОВОРА. УГОВОРОМ О ПРЕВОЗУ КОЛА КАО ПРЕВОЗНОГ СРЕДСТВА ЈЕДАН ИЛИ ВИШЕ ПРЕВОЗНИКА СЕ ОБАВЕЗУЈУ ДА ЂЕ ПРАЗНА КОЛА ПРЕВЕСТИ ОД ОТПРАВНЕ ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ И ДА ЂЕ ИХ ИЗДАТИ ПРИМАОЦУ, УЗ НАПЛАТУ ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА.

ПРЕВОЗНИК И КОРИСНИК ПРЕВОЗА МОГУ ДА ЗАКЉУЧЕ ПОСЕБАН УГОВОР КОЈИ СЕ ОДНОСИ НА ВИШЕ ПРЕВОЗА ПРАЗНИХ КОЛА КАО ПРЕВОЗНОГ СРЕДСТВА.

БРОЈ УГОВОРА ИЛИ ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА МОРАЈУ БИТИ НАВЕДЕНИ У КОЛСКОМ ЛИСТУ.

## Члан 45.

~~Уговор о превозу кола као превозног средства се потврђује колским листом. Међутим, недостатак, неисправност или губитак колског листа неће утицати на постојање или важност уговора који је закључен у складу са овим законом.~~

УГОВОР О ПРЕВОЗУ КОЛА КАО ПРЕВОЗНОГ СРЕДСТВА СЕ ПОТВРЂУЈЕ КОЛСКИМ ОДНОСНО ТОВАРНИМ ЛИСТОМ. НЕДОСТАТAK, НЕИСПРАВНОСТ ИЛИ ГУБИТАК КОЛСКОГ ИЛИ ТОВАРНОГ ЛИСТА НЕЋЕ УТИЦАТИ НА ПОСТОЈАЊЕ ИЛИ ВАЖНОСТ УГОВОРА КОЈИ ЈЕ ЗАКЉУЧЕН У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ.

Уколико на основу уговора о превозу кола као превозног средства са пошиљаоцем од отправне до упутне станице учествује више од једног превозника, превозник који преузима кола у отправној станици је уговорни превозник, а сваки наредни превозник у превозном ланцу до

упутне станице је узастопни превозник. Уговорни и узастопни превозници регулишу међусобне обавезе и одговорности посебним споразумом.

#### Члан 49.

У одређеним случајевима који су прописани тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, уместо товарног листа, односно колског листа, као превозне исправе могу се користити други обрасци превозника - спроводница, пропратница и сл. при чему се превозни трошкови наплаћују на основу товарног, односно колског листа.

#### Члан 51.

Електронски товарни, односно колски лист мора гарантовати сигурност унетих података, на основу чега има исту правну валидност и загарантовану сигурност, као и товарни, односно колски лист на папиру, а превоз пошиљке са електронским товарним, односно колским листом се обавља на основу овог закона и тарифа ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА који се применjuју и код превоза пошиљке са товарним, односно колским листом на папиру.

Исписи електронског товарног, односно колског листа се предају странама које нису прикључене на електронски систем. Стране које су прикључене на електронски систем исписе добијају само на свој захтев.

Прописи који се односе на испостављање и поступак са товарним, односно колским листом на папиру, у случају накнадних захтева, упутства или рекламија важе такође за исписе.

#### Члан 55.

~~Ако између пошиљаоца и примаоца није другачије договорено, све превозне трошкове дужан је да плати пошиљалац по тарифи која се применjuје на дан закључења уговора о превозу, а у случају поновне предаје, према тарифи на дан поновне предаје пошиљке на превоз.~~

**АКО ПЛАЋАЊЕ ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА НИЈЕ ДРУГАЧИЈЕ ДОГОВОРЕНО СА ПРЕВОЗНИКОМ, СВЕ ПРЕВОЗНЕ ТРОШКОВЕ ДУЖАН ЈЕ ДА ПЛАТИ ПОШИЉАЛАЦ ПО ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА КОЈИ СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ДАН ЗАКЉУЧЕЊА УГОВОРА О ПРЕВОЗУ, А У СЛУЧАЈУ ПОНОВНЕ ПРЕДАЈЕ, ПРЕМА ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА НА ДАН ПОНОВНЕ ПРЕДАЈЕ ПОШИЉКЕ НА ПРЕВОЗ.**

Уколико је између пошиљаоца и примаоца уговорено да један део трошкова плаћа пошиљалац у отправљању, а други део трошкова плаћа прималац у приспећу, или да све превозне трошкове плаћа прималац у упутној станици, пошиљалац уноси напомену о плаћању у товарни лист, односно колски лист. У случају да прималац не искупи товарни, односно колски лист, све превозне трошкове плаћа пошиљалац.

~~Накнаде за споредне услуге, проузроковане неком чинjenicom која се припнеује примаоцу или неким његовим захтевима мора увек да плати прималац.~~

**АКО ЗА ОБРАЧУН ТРОШКОВА НЕ ПОСТОЛИ ПОСЕБАН УГОВОР, ЗА ПЛАЋАЊЕ ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА ВАЖЕ ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА.**

Ако за обрачун трошкова не постоји посебан уговор, за плаћање превозних трошкова важе тарифа и услови превозника.

#### Члан 59.

Пошиљалац и превозник се договарају ко је одговоран за утовар, односно истовар робе. У недостатку таквог договора, за утовар ће бити одговоран пошиљалац, а за истовар прималац.

Приликом утовара робе, пошиљалац се мора придржавати прописа за поступање са колима у смислу руковања са колима, поступка утовара и др. Уколико приликом неправилног поступања

са колима дође до оштећења кола, оштећења или недостатка колског дела, или до искључења кола из саобраћаја због неправилног утовара, пошиљалац је дужан да надокнади штету превознику, без обзира да ли је он, или његово овлашћено лице, руковао колима и обављао утовар робе.

Приликом истовара робе, прималац одговара за штету коју причини превознику неправилним поступањем са колима у смислу руковања са колима, поступка истовара и др. Уколико приликом неправилног поступања са колима дође до оштећења кола, оштећења или недостатка колског дела, прималац је дужан је ДУЖАН да надокнади штету превознику, без обзира да ли је он, или његово овлашћено лице, руковао колима и обављао истовар робе.

Доказивање навода из ст. 2. и 3. овог члана се обавља према одредбама тарифе ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА и пада на терет превозника.

Одредбе из ст. 2. и 3. овог члана се не односе на примаоца, односно пошиљаоца који приликом утовара, односно истовара оштете сопствена кола.

#### Члан 62.

Пошиљалац је дужан да робу утовари и истовари у одређеном року (рок утовара или истовара).

Превозник одређује рокове утовара или истовара кола у складу са својим техничким и организационим могућностима и дужан је да их објави у тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА. Рокови утовара или истовара могу бити и посебно уговорени са корисником.

Ако корисник прекорачи рокове утовара или истовара кола, превозник има право на наплату накнаде према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

У случају да је, због ванредних околности или више сile на које корисник и превозник немају утицаја и које нису могли предвидети, дошло до дужег задржавања кола на утовару или истовару од прописаних рокова, на захтев корисника, превозник може одобрити прекид рока утовара или истовара за време трајања тих околности.

#### Члан 66.

Ако се код колских пошиљака контролним вагањем, и без захтева пошиљаоца, утврди да се маса не разликује од оне назначене у товарном листу за више од +/-2%, маса назначена у товарном листу сматраће се исправном и она ће се узети у обзир за израчунавање превозних трошкова.

За нетачно именовање или шифре класификације робе који утичу на висину превознине, као и за разлику у маси преко +2%, превозник има право да, поред наплаћене превознине, наплати и двоструки износ разлике у превознини од отправне до упутне станице према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 68.

Превозник обавља поступак транзита, уз наплату накнаде.

Превозник може у току превоза, за рачун корисника превоза, да обавља и друге царинске поступке, уколико испуњава услове за њихово обављање.

Списак царинских станица у којима се може обавити поступак транзита превозник објављује у тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 69.

Код увоза, превозник може пријавити пошиљку царини за завршетак поступка транзита у улазној граничној станици само ако је она упутна станица или, према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, последња упутна царинска станица, на превозном путу пошиљке.

Ако је пошиљалац за увозно царињење у товарном листу назначио станицу која у складу са актом царинског органа, према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА превозника, није царинска или у којој се не може окончати поступак транзита с обзиром на врсту робе и начин паковања или станицу која није у складу са ставом 1. овог члана, превозник ће одредити царинску станицу на превозном путу пошиљке према одредбама овог члана, о чему ће обавестити корисника.

#### Члан 72.

Пошиљалац има право да располаже пошиљком, да накнадно мења уговор о превозу и може захтевати:

- 1) да му се пошиљка врати у отправној станици;
- 2) да се превоз пошиљке успут заустави;
- 3) да се издавање пошиљке одложи;
- 4) да се пошиљка изда неком другом примаоцу;
- 5) да се пошиљка изда у некој другој упутној станици;
- 6) да се пошиљка врати у отправну станицу;
- 7) да се новчани износи, за које је у товарном листу назначено да ће их платити прималац, наплате од њега уместо од примаоца;
- 8) да се измени станица извозног царињења, уколико се нова царинска станица налази на превозном путу пошиљке у смеру кретања (ако не подразумева кретање пошиљке уназад) и ако је у складу са Царинским законом („Службени гласник РС”, бр. 18/10 и 112/12) ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ЦАРИНЕ;
- 9) да се измени одредишна царинска станица.

Захтев за измену уговора о превозу, као и потврда о пријему захтева, морају бити у писаној форми.

Право пошиљаоца да мења уговор о превозу, иако поседује дупликат товарног, односно колског листа, престаје у случају када је прималац искупио товарни, односно колски лист.

#### Члан 77.

Пошиљалац и превозник уговарају рок испоруке. Ако рок испоруке није уговорен, превозник је дужан да превоз изврши у року који је, с обзиром на дужину превозног пута, врсту превоза и стање инфраструктуре, прописан тарифом ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Превозник има право да утврди допунске рокове код пошиљака које се превозе преко једне или више ранжирних станица, преко речних лука или комбинованим превозом. Такође, превозник може одредити допунске рокове у ванредним приликама које имају за последицу неубичајено повећање саобраћаја или тешкоће у експлоатацији.

Ако није другачије уговорено, рок испоруке почиње да тече наредног дана од дана пријема ствари на превоз. Рок испоруке не тече недељом и у дане државних празника.

#### Члан 79.

Ако уговором није другачије одређено, превозник је дужан да извести примаоца о приспећу пошиљке, с тим што има право на накнаду трошкова.

Превозник је дужан да извести примаоца, без одлагања, чим пошиљку припреми за издавање.

При извештавању, превозник мора да назначи рок у коме прималац мора преузети пошиљку.

Претпоставља се да је извештавање извршено:

- 1) препорученим писмом - 24 часа после предаје писма пошти;
- 2) телеграмом - 12 часова после предаје телеграма;
- 3) телефоном, телексом или телефонском разговором, односно предаје телекса или телефакса;
- 4) непосредно - часом предаје извештаја;
- 5) електронском поштом уз потврду пријема у складу са ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА - часом слања поруке.

#### Члан 81.

Када код сметње при превозу није могуће продужење превоза, превозник тражи упутства од имаоца права располагања робом, односно празним колима која се превозе као превозно средство. Ако превозник у примереном року од обавештавања не добије упутство за даље поступање са робом, односно колима, превозник мора предузети мере за које сматра да су у најбољем интересу имаоца права располагања робом, односно колима.

Ако услед насталих сметњи или из других разлога даљи превоз није могућ, пошиљалац може раскинути уговор о превозу, али је дужан да превознику плати превознику за извршени превоз, као и трошкове у вези с превозом предвиђене ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, односно уговором, ако сметња, односно други разлози нису настали крвицом превозника.

#### Члан 83.

Ако упутство имаоца права располагања робом не приспе у року према ~~тарифи~~-ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, или ако се не може извршити, или ако извештавање имаоца права располагања робом није могуће, превозник има право да робу истовари на трошак и ризик имаоца права располагања робом. После тога сматра се да је превоз пошиљке завршен и превозник је у том случају одговоран за робу у име имаоца права располагања робом.

У случају из става 1. овог члана, превозник има право да на трошак и ризик имаоца ПРАВА преда робу шпедитеру или јавном складишту, с тим што одговара за њихов избор.

Превозник је дужан да без одлагања извести имаоца права располагања робом о радњама из ст. 1. и 2. овог члана.

#### Члан 84.

Превозник може приступити продаји робе без чекања упутства имаоца права располагања робом, ако је то оправдано због лаке кварљивости робе или општег стања робе, односно ако су трошкови складиштења несразмерно велики у односу на вредност робе. У осталим случајевима, превозник такође може приступити продаји робе, ако у року према ~~тарифи~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА не добије упутство имаоца права располагања робом са прихватљивим захтевом за извршење.

Ако је роба продата, новац од продаје, по одбитку укупних трошкова којима је роба терећена, мора се ставити на располагање имаоцу права располагања робом.

У случају да је добијени износ од продаје мањи од укупних трошкова којима је роба терећена, пошиљалац је дужан да плати разлику.

#### Члан 85.

Ако ималац права располагања робом, у року према ~~тарифи~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, не проследи упутства превознику о даљем поступању са пошиљком, и ако сметњу при превозу или издавању није могуће отклонити према чл. 83. и 84. овог закона, превозник

може да врати пошиљку пошиљаоцу на његов трошак или да је, ако је то оправдано, уништи, водећи рачуна о заштити животне средине.

#### Члан 90.

Прималац је дужан да пошиљку однесе у уговореном року (рок за одношење) и у редовном радном времену одређеном за упутну станицу.

Ако је рок за одношење прекорачен за више од 24 часа, превозник може, на трошак и ризик примаоца, истоварити робу и дати је на привремени смештај, или је предати шпедитеру, јавном складишту или другом превозиоцу ради доставе примаоцу, с тим што одговара за њихов избор.

У случају прекорачења рока за одношење, превозник има право на посебну накнаду одређену ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 93.

Превозник се ослобађа одговорности ако је потпун или делимичан губитак или оштећење настало у вези с једном или више посебних околности:

1) превоза који се врши у отвореним колима на основу важећих прописа или уговора закљученог с пошиљаоцем и наведеног у товарном листу. Ако пошиљалац користи покриваче за превоз робе у отвореним колима преузима исту одговорност као ону коју има при превозу робе без покривача, па и када се ради о роби која се на основу ~~тарифа~~ ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА превозника не превози у отвореним колима;

2) непаковања или педовољног паковања робс која је услед тих недостатака по својој природи изложена губитку или оштећењу;

3) утвара робе, неправилног товарења и истовара, кад утовар, или истовар врши пошиљалац, односно прималац или њихово овлашћено лице, на основу важећих прописа или уговора закљученог с пошиљаоцем или примаоцем, наведених у товарном листу;

4) својства робе због којег је она нарочито подложна потпуном или делимичном губитку или оштећењу (услед ломљења, рђања, труљења, дејства мраза и топлоте, цурења, сушења, расипања и сл.);

5) предаје на превоз са неисправним, нетачним или непотпуним назначењем врсте робе или броја комада у товарном листу код робе која је искључена од превоза или се прима на превоз под посебним условима, или ако пошиљалац не предузме мере предострожности које су прописане за робу која се прима на превоз под посебним условима;

6) посебне опасности којој су изложене живе животиње приликом превоза;

7) превоза живих животиња или одређене робе који се, на основу ~~тарифе~~ ОПШТИХ УСЛОВА ПРЕВОЗА или уговора са пошиљаоцем наведеним у товарном листу, мора извршити уз пратњу, ако потпун или делимичан губитак или оштећење настане због пропуштања пратиоца да отклони опасност у вези са превозом.

#### Члан 98.

Ако је у питању роба која, због своје природе, редовно губи у маси при превозу, превозник одговара само за онај део губитка који, без обзира на дужину пређеног пута, прелази следеће границе:

1) 2% од масе за течност, робе које су влажне предате на превоз и друге робе одређене ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА ;

2) 1% од масе за суве робе и друге робе одређене ~~тарифом~~ ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Превозник се не може позивати на ограничење одговорности из става 1. овог члана ако ималац права докаже да губитак није настао услед узрока који повлаче природан губитак у маси робе.

У случају потпуног губитка робе, при израчунавању одштете не врши се никакав одбитак на име губитка у маси при превозу.

У случају да се више комада превози са једним товарним листом, губитак у маси се рачуна за сваки комад, ако је њихова маса посебно назначена у товарном листу или се може утврдити на неки други начин.

#### Члан 100.

Ако је превозник обавезан да имаоцу права надокнади штету за потпун или делимичан губитак, вредност робе се рачуна по тржишној цени, а ако је цена робе уговорена - по тој цени.

Цена се одређује по месту и времену пријема робе за превоз.

Износ накнаде штете коју превозник плаћа за потпун или делимичан губитак робе не може по килограму масе изгубљене робе да буде већи од 17 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате.

Уколико дође до губитка железничког возила које се превози као роба на сопственим точковима и које је предато на превоз, ИТЈ и њихових саставних делова, одштета је ограничена, уз изузеће свих других одштета, на уобичајену вредност возила или ИТЈ, односно њихових саставних делова, на дан и у месту губитка. Када је немогуће утврдити дан и место губитка, одштета је ограничена на уобичајену вредност на дан и у месту где их је превозник преузео на превоз.

Поред накнаде штете за робу, превозник је дужан да накнади превознику, царинске дажбине и друге трошкове у вези с превозом изгубљене робе, осим акцизе.

Ако се приликом поступања са колима при утовару, односно истовару потпуно униште кола или колски део или дође до његовог отуђења, одштета је ограничена, уз изузеће осталих одштета према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, на уобичајену вредност кола, односно њихових саставних делова. У овом случају, ималац кола има право на наплату накнаде за немогућност коришћења кола.

#### Члан 101.

У случају оштећења робе, превозник је дужан да имаоцу права плати само износ за који је умањена вредност робе.

Ако је услед оштећења цела пошиљка, односно само један део пошиљке изгубио вредност, накнада штете не може премашити износ који би се платио у случају губитка целе пошиљке, односно оног дела који је изгубио вредност.

Уколико дође до оштећења железничког возила које се превози на сопственим точковима и које је предато на превоз као роба, ИТЈ или њихових саставних делова, одштета је ограничена, уз изузеће осталих одштета по тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, на трошкове оправке. Одштета не може премашити износ који би се платио у случају губитка.

Поред накнаде штете према ст. 1, 2. и 3. овог члана, превозник је дужан да надокнади превознику, царинске дажбине и друге трошкове у вези с превозом оштећене робе, у сразмери према утврђеном умањењу вредности робе, осим акцизе.

Ако се приликом поступања са колима при утовару, односно истовару оштете кола или колски део, одштета је ограничена, уз изузеће осталих одштета према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА, на трошкове оправке. У овом случају, ималац кола има право на наплату накнаде за немогућност коришћења кола. Одштета не може премашити износ који би се платио у случају губитка.

#### Члан 102.

У случају прекорачења уговореног рока испоруке за које је одговоран превозник, ималац права има права на накнаду за задоцњење према тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

Ако ималац права докаже да је због прекорачења рока испоруке претрпео штету, укључујући и оштећење, превозник је дужан да плати доказану штету, али највише до износа четвороструке превознице.

У случају потпуног губитка робе не може се захтевати накнада штете због прекорачења рока испоруке.

У случају делимичног губитка робе, накнада штете из става 2. овог члана не може бити већа од износа четвороstruke превознине за део пошиљке који није изгубљен.

Укупан износ накнаде штете из става 2. овог члана, заједно с износом накнаде штете из чл. 100. и 101. овог закона, не може да буде већи од износа накнаде штете који би требало платити у случају потпуног губитка робе.

Ако је превозник са корисником уговорио рок испоруке, могу се предвидети и други начини обештећења од наведених у ставу 2. овог члана.

#### Члан 105.

Рекламације које се односе на уговор о превозу морају се писмено упутити превознику против кога се може поднети тужба.

Рекламација за накнаду штете у случају потпуног или делимичног губитка или оштећења пошиљке подноси се писмено превознику најкасније у року од 60 дана од дана сазнања за штету.

Рекламација за накнаду штете у случају прекорачења рока испоруке подноси се писмено превознику најкасније у року од 30 дана од дана издавања ствари.

Уколико је превозник наплатио мањи износ превозних трошкова, превозник има право на накнадну наплату својих потраживања од корисника до износа који је требало наплатити према уговору или тарифи ОПШТИМ УСЛОВИМА ПРЕВОЗА.

#### Члан 112.

~~Уговором о комбинованом превозу робе више превозника различитог вида саобраћаја се обавезују да ће робу превести од отпрање до упутне станице и да ће је издати примаоцу, уз наплату превозних трошкова. Тарифа је саставни део овог уговора.~~

~~УГОВОРОМ О КОМБИНОВАНОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ ВИШЕ ПРЕВОЗНИКА РАЗЛИЧИТОГ ВИДА САОБРАЋАЈА СЕ ОБАВЕЗУЈУ ДА ЂЕ РОБУ ПРЕВЕСТИ ОД ОТПРАЊЕ ДО УПУТНЕ СТАНИЦЕ И ДА ЂЕ ЈЕ ИЗДАТИ ПРИМАОЦУ, УЗ НАПЛАТУ ПРЕВОЗНИХ ТРОШКОВА. ОПШТИ УСЛОВИ ПРЕВОЗА СУ САСТАВНИ ДЕО УГОВОРА.~~

## **ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа  
Овлашћени предлагач прописа - Влада  
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
2. Назив прописа

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају

Draft of the Law on changes and amendments to the Law on transport contracts for railway traffic

3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придружидању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):

- a) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа,  
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6.  
Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108.
- б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,  
члан 72. у вези са чланом 8. Споразума
- в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,  
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 1. – потпуно усклађено  
Споразум, Наслов V, Кретање радника, пословно настањивање, пружање услуга, капитал, Поглавље III, Пружање услуга, члан 61. став 1. тачка 6. – потпуно усклађено  
Споразум, Наслов VIII, Политике сарадње, члан 108. – потпуно усклађено
- г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума,

/

- д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

Место у структури НПАА – Поглавље 3. Способност преузимања чланства у ЕУ-потпоглавље 3.14.1. Копнени транспорт - 3.14.1.2. Железнички транспорт 2017-359, IV квартал 2019. године.

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

- а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Уговор о функционисању Европске уније, Део трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка д) – потпуно усклађено

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, ОЈ L 315, 3.12.2007.

Regulation (EC) no 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, OJ L 315, 3.12.2007.

CELEX 32007R1371

Делимично усклађено

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

За потпуно усклађивање неопходно је доношење Закона о изменама и допунама Закона о железници, који је у фази припреме.

д) Рок у којем је предвиђено постицање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

Рок за потпуно усклађивање са Уредба (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају, у складу са НПАА, планиран је за IV квартал 2020. године.

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

Нису.

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

Није.

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

У току поступка припреме овог закона није остварена сарадња са Европском комисијом, тј. текст није послат ЕК на сугестије и коментаре.

У изради Нацрта закона нису учествовали консултанти.

У Београду, 11.03.2021. године

**МИНИСТАР**

**Томислав Момировић**

## **ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ СА СТРАТЕШКИМ ДОКУМЕНТОМ ВЛАДЕ**

- 1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа/акта - Влада**

Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

- 2. Назив прописа/акта**

Нацрт закона о изменама и допунама закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају

- 3. Да ли је пропис/акт усклађен са стратешким документом/стратешким документима Владе (заокружити)**

ДА

НЕ

- 4. Са којим стратешким документом/стратешким документима Владе је пропис/акт усклађен?**

- **Навести стратешки документ/стратешка документа Владе:**

1. Национални програм за усвајање правних тековина Европске уније (у даљем тексту: НПАА) - трећа ревизија, март 2018. године

2. План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (Закључак Владе Републике Србије 05 број: 34-7752/2015-01 од 23. јула 2015. године.)

- **Навести део/поглавље стратешког документа/стратешких докумената Владе:**

Усклађивање са Националним програмом:

- 3. СПОСОБНОСТ ПРЕУЗИМАЊА ОБАВЕЗА ИЗ ЧЛАНСТВА ЕУ,  
3.14. ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА, 3.14.1.2. Железнички транспорт

Усклађивање са Планом развоја:

Поглавље 3. Европске интеграције - 3.1. Железнички транспорт

- **Навести циљ/циљеве из стратешког документа/стратешких докумената Владе који се испуњава/испуњавају доношењем прописа/акта:**

Циљеви из Националног програма:

Даље усклађивање са Уредбом (ЕЗ) број 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Циљеви из Програма развоја:

Основни циљ који се жели постићи је спровођење препорука Европске комисије и спровођење преговарачког поступка за приступање ЕУ у оквиру преговарачких Поглавља 14- Транспортна политика и Поглавља 21- Трансевропске мреже. Транспортна политика ЕУ уређена је поглављем 14 које третира секторе друмског транспорта, железнице, унутрашњих пловних путева, интерmodalног, ваздушног и водног транспорта, као и низ хоризонталних мера заједничких за све видове транспорта. Овим правним тековинама дефинисани су технички и безбедносни стандарди, социјални стандарди, контрола државне помоћи и либерализација тржишта унутрашњег тржишта транспорта.

**5. Уколико пропис/акт није усклађен са одговарајућим стратешким документом/стратешким документима Владе, навести разлоге:**

/

## ИНФОРМАЦИЈА О СПРОВЕДЕНИМ КОНСУЛТАЦИЈАМА У ТОКУ ИЗРАДЕ ПРЕДЛОГА/ НАЦРТА ПРОПИСА

1) Да ли су у току израде предлога/нацрта прописа спроведене консултације са циљним групама и заинтересованим странама\* (ако нису спроведене потребно је навести разлог)?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са динамиком из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021, покренуло поступак за доношење Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају, и у вези са истим затражени су предлози и коментари управљача инфраструктуре („Инфраструктура железнице Србије“ а.д.) и свих железничких превозника који обављају превоз робе и путника (Eurorail logistics, NCL Neo Cargo Logistics, Локотранс Суботица, Десопотија, Комбиновани превоз, ЗГОП а.д., „Србија Карго“ а.д. и „Србија Воз“ а.д), као и Саобраћајног факултета Универзитета у Београду.

Поред тога, о Нацрту закона спроведена је Јавна расправа, у складу са усвојеним Програмом јавне расправе.

2) У ком временском периоду су спроведене консултације?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је крајем септембра 2019. упутило званичне дописе предузећима и институцијама наведеним у тачки 1), а консултације су настављене током октобра и новембра месеца.

Јавна расправа спроведена је у периоду од 22. новембра до 12. децембра 2019. године.

3) Које методе/технике консултација су коришћене (фокус група, округли сто, полуструктурисани интервју, панел, анкета, прикупљање писаних коментара, итд.)?

Консултације су обављене путем званичних дописа и електронске поште.

Текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и на порталу eУправе.

4) Ко су били учесници консултативног процеса?

Представници предузећа и институција наведених у тачки 1).

5) Које примедбе, сугестије и коментари упућени током спровођења процеса консултација су прихваћени и уврштени текст у предлога/нацрта прописа?\*\*

У оквиру консултација, достављени су предлози и коментари од стране „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и „Србија Карго“ а.д. који су се углавном односили на самосталност железничког превозника када је у питању измена тарифе, усклађивање терминологије са важећим Законом о железници, измену техничких и других недостатака важећег Закона о

уговорима о превозу у железничком саобраћају, прилагођавање одредби закона тржиштним условима пословања и сл. Сви предлози су детаљно размотрени, прихваћени, делимично прихваћени или одбијени уз образложение за сваки сегмент предлога појединачно.

У оквиру одржавања јавне расправе, једино је предузеће „Србија Воз“ а.д. доставило своје мишљење на текст Нацрта закона.

Коментари и сугестије „Србија Воз“ а.д. углавном су се односили на измене или брисање одређених дефиниција и појмова или брисање или преформулисање одредби које потенцијално могу узроковати повећане трошкове овог предузећа. Сви предлози су детаљно размотрени, и одлучено је у погледу њиховог прихваташа, делимичног прихваташа или одбијаша. Преглед ових предлога, заједно са образложењима за њихово прихваташе, делимично прихваташе или одбијаше представљени су у оквиру Извештаја о спроведеној јавног расправи (у прилогу).

6) Које примедбе, сугестије и коментари упућени током спровођења процеса консултација нису уважени и који су разлози за њихово неприхваташе?\*\*

Исто као у тачки 5).

\* Циљне групе и заинтересоване стране чине представници релевантних организација цивилног друштва, стручних удружења и научно-истраживачких организација, као и представници јавне управе, укључујући и релевантне органе државне управе.

\*\* Пожељно је представити упућене примедбе, сугестије и коментаре на:

- начела и сврху уређења односа у пропису;
- разраду и прецизирање појединачних решења.

**ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ  
О  
НАЦРТУ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О УГОВОРИМА О  
ПРЕВОЗУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

Одбор за привреду и финансије, на седници одржаној 21. новембра 2019. године, одредио је Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (Закључак 05 Број: 011-11659/2019 од 21. новембра 2019. године), на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у складу са чланом 41. став 3. Пословника Владе („Службени гласник РС”, бр. 61/06 - пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 и 8/19-др. уредба).

Јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 22. новембра до 12. децембра 2019. године. Текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - [www.mgsi.gov.rs](http://www.mgsi.gov.rs) и на порталу еУправе.

Примедбе, предлози и сугестије поред оних које су дате током јавне расправе достављене су и електронским путем на имејл адресу: [milos.stanojevic@mgsi.gov.rs](mailto:milos.stanojevic@mgsi.gov.rs).

Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 38/15) уређени су уговорни и други облигациони односи у области јавног превоза путника и робе у унутрашњем железничком саобраћају.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за функционисање путничког и теретног железничког саобраћаја у Републици Србији.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је, у складу са динамиком из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021, покренуло поступак за доношење Нацрта закона о изменама и допунама закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

Наведеним Нацртом закона спроводи се даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, односно Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају и то пре свега у области права путника. Ово усклађивање, које је спроведено у Нацрту закона који је био предмет јавне расправе, се пре свега односи на услове и правила у погледу повраћаја и накнаде цене карте у случају кашњења воза, као и права особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу које користе услугу железничког превоза.

Поред тога, Нацртом закона врши се усклађивање терминологије коришћене у важећем закону са Законом о железници („Службени гласник РС”, бр. 41/18), као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

Преглед примедаба и сугестија дат је у даљем тексту и разврстан је у групе примедаба и предлога који нису прихваћене или су делимично прихваћене и на оне који су након додатног разматрања прихваћене.

## ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ НИСУ ПРИХВАЋЕНИ

• Предлог да се у члану 2. тачка 30а) Нацрта закона брише без замене дефиниције „путна пропусница или сезонска карта“ (као и члану 14в) став 2. у којем се користи овај појам), није прихваћен.

Предлагач је уз предлог дао образложение да се изрази путна пропусница или сезонска карта не употребљавају у важећим правилницима, упутствима, тарифама Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србија Воз“ а.д., нити постоје у Прегледу возних карата, образца и основа за коришћење повластица.

Образложение: Предлог није прихваћен из разлога што препознавање овог термина од стране наведених аката превозника (правилника, упутства, тарифа) није предуслов за постојање и примену наведене одредбе која користи појам „путна пропусница или сезонска карта“. Наиме, дефиниција је у довољној мери јасна да се недвосмислено може утврдити која врста карте, попута, опште претплатне карте, претплатне карте за ђаке и сл. спада под путну „пропусницу или сезонску карту“ у смислу овог нацрта закона. Свака карта која омогућава неограничен број путовања овлашћеном имаоцу на некој релацији или целој мрежи, у оквиру одређеног временског периода, у смислу овог закона, тумачи се као „путна пропусница или сезонска карта“. Поред тога, овај појам је већ утврђен у важећем Закону о железници („Службени гласник РС“, број 41/18). Поред тога, термин је усаглашен са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007.

• Предлог да се у члану 2. у тачки 10а) израз „јединствена карта“ замени са „возна карта“, није прихваћен.

Предлагач уз предлог није дао образложение.

Образложение: предлог није прихваћен из разлога што термини „возна карта“ и „јединствена карта“ нису истог значења. Возна карта представља уговор о превозу између превозника у железничком путничком саобраћају и путника, док јединствена карта, у условима отвореног тржишта значи могућност постојања више превозника који обављају услугу узастопног превоза. Тренутно је у Србији случај да постоји само један железнички превозник за превоз путника, међутим, не постоји ограничење да се у будућем периоду на мрежи нађе више њих. Поред тога, под јединственом картом, може се сматрати и карта у међународном саобраћају која представља уговор о превозу између више различитих железничких превозника и путника. Такође, и овај појам је већ утврђен Законом о железници. Поред тога, термин је усаглашен са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007.

• Предлог да се у члану 14г) става 2. тачка 2) брише или дефинише тако да се односи искључиво на путнике из међународног саобраћаја, који због кашњења воза губе везу за наставак путовања железницом или алтернативним превозним средствима, није прихваћен.

Предлагач уз предлог није дао образложение.

Образложение: предлог није прихваћен из разлога што, поред одсуства образложења, наведена одредба представља корак у постизању веће заштите права путника. Поред тога, овом одредбом се врши хармонизација са адекватном одредбом Уредбе (ЕЗ) бр. 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

• Предлог да се у члану 14г) става 2. тачка 3) замени тако да гласи „уколико је воз блокиран на прузи, а не постоји могућност коришћења алтернативног превоза, превоз од воза до железничке станице, до алтернативног места поласка или до крајњег одредишта услуге, где и када је то физички могуће“, није прихваћен.

Предлагач уз предлог није дао образложение.

Образложение: предлог није прихваћен из разлога што додавањем „а не постоји могућност коришћења алтернативног превоза“ не долази ни до какве промене у правном значењу наведене одредбе. Алтернативни превоз у случају да је воз блокиран на прузи, управо и служи за превоз „од воза до железничке станице, до алтернативног места поласка или до крајњег одредишта услуге“.

Предлог да се у члану 2. тачка 30) Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају измени термин: „продавац карата“ није прихваћен.

Предлагач уз предлог није дао образложение.

Образложение: предлог није прихваћен из разлога што је наведени термин усклађен са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 са којом је извршена хармонизација.

## ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ СУ УВРШТЕНИ ИЛИ СУ ДЕЛИМИЧНО ПРИХВАЋЕНИ

• Предлог да се у члану 2. тачка 31а) замени тако да гласи „резервација је искључиво право путника за коришћење одређеног места (седишта, постеље, лежаја)“, је делимично прихваћен.

Предлагач уз предлог није дао образложение.

Образложение: предлог није прихваћен у потпуности из разлога што је предложена дефиниција доволно јасна за тумачење и представља хармонизацију са дефиницијом из Уредбе (ЕЗ) бр. 1371/2007 Европског парламента и Савета од 23. октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају. Међутим, део предлога „(седишта, постеље, лежаја)“ је усвојен и додат у постојећу дефиницију чиме је извршено свеобухватније и прецизније одређевање овог појма. Напомена је да је и овај појам је већ утврђен Законом о железници.

• Предлог да се у члану 14б) тачка 1) брише, а да се тачке 2) и 3) преиначе у тачке 1) и 2), је делимично прихваћен.

Предлагач је уз предлог дао образложение да је у члану 14б) предлог текста под 1) у колизији, јер на почетку текста у тачки 1) стоји: „повраћај пуне цене карте“, а у наставку текста стоји: „Исплата повраћаја се врши под истим условима као исплата накнаде из члана 14в (25% цене карте за кашњења од 60-119 минута и 50% цене карте за кашњења дужа од 120

минута). Како опција одустајања путника од даљег путовања и повраћај возне цене за неискоришћени део пута у пуном износу постоји као могућност у члану 16, то је предлог да се у члану 14б тачка 1) брише, а да се тачке 2) и 3) преиначе у тачке 1) и 2).

Образложење: предлог није у потпуности прихваћен из разлога што текст одредбе није у колизији. Наставак текста „Исплата повраћаја се врши под истим условима као исплата накнаде из члана 14в“ односи се на услове (принципе, правила) дате у члану 14в), а то су ставови 3, 4, 5. и 6. Минимални износи надокнаде из става 1. нису услови исплате накнаде. Ради веће прецизности одредбе, измене јена је тачка 1) првог става члана 14б) тако да гласи: „На исплату повраћаја сходно се примењују услови исплате накнаде из члана 14в“. Такође, с обзиром да се повраћај из члана 16. важећег Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају односи се на случај када путник због кашњења изгуби везу за наставак путовања или наступи прекид путовања, а да је интенција предлагача из члана 14б) да се гарантује путнику могућност повраћаја пуне цене карте по потпуно другом основу (очекивано кашњење дуже од 60 минута), предлог о брисању наведене одредбе није могуће усвојити.

**ИЗЈАВА**  
**О ОСТВАРЕНОЈ САРАДЊИ, ОДНОСНО ПРИБАВЉАЊУ МИШЉЕЊА**  
**ОД ОРГАНА, ОРГАНИЗАЦИЈА И ТЕЛА**

Нацрт закона о изменама и допунама закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају припремала је Радна група у чијем саставу су били представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекције за железнице.

Такође, у циљу израде предметног Нацрта измена и допуна закона пре израде Нацрта закона затражено је изјашњење и пружена могућност давања предлога релевантним предузећима железничког сектора. Наведену могућност искористили су „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и „Србија Карго“ а.д. чији су предлози размотрени и затим уврштени у текст или уз образлагање разлога одбијени.

Такође, јавна расправа о Нацрту закона спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе (Закључак 05 Број: 011-11659/2019 од 21.11.2019.) у периоду од 22. новембра до 12. децембра 2019. године. Текст Нацрта закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају и Програм јавне расправе били су објављени на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и на порталу еУправе.

У наведеном периоду јавне расправе, предузеће „Србија Воз“ а.д. доставило је своје примедбе и сугестије на Нацрт закона, које су детаљно размотрене, и уз обrazloženje, прихваћене и уврштене у текст, делимично прихваћене или одбијене.

## ИЗЈАВА

### ДА ЛИ ЈЕ НАЦРТ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О УГОВОРИМА О ПРЕВОЗУ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ПРЕДВИЂЕН ПЛАНОМ РАДА ВЛАДЕ

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају планиран је Годишњим планом рада Владе за 2021. годину. Неопходност доношења овог закона о изменама и допунама Закона такође је предвиђена и Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније, односно његовим планом доношења прописа за период 2018-2021. Поред тога, било је неопходно извршити и усклађивање са Законом о железници који је донет 2018. године.