

НАЦРТ

ЗАКОН О ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет закона

Члан 1.

Овим законом уређују се услови које треба да испуни железнички систем у Републици Србији у циљу постизања његове интероперабилности путем дефинисања оптималног нивоа техничке усклађености, олакшања, побољшања и развоја услуга железничког превоза. Ти услови се односе на пројектовање, изградњу, пуштање у рад, унапређење, обнову, експлоатацију и одржавање делова железничког система, као и на стручне квалификације, здравствене и безбедносне услове који се примењују на особље које учествује у експлоатацији и одржавању железничког система.

Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси.

Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и возила лаке железнице и инфраструктуру коју искључиво користе та возила.

Одредбе овог закона које се односе на техничке услове које морају да испуне инфраструктура и возила не примењују се на туристичко-музејске железнице и на музејска возила која саобраћају на јавној железничкој инфраструктури.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) варијанта типа возила је опција за конфигурацију типа возила која је успостављена током првог одобравања типа возила или промене постојећег типа возила током његовог животног циклуса које захтевају ново одобрење типа возила;

2) верзија типа возила је опција за конфигурацију типа возила или варијанте типа возила или промене постојећег типа или варијанте типа возила током његовог животног циклуса као резултат промене основних пројектованих карактеристика које не захтевају ново одобрење за тип возила;

3) дозвола за коришћење је исправа којом се дозвољава пуштање у рад подсистема;

4) дозвола за тип возила је исправа којом се потврђује да је тип железничког возила усаглашен са прописаним техничким спецификацијама или националним прописима;

5) досије о одржавању је документација коју за свако возило води лице задужено за одржавање и која садржи општу техничку документацију, документацију за одржавање и податке о коришћењу железничког возила и радовима на његовој контроли и одржавању;

6) европска спецификација је заједничка техничка спецификација, европско техничко одобрење или национални стандард којим се преноси европски стандард;

7) замена у оквиру одржавања је било каква измена компоненти деловима идентичних функција и перформанси у оквиру превентивног или корективног одржавања;

8) железничка мрежа је скуп железничких пруга, станица, терминала и свих стабилних железничких постројења потребних за осигурање безбедног и непрекидног функционисања железничког система;

9) железнички 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. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе;

10) железнички систем је целина коју чине железничка мрежа и железничка возила;

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

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

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

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

15) лице које управља променом је носилац дозволе за тип возила, ималац железничког возила или лице које су они одредили;

16) мобилни подсистеми су подсистем возна средства и подсистем контрола, управљање и сигнализација – део у возилу;

17) наручилац је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема;

18) национални прописи су сви прописи донети у Републици Србији, без обзира који орган их је донео, који садрже захтеве у вези безбедности железнице или техничке захтеве који се примењују на железничке превознике, управљаче инфраструктуре или трећа лица; у националне прописе не спадају техничке спецификације интероперабилности и међународни прописи;

19) носилац дозволе за тип возила је физичко или правно лице које је поднело захтев и добило одобрење за тип возила или његов правни наследник;

20) обнова подсистема је већа замена на подсистему или делу подсистема којом се не мењају његове основне карактеристике;

21) овлашћени заступник је свако правно или физичко лице са седиштем у Републици Србији које је произвођач или наручилац писмено овластио да у његово име обавља одређене радње;

22) основни захтеvi су сви услови које треба да испуне железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема, укључујући и интерфејсе;

23) основни параметри су сви регулаторни, технички или експлоатациони услови који су кључни за интероперабилност и као такви наведени у предметним техничким спецификацијама интероперабилности;

24) особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу је свака особа која има трајно или привремено телесно, душевно, интелектуално или оштећење чула које, у интеракцији с различитим препрекама, може ометати ту особу да потпуно и ефикасно користи превоз на равноправној основи са осталим путницима или чија је покретљивост у превозу смањена због старости;

25) отворена питања означавају техничке аспекте везане за основне захтеве који нису експлицитно обухваћени техничким спецификацијама интероперабилности;

26) оцењивање усаглашености је поступак којим се доказује да ли су испуњени захтеvi који се односе на производ, поступак, услугу, подсистем, особу или тело;

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

28) подносилац захтева је физичко или правно лице које тражи одобрење, без обзира да ли се ради о железничком превознику, управљачу инфраструктуре или било ком другом лицу или правном субјекту, као што су произвођач, наручилац, њихов овлашћени заступник, власник или ималац;

29) подручје употребе означава железничку мрежу или мреже једне или више држава на којима се намерава употребљавати железничко возило;

30) подсистеми су структурни или функционални делови железничког система;

31) постојећи железнички систем је структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојеће железничке мреже, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;

32) пријављено тело је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској Комисији у складу са законом којим се уређују технички захтеvi за производе и оцењивање усаглашености;

33) прихватљив национални начин постизања усклађености означава необвезујућа мишљења која издаје надлежни орган у циљу дефинисања начина постизања усклађености с националним прописима;

34) производ је резултат производног процеса и укључује чиниоце интероперабилности, елементе структурних подсистема и подсистеме;

35) произвођач је свако физичко или правно лице које производи производ у облику чинилаца интероперабилности, елемената подсистема, подсистема или возила или које наручује пројектовање или производњу производа и које тај производ ставља на тржиште под својим именом или заштитним знаком;

36) пројекат у поодмаклој фази развоја је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој би промена техничких спецификација угрозила одрживост планираног пројекта;

37) пројектовано радно стање подразумева уобичајени начин рада и предвидљиве отежане услове рада (укључујући трошење) у обиму и под

условима употребе наведеним у техничкој документацији и документацији о одржавању;

38) пуштање у рад су све радње којима се подсистем ставља у оперативну употребу;

39) серија железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;

40) специфични случајеви су делови железничког система који захтевају посебне одредбе у техничким спецификацијама интероперабилности, привременог или трајног карактера, због географских, топографских или урбанистичких ограничења или ограничења која утичу на усклађеност са постојећим системом (железничке пруге и железничке мреже које су изоловане од остатка железничке мреже, товарни профил, ширина колосека, размак оса колосека, железничка возила која су искључиво намењена за локалну, регионалну или историјску употребу и сл.);

41) стабилни подсистеми су подсистем инфраструктура, подсистем енергија и подсистем контрола, управљање и сигнализација – пружни део;

42) стављање на тржиште је прво стављање на тржиште чиниоца интероперабилности, подсистема или возила које је спремно функционисати у пројектованом стању употребе;

43) тело за оцењивање усаглашености је тело које је пријављено или именовано као тело одговорно за послове оцењивања усаглашености, укључујући калибрацију, испитивање, сертификацију и провере;

44) техничка документација је документација која садржи све неопходне документе о карактеристикама подсистема и, кад је потребно, све документе о сертификацији чинилаца интероперабилности; техничка документација такође треба да садржи све услове коришћења и ограничења и сва упутства за опслуживање, стално или рутинско праћење, подешавање и одржавање;

45) техничка спецификација је документ који прописује техничке захтеве које мора да испуни производ, подсистем, процес или услуга;

46) тип возила обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа или сертификатом о испитивању пројекта, описаним у одговарајућим модулима за верификацију;

47) унапређење подсистема је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике и која захтева измену техничке документације која се прилаже уз декларацију о верификацији;

48) управљање конфигурацијом је систематски организациони, технички и административни поступак који је успостављен за цели животни циклус возила и/или типа возила којим се обезбеђује да се доследност документације и следивост промена успоставе и одржавају тако да:

(1) су испуњени захтеви из меродавних прописа,

(2) се промене надзиру и документују у техничкој документацији или документацији која се прилаже уз издато одобрење,

(3) су информације и подаци ажурни и тачни,

(4) су релевантне стране обавештене о променама, када је то потребно;

49) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за успостављање, управљање и одржавање јавне железничке инфраструктуре или инфраструктуре индустријске железнице, укључујући регулисање и управљање саобраћајем и подсистемом контрола, управљање и сигнализација;

50) хармонизовани стандард је стандард, односно техничка спецификација, који је усвојен од Европског комитета за стандардизацију (CEN) или Европског комитета за електротехничку стандардизацију (CENELEC) као признатих надлежних тела и који је развијен на захтев, односно по мандату Европске Комисије, а који је објављен као национални стандард (без икаквих измена) од стране националних организација за стандардизацију;

51) чинилац интероперабилности је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што је софтвер.

Изрази употребљени у овом закону, који нису уређени у ставу 1. овог члана, имају значење одређено законом којим се уређује железница и законом којим се уређује безбедност железничког саобраћаја.

II. ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ

1. Железнички систем

Члан 3.

Железнички систем може да буде:

- 1) конвенционални железнички систем, пројектован за брзине до 200 km/h;
- 2) железнички систем за велике брзине, пројектован за брзине веће од 200 km/h.

Железнички систем чине:

- 1) железничка мрежа;
- 2) железничка возила.

Железничка мрежа

Члан 4.

Железничку мрежу чине:

- 1) посебно изграђене пруге за велике брзине опремљене за брзине од 250 km/h или веће;
- 2) посебно унапређене пруге за велике брзине опремљене за брзине реда од око 200 km/h;
- 3) посебно унапређене железничке пруге за велике брзине са посебним техничким карактеристикама, на којима брзина мора да буде прилагођена услед топографских, рељефних или урбанистичких ограничења. Ова категорија, такође, укључује железничке пруге које спајају мреже железничког система великих брзина и конвенционалне мреже, железничке пруге на подручју железничких службених места (у даљем тексту: службено место), прикључне железничке пруге за терминале, депое, и сл. на којима возила за велике брзине саобраћају конвенционалним брзинама;
- 4) конвенционалне пруге намењене за превоз путника;
- 5) конвенционалне пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе);
- б) конвенционалне пруге намењене за превоз робе;
- 7) чворишта за превоз путника;
- 8) чворишта за превоз робе, укључујући и интермодалне терминале;

9) пруге које спајају елементе из тач. 1) – 8) овог става.

Железничка мрежа укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, техничка постројења за обраду података и телекомуникације предвиђене за даљински превоз путника и робе у циљу безбедног и усклађеног одвијања саобраћаја и ефикасног управљања саобраћајем.

Железничка возила

Члан 5.

У железничка возила спадају сва возила која саобраћају на целој железничкој мрежи или неком њеном делу:

- 1) локомотиве и путничка возна средства, укључујући дизел и електро локомотиве, дизел и електро моторне возове са сопственим погоном и путничка кола;
- 2) теретна кола, укључујући нископодна кола пројектована за целу мрежу и кола пројектована за превоз камиона,
- 3) железничка возила за посебне намене као што су пружна возила, возила за испитивање и одржавање пруга и сл.

У железничка возила спадају и возила посебно пројектована за саобраћај на различитим типовима пруга великих брзина наведених у члану 4. овог закона.

Подсистеми

Члан 6.

Железничке системе чине структурни и функционални подсистеми.

Структурни подсистеми су:

- 1) инфраструктура – железнички колосеци, скретнице, објекти на прузи (мостови, тунели и сл.) и припадајућа инфраструктура у службеним местима (перони, подручја приступа, укључујући и делове намењене лицима са смањеном покретљивошћу и сл.), безбедносна и заштитна опрема;
- 2) енергија – уређаји намењени напајању електричном енергијом, укључујући контактну мрежу и пружну опрему за мерење потрошње електричне енергије;
- 3) контрола, управљање и сигнализација – пружни део – сва опрема постављена дуж железничке пруге која је потребна да се осигура безбедност као и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;
- 4) контрола, управљање и сигнализација – део у возилу – опрема у возилу која је потребна да се осигура безбедност и за контролу и управљање кретањем возова одобреним за саобраћај на мрежи;
- 5) возна средства – структура, системи контроле и управљања за сву возну опрему, одузимачи струје, уређаји за вучу и конверзију енергије, опрема за мерење потрошње електричне енергије у возилу, опрема за кочење, квачење, трчање (обртно постоље, осовине и сл.) и вешање, врата, интерфејс човек/машина (возно особље и путници, укључујући и потребе лица са смањеном покретљивошћу), пасивни и активни безбедносни уређаји и средства потребна за здравље путника и возног особља.

Функционални подсистеми су:

- 1) регулисање и управљање саобраћајем – поступци и додатна опрема која омогућава усклађени рад разних структурних подсистема у току редовног или отежаног рада, посебно укључујући састављање возова, вожњу возова, планирање и управљање саобраћајем, као и стручна оспособљеност која се може захтевати за извршавање услуга у прекограничном саобраћају;

2) одржавање – поступци, додатна опрема, радионице за одржавање и залихе резервних делова које омогућавају обавезне поправке и превентивно одржавање ради обезбеђења интероперабилности железничког система и гарантовања захтеваних перформанси;

3) телематске апликације за превоз путника и робе:

(1) апликације за превоз путника, укључујући системе који путницима пружају информације пре и у току вожње, системе за резервацију и плаћање, системе за управљање пртљагом и управљање везама између железнице и других видова саобраћаја,

(2) апликације за превоз робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену), ранжирне системе и системе усмеравања возова, системе резервације, плаћања и фактурисања, управљање везама са другим видовима саобраћаја и израду електронских пратећих докумената.

2. Захтеви за обезбеђење интероперабилности

Члан 7.

Железнички систем, подсистеми, чиниоци интероперабилности и елементи структурних подсистема морају испуњавати основне захтеве.

Основни захтеви

Члан 8.

Основни захтеви за обезбеђење интероперабилности обухватају опште и посебне захтеве.

Општи захтеви које мора да испуни железнички систем су:

1) безбедност:

(1) пројектовање, градња или склапање, одржавање и праћење компоненти битних за безбедност, а посебно компоненти везаних за кретање воза, морају да осигурају безбедност на нивоу који одговара циљевима постављеним за мрежу, укључујући оне за отежане ситуације,

(2) параметри везани за контакт точак/шина морају испуњавати захтеве стабилности који обезбеђују безбедно кретање највећом дозвољеном брзином, а параметри кочница морају да осигурају заустављање на одређеном зауставном путу при највећој дозвољеној брзини,

(3) коришћене компоненте морају током века употребе издржати сва предвиђена нормална или гранична оптерећења; погодним средствима мора да се обезбеди да се последице непредвиђених отказа одрже у одређеним границама,

(4) пројектовање стабилних постројења и возила и избор коришћених материјала морају да буду такви да у случају пожара ограниче настанак, ширење и дејства ватре и дима,

(5) сваки уређај предвиђен да се њиме рукује мора да буде тако пројектован да се у случају коришћења на предвидив начин, чак иако не у складу са датим упутствима, не наруши рад уређаја или здравље и безбедност лица која њиме рукују;

2) поузданост и доступност – праћење и одржавање стабилних или покретних компоненти, које су укључене у кретање воза, морају да буду организовани, изведени и квантификовани тако да одрже њихов рад у предвиђеним условима;

3) здравље – материјали који због начина употребе могу да представљају здравствени ризик за лица која су са њима у додиру, не могу да се користе у возовима и на железничкој инфраструктури (у даљем тексту: инфраструктура) и морају да се бирају, обраде и користе тако да се ограничи емитовање штетног и опасног дима или гасова, посебно у случају пожара;

4) заштита животне средине:

(1) утицај који успостављање и експлоатација железничког система имају на животну средину мора се проценити и узети у обзир у фази пројектовања система, у складу са прописима којима се уређује процена утицаја на животну средину,

(2) материјали који се користе у возовима и на инфраструктури морају да спрече емитовање дима или гасова који су штетни и опасни за животну средину, нарочито у случају пожара,

(3) возна средства и системи за напајање енергијом морају да буду пројектовани и грађени тако да се постигне електромагнетна компатибилност са постројењима и уређајима јавних и приватних мрежа које би могли да ометају,

(4) пројектовање и експлоатација железничког система не смеју довести до недозвољеног нивоа буке у подручјима у близини железничке инфраструктуре нити у управљачници вучног возила,

(5) експлоатација железничког система не сме да проузрокује недозвољени ниво вибрација тла за активности и подручја у близини инфраструктуре које се одржава у складу са прописима;

5) техничка усклађеност – техничке карактеристике инфраструктуре и стабилних постројења морају да буду усклађене међусобно, као и са карактеристикама возова који се користе у железничком систему, што укључује и безбедну интеграцију подсистема који чине возило са инфраструктуром. Ако се утврди да се техничка усклађеност инфраструктуре и стабилних постројења са карактеристикама возова који се користе у железничком систему на одређеним деловима мреже постиже уз велике тешкоће, могу да се уведу привремена решења којима се обезбеђује та усклађеност у неком будућем периоду;

6) приступачност – подсистеми инфраструктуре и возних средстава морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу у циљу обезбеђења њиховог приступа под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања или уклањањем препрека, као и применом одговарајућих мера. Ово укључује пројектовање, изградњу, обнову, унапређење, одржавање и експлоатацију предметних делова подсистема који су приступачни јавности. Подсистем регулисања и управљања саобраћајем и подсистем телематских апликација за превоз путника морају да предвиде неопходну функционалност потребну да олакшају приступ особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу под истим условима као и осталим лицима, спречавањем постављања и уклањањем, као и применом одговарајућих мера.

Посебни захтеви за поједине подсистеме су:

1) инфраструктура:

(1) безбедност:

– морају да се предузму одговарајуће мере да се спречи неовлашћени приступ или нежељени упади у постројења,

– потребно је да се предузму мере како би се смањила опасност којој су изложене особе, посебно при проласку возова кроз службена места,

– инфраструктура која је доступна јавности мора да буде пројектована и грађена на такав начин да се ограничи ризик по безбедност људи (стабилност, пожар, приступ, евакуација, перони и сл.),

– морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима и на вијадуктима;

(2) приступачност – делови подсистема инфраструктура који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу;

2) енергија:

(1) безбедност – експлоатација система за снабдевање енергијом не сме да угрози безбедност возова и људи (путника, оперативног особља, становника уз железничку пругу и трећих лица),

(2) заштита животне средине – рад система за снабдевање електричном или топлотном енергијом не може да утиче на животну средину изнад утврђених граница,

(3) техничка усклађеност – системи за снабдевање електричном/топлотном енергијом морају да буду такви да возовима омогуће постизање предвиђених перформанси а системи за снабдевање електричном енергијом морају да буду усклађени са уређајима за одузимање енергије уграђеним на возове;

3) контрола, управљање и сигнализација:

(1) безбедност:

– постројења и процедуре за контролу, управљање и сигнализацију морају да омогуће кретање возова на нивоу безбедности предвиђеном за ту мрежу,

– системи контроле, управљања и сигнализације морају да омогуће наставак безбедног кретања возова и у отежаним условима;

(2) техничка усклађеност:

– нова инфраструктура и нова возила која се изграде или развију после усвајања усклађених система контроле, управљања и сигнализације, морају да буду прилагођени за коришћење тих система,

– уређаји за контролу, управљање и сигнализацију који су уграђени у управљачнице вучних возила морају да омогуће редован рад у оквиру задатих услова у целом железничком систему;

4) возна средства:

(1) безбедност:

– структура возила и спојева између возила мора да буде пројектована на такав начин да се у случају судара или исклизнућа заштите простори за путнике и управљачнице,

– електрична опрема не сме да угрози безбедност и функционисање постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

– техника кочења и при том настала оптерећења морају да буду усклађени са конструкцијом железничке пруге, објеката на прузи и сигналних система,

– потребно је да се предузму мере које онемогућавају приступ уређајима под напоном,

– у случају опасности одређени уређаји морају да омогуће путницима да обавесте машиновођу, а пратеће особље да ступи у везу са њим,

– мора се осигурати безбедност путника који улазе или излазе из воза а системи затварања и отварања врата морају да гарантују безбедност путника,

– морају да постоје посебно означени излази за случај опасности,

– морају се донети одговарајуће мере које узимају у обзир посебне безбедносне услове у дугачким тунелима,

– обавезно се уграђује систем осветљења у случају опасности довољне снаге и капацитета,

– возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,

– путницима се дају лако разумљиве и свеобухватне информације о правилима која се на њих примењују, како у станицама тако и у возовима;

(2) поузданост и доступност – витална опрема возила, трчећи, вучни и кочиони уређај, као и контролно-управљачки систем морају да буду пројектовани тако да у специфичним отежаним ситуацијама омогућ возу наставак вожње без негативних последица за опрему која ће се и даље користити;

(3) техничка усклађеност:

– електрична опрема мора да буде усклађена са радом постројења за контролу, управљање и сигнализацију,

– код електричне вуче, карактеристике уређаја за одузимање струје морају да омогућавају возовима кретање по железничком систему са одговарајућим системом напајања електричном енергијом,

– карактеристике возних средстава морају да буду такве да омогуће кретање на свим предвиђеним железничким пругама, узимајући у обзир климатске услове;

(4) надзор – возови морају да буду опремљени уређајем за регистровање информација. Подаци прикупљени помоћу тог уређаја и њихова обрада морају да буду усклађени;

(5) приступачност – делови подсистема возних средстава који су доступни јавности морају да буду приступачни особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;

5) одржавање:

(1) здравље и безбедност – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање морају да омогуће безбедан рад подсистема и не смеју да представљају опасност за здравље и безбедност лица,

(2) заштита животне средине – рад техничких постројења и поступци на местима где се обавља одржавање не смеју да прелазе допуштене нивое штетних дејстава на окружење,

(3) техничка усклађеност – постројења за одржавање возних средстава морају да омогуће извођење радова на безбедан, нешкодљив и несметан начин на свим возним средствима за која су пројектована;

б) регулисање и управљање саобраћајем:

(1) безбедност:

– усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем мора да буде таква да омогућава безбедан рад, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,

– радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и у управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају да буду такви да обезбеђују висок ниво безбедности,

(2) поузданост и доступност – радови на одржавању, интервали одржавања, обука и квалификације особља у центрима за одржавање и управљачким центрима, као и систем обезбеђивања квалитета успостављен у центрима за одржавање и управљачким центрима морају да буду такви да омогућују висок ниво поузданости и доступности система,

(3) техничка усклађеност – усклађеност оперативних прописа за мрежу и квалификација машиновођа, возопратног особља и особља које управља саобраћајем морају да омогуће ефикасан рад у железничком систему, имајући у виду различитост захтева прекограничних и домаћих услуга превоза,

(4) приступачност – предузимају се одговарајуће мере како би се оперативним прописима предвидело обезбеђивање приступа особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;

7) телематске апликације за услуге у превозу робе и путника:

(1) техничка усклађеност – основни захтеви за телематске апликације осигуравају минимум квалитета услуга путницима и корисницима превоза робе, посебно у смислу техничке усклађености. Код тих апликација потребно је да се обезбеди:

– да базе података, програмска опрема и протоколи за пренос података омогућавају што је могуће већу размену података између различитих апликација и између различитих превозника са изузетком поверљивих пословних информација,

– да је корисницима превоза омогућен једноставан приступ информацијама,

(2) поузданост и доступност – методе коришћења, управљања, ажурирања и одржавања база података, програмске опреме и протокола за пренос података морају да обезбеде њихову ефикасност и квалитет услуга,

(3) здравље – интерфејси између корисника и система морају да буду у складу са минималним правилима ергономске и здравствене заштите,

(4) безбедност – за меморисање или пренос релевантних информација у вези са безбедношћу морају да се обезбеде одговарајући нивои интегритета и поузданости,

(5) приступачност – предузимају се одговарајуће мере да телематске апликације за услуге у превозу путника обезбеђују потребну функционалност тако да буду приступачне особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу.

3. Техничке спецификације интероперабилности

Појам

Члан 9.

Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима је обухваћен сваки подсистем или део подсистема железничког система у циљу испуњавања основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система.

За сваки подсистем израђује се по један ТСИ. Према потреби, један подсистем може да буде обухваћен са више ТСИ-ја, а један ТСИ може да обухвата неколико подсистема.

Подсистеми морају да буду усаглашени са ТСИ-јима и националним прописима на снази у тренутку њиховог пуштања у рад, унапређења или обнове, у складу са овим законом. Ова усаглашеност треба трајно да се одржава док се сваки подсистем користи.

Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) објављује ТСИ-је у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Област примене

Члан 10.

ТСИ-ји се примењују на новоизграђена, унапређена или обновљена возила намењена саобраћају на јавној железничкој инфраструктури Републике Србије и у међународном саобраћају, као и на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге јавне железничке инфраструктуре Републике Србије.

ТСИ-ји се могу примењивати и на возила и железничке пруге које нису обухваћене ставом 1. овог члана.

Министар надлежан за послове саобраћаја у сарадњи са Дирекцијом доноси план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију.

Изузетно од става 1. овог члана ТСИ не морају да се примењују уколико се пројекат реализује фазно, односно по деоницама, али морају бити примењене по завршетку свих радова на комплетној прузи од почетне станице до крајње станице, у складу са Уредбом о категоризацији железничких пруга које припадају јавној железничкој инфраструктури („Службени гласник РС”, бр. 92/20, 6/21 и 33/22).

Одступање од примене ТСИ-ја

Члан 11.

Одступање од примене ТСИ-ја или њихових делова је дозвољено у следећим случајевима:

1) за предложени нови подсистем или његов део, за унапређење или обнову постојећег подсистема или његовог дела или за било који елемент из члана 1. став 1. овог закона који је у поодмаклој фази развоја пројекта или је предмет уговора о извођењу радова који се спроводи на дан почетка примене одговарајућег ТСИ-ја;

2) ако после несреће или природне непогоде услови за брзу обнову железничке мреже, економски или технички, не допуштају делимичну или потпуну примену одговарајућих ТСИ-ја; у том случају одступање од примене ТСИ-ја ограничено је на период потребан за обнову мреже;

3) за свако предложено унапређење, обнову или проширење постојећег подсистема или његовог дела, уколико би примена ТСИ-ја довела у питање економску оправданост пројекта и/или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији (нпр. товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем напајања електричном енергијом);

У случајевима одступања од ТСИ-ја из става 1. овог члана примењују се национални прописи.

У случајевима из става 1. тачка 1) овог члана наручилац је у обавези да у року од 10 месеци од доношења сваког ТСИ-ја достави министарству надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство) списак пројекта који се налазе у поодмаклој фази развоја, а Министарство у року од 12 месеци од доношења сваког ТСИ-ја, доставља Европској Комисији списак пројекта у Републици Србији, који су по његовом мишљењу, у поодмаклој фази развоја.

У случајевима из става 1. тач. 1) и 2) овог члана, Министарство доставља Европској Комисији одлуку да неће примењивати један или више ТСИ-јева или њихових делова.

У случајевима из става 1. тач. 1) и 3) овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси Министарству захтев за одступање, уз који се прилаже документација којом се образлаже разлог за одступање и наводе алтернативне одредбе које ће се примењивати уместо ТСИ-ја, а Министарство захтев доставља Европској Комисији.

Министарство прописује податке које садржи захтев за одступање од примене ТСИ-ја из става 5. овог члана, формат и начин доставе захтева и образац за представљање пројекта у поодмаклој фази развоја.

У очекивању одлуке Европске Комисије могу се примењивати алтернативне одредбе из става 5. овог члана.

Европска Комисија доноси одлуку у року од четири месеца од дана пријема захтева са комплетном документацијом.

Ако Европска Комисија не донесе одлуку у року од четири месеца, захтев се сматра прихваћеним.

Министарство обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске Комисије.

Изузетно од одредби ст. 3 – 5. и 7 – 10. овог члана, до дана приступања Републике Србије Европској унији Министарство одлучује о достављеним захтевима за одступање у року од четири месеца од дана подношења захтева.

4. Чиниоци интероперабилности

Стављање на тржиште

Члан 12.

Чиниоци интероперабилности могу се стављати на тржиште само ако:

- 1) обезбеђују да се у оквиру железничког система постигне интероперабилност и ако испуњавају основне захтеве из члана 8. овог закона;
- 2) се користе у области за коју су намењени и ако се на одговарајући начин уграђују и одржавају.

Одредба става 1. овог члана не спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који се користе у друге сврхе.

Не може се забрањивати, ограничавати или спречавати стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

Усаглашеност и погодност за употребу

Члан 13.

Чинилац интероперабилности испуњава основне захтеве ако је у складу са условима наведеним у одговарајућем ТСИ-ју или припадајућој европској спецификацији развијеној у циљу усклађивања са тим условима.

Декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу потврђује се да је чинилац интероперабилности подвргнут поступку оцењивања усаглашености или поступку оцене погодности за употребу, прописаним у одговарајућим ТСИ.

Уз декларацију о усаглашености, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, са техничким спецификацијама, који издаје пријављено тело.

Уз декларацију о погодности за употребу, када то захтева ТСИ, прилаже се сертификат о погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком окружењу, нарочито када су у питању функционални захтеви, а који издаје пријављено тело.

Декларације из става 2. овог члана потписује и датира произвођач или његов овлашћени заступник.

Резервни делови за подсистеме који су пуштени у рад пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја могу се уградити у ове подсистеме, а да не подлежу поступцима из става 2. овог члана.

У ТСИ-јима се може предвидети прелазни период за железничке производе који су у њима одређени као чиниоци интероперабилности и који су стављени на тржиште пре ступања на снагу ТСИ-ја. Такви чиниоци интероперабилности морају испуњавати захтеве прописане чланом 12. став 1. овог закона.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности

Члан 14.

Ради издавања декларације о усаглашености или декларације о погодности за употребу чинилаца интероперабилности, произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији примењује одредбе овог закона, подзаконских аката и релевантних ТСИ-ја.

Када то захтева ТСИ, оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавља пријављено тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

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

Основ за оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности је експлоатационо испитивање.

Ради оцене погодности за употребу чиниоца интероперабилности пријављеном телу мора да се омогући праћење подсистема у који је чинилац интероперабилности уграђен.

Оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности обавезно је ако је прописано одговарајућим ТСИ-јима.

Ако оцењивање погодности за употребу чинилаца интероперабилности није прописано одговарајућим ТСИ-јима, то оцењивање може да се обави по захтеву произвођача.

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

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

Пријављено тело потврђује усаглашеност и погодност за употребу чинилаца интероперабилности издавањем сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, након чега произвођач или његов овлашћени заступник издаје декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Када се на чиниоце интероперабилности примењују прописи који се односе на њихове друге аспекте, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да чиниоци интероперабилности испуњавају и захтеве тих прописа.

Иностране исправе о усаглашености издате према Међународном споразуму чији је потписник и Република Србија и које су издала тела пријављена Генералном секретару ОТИФ-а, као и тела пријављена Европској Комисији, важе у Републици Србији.

Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1 и 10. овог члана, онда је те обавезе дужно да испуни лице које чиниоце интероперабилности ставља на тржиште.

Одредба става 13. овог члана примењује се и на лице које склапа чиниоце интероперабилности или њихове делове из различитих извора или производи чиниоце интероперабилности за властите потребе.

Уколико установи да су декларације непрописно састављене, Дирекција ће предузети мере да се чинилац интероперабилности не стави на тржиште и захтеваће од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености на начин прописан овим законом.

Дирекција прописује поступке и модуле за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности који подлежу оцењивању усаглашености и погодности за употребу, техничку документацију која прати декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу, садржину и образац сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, садржину и образац декларације о усаглашености и садржину и образац декларације о погодности за употребу.

Неусаглашеност са основним захтевима

Члан 15.

Уколико утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о погодности за употребу и стављен на тржиште вероватно неће испуњавати основне захтеве током предвиђене употребе, Дирекција ће предузети све одговарајуће мере да се ограничи његово подручје примене, забрани његова употреба, повуче са тржишта или опозове.

Дирекција без одлагања обавештава Европску Комисију, Агенцију Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) и друге државе о предузетим мерама и даје образложење за своју одлуку, наводећи посебно да ли је разлог неусаглашености:

- 1) неиспуњење основних захтева;
- 2) неправилна примена европских спецификација у случају где се оне примењују;
- 3) неадекватност европских спецификација.

Када се покаже да чинилац интероперабилности за који је издата декларација о усаглашености није усклађен са основним захтевима, предузимају се одговарајуће мере против пријављеног тела које је издало сертификат о усаглашености и против лица које је саставило декларацију.

О предузетим мерама из става 3. се обавештава Европска Комисија и друге државе.

Решење о предузетим мерама из ст. 1. и 3. овог члана доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и пријављеном телу које је издало сертификат о усаглашености.

Решење из ст. 1. и 3. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

5. Елементи структурних подсистема на које се примењују национални прописи

Усаглашеност и погодност за употребу

Члан 16.

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

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

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

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

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

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

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

Одредбе члана 12. овог закона сходно се примењују на стављање на тржиште елемената структурних подсистема.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема

Члан 17.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема обавља именовано тело, коме је произвођач или његов овлашћени заступник поднео захтев.

Именовано тело потврђује усаглашеност и погодност за употребу елемента структурног подсистема издавањем сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу, после чега произвођач или његов овлашћени заступник издаје декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Када се на елементе структурних подсистема примењују прописи који се односе на њихове друге аспекте, онда декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу садржи констатацију да елементи структурних подсистема испуњавају захтеве тих прописа.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о усаглашености и сертификатима о погодности за употребу која садржи:

- 1) број издатог сертификата;
- 2) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 3) назив елемента структурног подсистема за који се издаје сертификат;
- 4) датум издавања сертификата;
- 5) рок важења сертификата.

До именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција.

За издавање сертификата о усаглашености и сертификата о погодности за употребу који издаје Дирекција плаћа се такса.

Висина таксе за издавање сертификата из става б. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

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

Уколико се утврди да елемент структурног подсистема обухваћен декларацијом о усаглашености или погодности за употребу и стављен на тржиште не испуњава основне захтеве током предвиђене употребе, Дирекција ће предузети све одговарајуће мере да ограничи или забрани стављање на тржиште предметног чиниоца интероперабилности или ће наложити његово повлачење са тржишта.

Решење о предузетим мерама, доставља се лицу које је издало декларацију о усаглашености и именованом телу које је издало сертификат о усаглашености.

6. Подсистеми

Слободно кретање подсистема

Члан 18.

Не може се забрањивати, ограничавати или ометати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине део железничког система и испуњавају основне захтеве, а посебно се не може захтевати поновно обављање провера које су већ извршене:

- 1) у оквиру поступка за стицање декларације о верификацији;
- 2) у државама чланицама Европске уније или државама уговорницама ОТИФ, у циљу верификације усклађености са идентичним захтевима у идентичним радним условима.

Додатне провере се могу захтевати само онда када Дирекција, прегледом документације у поступку издавања дозволе за коришћење, утврди да структурни подсистем није у целини усклађен са одредбама овог закона и закона којим се уређује безбедност железничког саобраћаја и не испуњава све основне захтеве.

Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији подсистема

Члан 19.

Верификација подсистема је поступак у коме пријављено тело проверава и потврђује издавањем сертификата о верификацији да подсистем испуњава основне захтеве и да је у складу са ТСИ-јима.

Сертификат о верификацији садржи упућивање на ТСИ-јеве у односу на које је усаглашеност оцењена.

Одредба става 1. овог члана не доводи у питање обавезу подносиоца захтева да испуни и услове прописане другим прописима и изврши верификације које захтевају други прописи.

Када није оцењена усаглашеност подсистема са свим релевантним ТСИ-јевима (нпр. у случају одступања, делимичне примене ТСИ-јева код унапређења или обнове, прелазног раздобља у ТСИ-ју или у специфичном случају), у сертификату о верификацији наводи се прецизно упућивање на ТСИ-јеве или

њихове делове чију усаглашеност пријављено тело није испитало у току поступка верификације.

У циљу издавања декларације о верификацији подсистема која је неопходна за пуштање подсистема у рад, подносилац захтева бира тело коме ће поднети захтев за верификацију подсистема. Подносилац захтева може да буде наручилац или произвођач или њихов овлашћени заступник.

Пријављено тело проверава подсистем, или одређене делове подсистема, у свакој од следећих фаза:

- 1) пројектовање;
- 2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производњу, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;
- 3) коначно испитивање подсистема и његово прихватање пре пуштања у рад.

Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ-јима и регистрима из чл. 47 – 49. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.

Свако пријављено тело које учествује у верификацији подсистема саставља документацију која обухвата обим његових активности.

Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.

Подносилац захтева дужан је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.

Техничка документација из става 10. овог члана садржи податке везане за карактеристике подсистема, за услове и ограничења коришћења и упутства у вези са опслуживањем, праћењем, подешавањем и одржавањем и, по потреби, сва документа којима се потврђује усаглашеност чинилаца интероперабилности.

У декларацији о верификацији подсистема подносилац захтева изјављује под својом искључивом одговорношћу да подсистем испуњава захтеве овог закона, ТСИ-ја и примењивих националних прописа. Подносилац захтева потписује и датира декларацију о верификацији.

Подносилац захтева мора чувати копију техничке документације која се прилаже декларацији о верификацији током целог радног века подсистема, која се на захтев мора послати надлежним телима других држава и Агенцији.

У случају модификације подсистема обухваћеног сертификатом о верификацији, пријављено тело спроводи само она испитивања и тестирања која су релевантна и нужна, односно оцена се односи само на делове подсистема који су промењени и њихове интерфејсе према непромењеним деловима подсистема.

У случају обнове или унапређења подсистема које за последицу има измену техничке документације и која утиче на валидност већ спроведених поступака верификације, подносилац захтева процењује потребу за новом декларацијом о верификацији.

Ако одговарајући ТСИ то омогућава, пријављено тело може издати сертификате о верификацији за један или више подсистема или одређених делова тих подсистема.

Ако подносилац захтева то тражи, верификације се могу спровести за делове подсистема или могу бити ограничене на одређене фазе поступка верификације (пројектовање, укључујући типска испитивања, односно изградњу или производњу), како целог подсистема тако и његових делова, при чему се резултати верификације документују у прелазној изјави о верификацији (у даљем тексту: ПИВ).

ПИБ садржи упућивање на ТСИ-јеве у односу на које је усаглашеност оцењена.

Подносилац захтева може поднети захтев за ПИБ за било који од делова на које одлучи поделити подсистем. Сваки део подсистема проверава се у свакој фази наведеној у ставу 6. овог члана.

У случајевима из ст. 17 и 19. овог члана пријављено тело издаје ПИБ, а подносилац захтева саставља ПИБ декларацију.

Када је издат ПИБ, пријављено тело одговорно за верификацију подсистема узима у обзир ПИБ и, пре издавања сертификата о верификацији:

- 1) проверава да ли ПИБ исправно покрива релевантне захтеве ТСИ-ја;
- 2) проверава све аспекте који нису обухваћени ПИБ-ом;
- 3) проверава коначно испитивање подсистема као целине.

Иностране исправе о верификацији издате према Међународном споразуму чији је потписник и Република Србија и које су издала тела пријављена Генералном секретару OTIF-а, као и тела пријављена Европској Комисији, важе у Републици Србији.

Пријављено тело одговорно за проверу производње има право приступа свим градилиштима, складиштима, производним погонима, постројењима за префабрикацију и испитивање и сличним објектима. Пријављеном телу се у ту сврху мора дати на увид сва потребна документација која се односи на подсистем.

Пријављено тело одговорно за проверу имплементације је дужно да врши периодичне провере да би потврдило усаглашеност са техничком документацијом из става 10. овог члана. Пријављено тело издаје произвођачу или наручиоцу извештај о извршеној провери. Присуство пријављеног тела се може захтевати у појединим фазама изградње.

Пријављено тело може обавити ненајављене посете местима извођења радова или производним погонима. У току тих посета пријављено тело може изводити потпуне или делимичне провере. Одговорнима за имплементацију, пријављено тело доставља извештај о прегледу, или, кад је потребно, извештај о провери.

Дирекција прописује поступак и модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема, поступак верификације у случају промене у подсистему, поступак верификације у случају промене у подсистему пуштеном у рад без декларације о верификацији, садржину и образац сертификата о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији подсистема, садржину и образац декларације о верификацији измењеног дела подсистема пуштеног у рад без декларације о верификацији и садржину и образац прелазне изјаве о верификацији.

Пријављено тело мора периодично да објављује информације о:

- 1) примљеним захтевима за верификацију подсистема и њихових делова и захтева за издавање ПИБ;
- 2) захтевима за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности;
- 3) одобреним или одбијеним захтевима за издавање ПИБ;
- 4) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о усаглашености и погодности за употребу;
- 5) одобреним или одбијеним захтевима за издавање сертификата о верификацији подсистема.

Министарство именује тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема из реда привредних друштава, установа или других правних лица који испуњавају услове прописане чл. 37. – 40. и 43. овог закона.

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, на предлог Министарства, врши пријављивање тела из става 28. овог члана:

- 1) Европској Комисији и државама чланицама Европске уније;
- 2) Генералном секретару ОТИФ-а.

Одузимање одобрења телу за оцењивање усаглашености које не испуњава услове из чл. 37. – 40. и 43. овог закона врши се на начин прописан законом којим се уређују технички прописи за производе и оцењивање усаглашености.

О одузетим одобрењима обавештавају се органи и државе из става 29. овог члана.

Поступак верификације подсистема и декларација о верификацији подсистема на које се примењују национални прописи

Члан 20.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 19. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела, којим потврђује да је подсистем или његов део усаглашен са националним прописима.

Сертификат из става 1. овог члана садржи прецизно упућивање на националне прописе у односу на које је усаглашеност оцењена.

У случају националних прописа који се односе на подсистеме који чине железничко возило именовано тело поделиће сертификат на два дела:

- 1) део који садржи упућивање на националне прописе који се искључиво односе на техничку усклађеност возила и мреже и
- 2) део који се односи на све остале националне прописе.

Подносилац захтева саставља декларацију о верификацији подсистема пошто пријављено тело изда сертификат о верификацији.

Документација коју је саставило именовано тело, а која се прилаже уз декларацију о верификацији у случају националних прописа, мора бити укључена у техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржати техничке податке релевантне за оцену усаглашености подсистема са националним прописима.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији која садржи:

- 1) број издатог сертификата;
- 2) назив правног лица коме је издат сертификат;
- 3) назив подсистема за који се издаје сертификат;
- 4) датум издавања сертификата;
- 5) рок важења сертификата.

До именовања тела за оцењивање усаглашености, послове именованог тела из овог члана обављаће Дирекција.

За издавање сертификата о верификацији подсистема или његовог дела који издаје Дирекција плаћа се такса.

Висина таксе за издавање сертификата из става 8. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о одбијању издавања сертификата о верификацији подсистема или његовог дела коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Усаглашеност са ТСИ-јима и националним прописима

Члан 21.

Структурни подсистеми који су обухваћени декларацијом о верификацији сматрају се усклађеним са основним захтевима.

Декларација из става 1. овог члана може упућивати на:

- 1) ТСИ-је,
- 2) националне прописе или
- 3) на ТСИ-је и националне прописе.

Национални прописи за испуњавање основних захтева и, према потреби, прихватљиви национални начини постизања усклађености, примењују се у следећим случајевима:

- 1) ако ТСИ-ји не обухватају или не обхватају у потпуности одређене аспекте који одговарају основним захтевима, укључујући отворена питања;
- 2) одступања од примене ТСИ предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;
- 3) да специфични случај захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ-ју;
- 4) национални прописи који описују постојеће системе, у циљу оцењивања техничке усклађености возила са мрежом;
- 5) на железничке мреже и возила за која није обавезна примена ТСИ;
- 6) као нужна привремена превентивна мера, посебно након несрећа.

Пријављивање националних прописа из области интероперабилности

Члан 22.

Европској Комисији и Агенцији пријављују се следећи национални прописи:

- 1) важећи национални прописи;
- 2) свака измена важећих националних прописа;
- 3) национални прописи који ће се примењивати када се поднесе нови захтев за одступање од примене ТСИ у складу са чланом 11. овог закона;
- 4) национални прописи који постану сувишни после објављивања или ревизије одговарајућих ТСИ.

Национални прописи из става 1. овог члана достављају се у пуном тексту.

Списак прописа из става 1. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.

Нови национални прописи могу се донети само у следећим случајевима:

- 1) када ТСИ не испуњава у потпуности основне захтеве;
- 2) као хитну превентивну меру, нарочито после несреће.

Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској Комисији на разматрање правовремено, а најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, пружајући образложење за његово увођење. Нацрт мора бити у довољној мери довршен како би Агенција могла спровести његово испитивање и у случају позитивног мишљења о томе обавестила Републику Србију и Европску Комисију која ће валидирати предложени пропис.

Уколико Агенција у року од два месеца од пријема нацрта националног прописа не обавести Републику Србију и Европску Комисију о позитивном мишљењу на предложени пропис, исти се може примењивати.

Када се донесе нови национални пропис исти се пријављује Агенцији и Европској Комисији.

У случају хитних превентивних мера национални пропис се може одмах донети и примењивати.

О пропису из става 8. овог члана обавештава се Агенција и исти је подложен оцени Агенције.

При пријављивању националних прописа из става 1. овог члана даје се образложење потребе за тим прописом како би се испунио основни захтев који још није обухваћен релевантним ТСИ-јем.

Дирекција доставља националне прописе из ст. 1, 4, 7. и 8. овог члана министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији и Агенцији.

Прописи и ограничења која су строго локалног карактера не морају се пријављивати Агенцији и Европској Комисији. Ти прописи и ограничења наводе се у регистру инфраструктуре и у изјави о мрежи.

Неусклађеност подсистема са основним захтевима

Члан 23.

Уколико сматра да структурни подсистем за који је издата декларација о верификацији подсистема није у целости усклађен са одредбама овог закона, а нарочито ако подсистем не испуњава основне захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да захтева од лица које је издало декларацију о верификацији подсистема извршаваће допунских провера и контрола.

О захтеву за допунске провере и контроле одмах се обавештава Европска Комисија, уз одговарајуће образложење. Европска Комисија се консултује са заинтересованим странама.

У обавештењу из става 2. овог члана наводи се да ли је неусклађеност последица:

1) неусклађености са основним захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ-јем, у ком случају Европска Комисија одмах обавештава државу у којој лице које је неправилно саставило декларацију о верификацији има седиште и тражи од ње да предузме одговарајуће мере;

2) неадекватних ТСИ.

Уколико допунске контроле и провере покажу да је подсистем неусклађен са одредбама овог закона, подсистем не може да добије дозволу за коришћење, а у случају већ одобрених подсистема, она ће бити суспендована или повучена.

Чиниоци интероперабилности, елементи подсистема и подсистеми који су усаглашени са хармонизованим стандардима или њиховим деловима сматрају се усаглашеним са основним захтевима обухваћеним тим стандардима или њиховим деловима.

III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ

1. Дозвола за коришћење стабилних подсистема

Члан 24.

Стабилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење коју издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

Уз захтев за издавање дозволе за коришћење стабилних подсистема прилаже се документација која укључује документоване доказе о:

- 1) декларацијама о верификацији из члана 19. односно члана 20. овог закона;
- 2) техничкој усклађености подсистема са системом у који се интегришу, утврђеној на основу релевантних ТСИ-ја, националних прописа и регистара;
- 3) безбедној интеграцији подсистема, утврђеној на основу релевантних ТСИ-ја, националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.

Изузетно од става 2. овог члана уколико се пројекат реализује фазно, односно по деоницама, структурни подсистем се може пустити у рад на основу дозволе за коришћење са роком важења до годину дана.

У случају прописаном ставом 3. овог члана целокупна документација о усаглашености са релевантним ТСИ-јевима доставља се по завршетку свих радова на комплетној прузи, а пре издавања дозволе за коришћење стабилног подсистема.

Услове за добијање дозвола и сертификата прописане ставом 3. овог члана, ближе одређује Дирекција.

Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева из става 2. овог члана обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи релевантне додатне информације, за чију доставу одређује разуман рок.

Дирекција проверава потпуност, релевантност и доследност документације и издаје дозволу за коришћење стабилних подсистема или доноси решење о одбијању издавања дозволе за коришћење стабилних подсистема најкасније у року од четири месеца од пријема свих релевантних информација.

Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење стабилних подсистема коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дозвола за коришћење може садржати посебне услове коришћења или друга ограничења.

Захтев за издавање дозволе за коришћење могу да поднесу произвођач или његов овлашћени заступник у Републици Србији, управљач и наручилац.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за коришћење стабилних подсистема која садржи:

- 1) број дозволе;
- 2) назив правног лица коме је издата дозвола;
- 3) назив подсистема за који се издаје дозвола;
- 4) ограничења за коришћење;
- 5) датум издавања дозволе.

Дирекција прописује поступак и услове за издавања дозволе из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозволе за коришћење, садржину и образац дозволе за коришћење и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.

За издавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

2. Дозвола за коришћење мобилних подсистема

Члан 25.

Мобилни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви и ако имају дозволу за коришћење.

Подносилац захтева обезбеђује одговарајућу декларацију о верификацији.

Дозволу за коришћење мобилних подсистема издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

Дозвола за тип возила

Члан 26.

Типови свих врста возила било ког произвођача за које Дирекција издаје дозволу за коришћење, морају да буду одобрени.

Дозволу за тип возила издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

Изузетно од одредбе става 2. овог члана, дозвола за тип возила које је потпуно усклађено са релевантним ТСИ-јима а коју је издао надлежни орган државе чланице Европске Уније или државе уговорнице ОТИФ важи у Републици Србији.

Решење о одбијању издавања дозволе за тип возила коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

За издавање дозволе из става 2. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила која садржи:

- 1) број дозволе;
- 2) назив правног лица коме је издата дозвола;
- 3) назив типа возила;
- 4) назив произвођача возила;
- 5) датум издавања дозволе.

Возила која одговарају одобреном типу морају да добију појединачне дозволе за коришћење које се издају на основу спроведеног поступка којим се верификује припадност одобреном типу и декларације о усаглашености са одобреним типом возила.

За постојећа возила која су добила дозволу за коришћење пре ступања на снагу овог закона, сматра се да имају дозволу за коришћење, с тим што се и на њих примењује члан 36. овог закона.

У случају измена одговарајућих одредаба у ТСИ-јима и националним прописима на основу којих је тип возила одобрен Дирекција ће одлучити да ли већ издата дозвола за тип остаје важећа или треба издати нову. Предмет провера у случају издавања нових дозвола за тип возила односи се само на делове прописа који су промењени.

Издавање нових дозвола за тип возила не утиче на дозволе за коришћење возила које су издате на основу претходно одобрених типова возила.

Ако подносилац захтева тражи дозволу за тип возила и у другим државама Дирекција сарађује са телима којима су поверени послови везани за безбедност на железници тих држава у циљу поједностављења поступка и смањења административних послова.

Дирекција прописује поступак и услове за издавање дозволе за тип возила, садржину захтева за издавање дозволе за тип возила, садржину и образац

декларације о усаглашености са типом возила, садржину и образац дозволе за тип возила.

Образац дозволе за тип возила намењеног међународном саобраћају издаје се и на енглеском, француском или немачком језику.

Све промене одобреног типа возила анализирају се и категоришу као само једна од следећих промена и подлежу одобравању како је наведено:

1) промена која не проузрокује одступање од техничке документације приложене декларацији о верификацији подсистема. У том случају не спроводи се нова верификација, а првобитне декларације о верификацији подсистема и дозволе за тип возила остају важеће и непромењене;

2) промена која проузрокује одступање од техничке документације приложене декларацији о верификацији подсистема због које могу бити потребне нове провере па захтевају верификацију у складу с примењивим модулима за оцењивање усаглашености, али која нема никакав утицај на основне пројектоване карактеристике типа возила и због које није потребна нова дозвола за тип возила;

3) промена основних пројектованих карактеристика типа возила због које није потребна нова дозвола у складу с критеријумима прописаним чланом 36. став 3. овог закона;

4) промена због које је потребна нова дозвола у складу с критеријумима прописаним чланом 36. став 3. овог закона.

У случају промена из става 14. тач. 1) и 2) овог члана, техничка документација приложена декларацији о верификацији подсистема мора се ажурирати, а носилац дозволе за тип возила мора на захтев Дирекције доставити релевантне информације.

У случају промене из става 14. тачка 3) овог члана, носилац дозволе за тип возила дужан је израдити нову верзију типа возила или нову верзију варијанте типа возила и Дирекцији доставити релевантне информације. Нова верзија типа возила или нова верзија варијанте типа возила региструје се у Европском регистру одобрених типова возила.

Ако лице које управља променом није носилац дозволе за тип возила, а промене постојећег типа возила спадају у промене прописане ставом 14. тач. 2) – 4) овог члана, примењује се следеће:

1) израђује се нови тип возила;

2) лице које управља променом постаје подносилац захтева;

3) захтев за одобрење за нови тип возила може се базирати на постојећем типу возила, а дозвола за коришћење возила издаје се на основу декларације о усаглашености са одобреним новим типом возила.

Дирекција прописује документацију која се прилаже уз захтев за прелиминарни поступак.

Рок од издавања мишљења из става 24. овог члана до тренутка када подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила не може бити дужи од 84 месеца.

Одлука подносиоца захтева за прелиминарни поступак обвезујућа је до тренутка кад:

1) подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила; или

2) истекне рок од издавања мишљења из става 24. овог члана до тренутка када подносилац захтева поднесе захтев за одобрење за тип возила како је прописано у ставу 20. овог члана; или

3) подносилац захтева затражи завршетак прелиминарног поступка.

У било ком тренутку током прелиминарног поступка подносилац захтева може поднети захтев за одобрење типа возила. У том се случају фаза прелиминарног поступка прекида.

У року од месец дана од дана пријема захтева за прелиминарни поступак Дирекција обавештава подносиоца захтева да је документација за прелиминарни поступак потпуна или тражити релевантне додатне информације и одређује разуман рок за њихово достављање.

Ако је подносилац захтева обавештен да је документација потпуна, Дирекција најкасније два месеца од потврде да је документација потпуна издају мишљење о приступу који је подносилац захтева предложио у захтеву за прелиминарни поступак. Изданим мишљењем успоставља се основ прелиминарног поступка, укључујући одређивање верзије ТСИ-јева и националних прописа који ће се примењивати за накнадни захтев за одобрење, не доводећи у питање став 25. овог члана.

У случају промена које утичу на документацију за прелиминарни поступак и које су релевантне за основ прелиминарног поступка подносилац захтева доставља измењени и ажурирани захтев за прелиминарни поступак у коме се разматрају само промене и везе са неизмењеним деловима. До тога може доћи у следећим случајевима:

1) у случају промене пројекта или методологије оцењивања које произлазе из већих безбедносних недостатака;

2) у случају промене правних захтева које поништавају основ прелиминарног поступка; или

3) у случају било којих промена које је подносилац захтева својевољно увео.

За издавање мишљења о приступу који је подносилац захтева предложио у захтеву за прелиминарни поступак плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ-јима

Члан 27.

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ-јима на прописаном обрасцу и у облику решења, без додатних провера на основу декларације о усаглашености са одобреним типом возила.

Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:

1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, што се потврђује сертификатима о верификацији и декларацијама о верификацији у складу са чланом 19. овог закона;

2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних ТСИ-ја и, према потреби, националних прописа;

3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних ТСИ-ја, националних прописа и заједничких

безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;

4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;

5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.

У дозволи из става 1. овог члана наводи се:

1) подручје употребе;

2) вредности параметара утврђених у ТСИ и, где је применљиво, у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;

3) усклађеност возила са релевантним ТСИ и националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;

4) услови за коришћење возила и друга ограничења.

Додатна дозвола за коришћење за возила која су усаглашена са ТСИ-јима

Члан 28.

Возила која су добила дозволу за коришћење у другим државама, која су потпуно усаглашена са свим ТСИ-јима који обухватају све аспекте подсистема и нису предмет специфичних случајева, отворених питања или одступања од примене ТСИ, која се односе на техничку усклађеност возила и мреже, не подлежу издавању додатне дозволе за коришћење, под условом да се употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима.

За вучна возила из става 1. овог члана која су добила дозволу за коришћење у другим државама, ако се не употребљавају на мрежи која је усаглашена са ТСИ-јима или под условима наведеним у одговарајућим ТСИ-јима, Дирекција издаје додатне дозволе за коришћење таквих возила у Републици Србији.

Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и предвиђеном подручју употребе на мрежи Републике Србије која садржи:

1) доказ да је возило добило дозволу за коришћење у другој држави;

2) примерак техничке документације о возилу која прати декларацију о верификацији, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података са омогућавањем читања и процене, све док те информације нису усклађене са одговарајућим ТСИ-јима;

3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;

4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштenu масу по осовини и остала ограничења мреже.

Дирекција при одлучивању о поднетом захтеву проверава техничку усклађеност возила и мреже, укључујући националне прописе који се примењују на отворена питања у циљу обезбеђења те усклађености.

Дирекција може захтевати достављање додатних информација, анализу ризика или спровођење испитивања на мрежи ради провере елемената из става 3. овог члана.

Дирекција ће са подносиоцем захтева одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања на мрежи. Управљач је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.

Извештај о спровођењу испитивања из става 6. овог члана на мрежи Дирекцији доставља управљач инфраструктуре или управљач индустријске железнице.

Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 2. овог члана:

- 1) два месеца након достављања докумената из става 3. овог члана;
- 2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања, уколико су потребни.

Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року прописаном ставом 8. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу за коришћење после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.

Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима

Члан 29.

Дирекција издаје дозволу за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима на прописаном обрасцу и у облику решења.

Уз захтев за издавање дозволе из става 1. овог члана прилаже се документација која садржи:

- 1) доказе о извршеној верификацији свих подсистема од којих се возило састоји, што се потврђује сертификатима о верификацији и декларацијама о верификацији у складу са чланом 20. овог закона;
- 2) доказе о техничкој усклађености подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних националних прописа;
- 3) доказе о безбедној интеграцији подсистема од којих се возило састоји, утврђеној на основу релевантних националних прописа и заједничких безбедносних метода утврђених законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају;
- 4) доказе о техничкој усклађености возила са железничком инфраструктуром Републике Србије;
- 5) декларацију подносиоца захтева о усаглашености са одобреним типом возила.

У дозволи из става 1. овог члана наводи се:

- 1) подручје употребе;
- 2) вредности параметара утврђених у националним прописима, за проверу техничке усклађености између возила и подручја употребе;
- 3) усклађеност возила са релевантним националним прописима, који се односе на параметре из тачке 2) овог става;
- 4) услови за коришћење возила и друга ограничења.

Изузетно од става 1. овог члана, за возила која су била у експлоатацији до 5. маја 2005. године и у власништву привредног субјекта регистрованога у Републици Србији, а за која власник односно ималац возила не може да прибави дозволу за коришћење ради уписа возила у национални регистар железничких возила, Дирекција издаје дозволу за коришћење ако је подносилац захтева приложио:

- 1) доказ о власништву;

2) техничку документацију која садржи:

- (1) технички опис са диспозиционим цртежом возила,
- (2) основне техничке и експлоатационе карактеристике,
- (3) конструктивне цртеже потребне за одржавање,
- (4) упутство за коришћење и одржавање,
- (5) каталог резервних делова;

3) доказ да су возила одржавана:

(1) извештај са последње редовне оправке и извештај са периодичног прегледа највишег ранга извршеним у складу са роковима прописаним у досијеу о одржавању,

(2) ако досије о одржавању није формиран, извештај са последње редовне оправке не старији од пет година и извештај са периодичног прегледа највишег ранга према документацији из тачке 2) подтачка (4) овог става, коме није истекао рок важности,

(3) ако је од последње редовне оправке прошло мање времена од времена потребног за обављање наредног периодичног прегледа највишег ранга, довољно је поднети извештај са последње редовне оправке;

4) извештај о извршеном техничком прегледу са позитивним мишљењем о функционалној исправности и способности возила за безбедну употребу у саобраћају.

Додатна дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима Члан 30.

Возила која су одобрена за коришћење у другим државама, а која нису усаглашена са ТСИ-јима, морају имати додатну дозволу за коришћење у Републици Србији коју издаје Дирекција на прописаном обрасцу и у облику решења.

Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана доставља Дирекцији техничку документацију о возилу заједно са подацима о предвиђеном подручју употребе на мрежи Републике Србије.

Документација из става 2. овог члана садржи:

1) доказе да је коришћење возила одобрено у другој држави заједно са документацијом примењеном у поступку, да би се показало да возило испуњава важеће безбедносне захтеве, укључујући, по потреби, информације о коришћеним или одобреним одступањима;

2) техничке податке, програм одржавања и експлоатационе карактеристике, што укључује, у случају возила опремљених региструјућим уређајима, информације о поступку прикупљања података, са омогућавањем читања и процене;

3) евиденције које приказују историју одржавања возила и, по потреби, техничке измене извршене након добијања дозволе за коришћење;

4) доказе о техничким и експлоатационим карактеристикама који показују да је возило усклађено са инфраструктуром и стабилним постројењима, укључујући климатске услове, систем напајања енергијом, систем контроле, управљања и сигнализације, ширину колосека и профиле, максималну допуштену масу по осовини и друга ограничења мреже.

Дирекција прописује параметре које је потребно проверити у вези са издавањем додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима и класификацију националних прописа у вези са овим параметрима.

Докази из става 3. тач. 1) и 2) овог члана могу се оспорити једино ако Дирекција докаже постојање значајног ризика за безбедност.

Дирекција може захтевати додатне информације, анализе ризика или спровођење испитивања на мрежи како би се проверило да ли је документација из става 3. тач. 3) и 4) овог члана у складу са важећим националним железничким техничким прописима.

Дирекција ће, након консултације са подносиоцем захтева, одредити обим и садржину додатних информација, анализе ризика и потребних испитивања. Управљач инфраструктуре је дужан да, након консултације са подносиоцем захтева, обезбеди извршење испитивања у року од три месеца од подношења захтева.

Извештај о спровођењу испитивања из става 7. овог члана на мрежи Дирекцији доставља управљач инфраструктуре или управљач индустријске железнице.

Дирекција одлучује о издавању дозволе из става 1. овог члана:

- 1) четири месеца након достављања докумената из става 3. овог члана;
- 2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

Дозвола из става 1. овог члана садржи услове коришћења и друга ограничења, ако постоје.

Изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила

Члан 31.

Додатна дозвола за коришћење не издаје се:

- 1) за возила одобрена у другим државама пре ступања на снагу одговарајућих ТСИ-ја која:

(1) носе ознаку RIC или RIV,

(2) су одобрена за саобраћај и обележена у складу са споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава слоњених пре ступања на снагу овог закона;

- 2) за половна возила из тачке 1) овог члана која се увозе из иностранства.

Заједничке одредбе о издавању дозвола за коришћење возила

Члан 32.

Дирекција у року од месец дана од дана пријема захтева за издавање дозвола из чл. 27 – 30. овог закона обавештава подносиоца захтева да је документација потпуна или тражи релевантне додатне информације, за чију доставу одређује разуман рок.

Дирекција издаје дозволе за коришћење из става 1. овог члана или доноси решење о одбијању издавања дозвола за коришћење из чл. 27. и 29. овог закона најкасније у року од четири месеца од пријема свих релевантних информација.

За издавање дозвола за коришћење возила из става 1. овог члана плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Решење о одбијању захтева за издавање дозвола из става 1. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Дирекција прописује поступак и услове за издавање дозвола из става 1. овог члана, документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, поступак израде и садржину извештаја о процени примљене документације, поступак у случају измена на возилу за које је већ издата дозвола за коришћење,

документацију која се прилаже уз захтев за издавање дозвола, садржину и образац дозволе за коришћење возила у међународном и унутрашњем саобраћају и нумерацију дозволе за коришћење у складу са европским идентификационим бројем.

Образац дозвола за коришћење возила намењеног међународном саобраћају издаје се и на енглеском, француском или немачком језику.

Подносилац захтева за издавање дозвола за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен у дозволи за коришћење.

Одредбе члана 26. ст. 18) – 26) овог закона сходно се примењују на издавање дозвола за коришћење возила.

Провере пре употребе одобрених возила

Члан 33.

Железнички превозник пре него што употреби возило проверава да ли је:

1) за возило издата дозвола за коришћење у складу са чл. 27-30. овог закона и да је возило прописно регистровано;

2) возило усклађено са трасом на основу регистра инфраструктуре, релевантних ТСИ-ја или било којих релевантних информација које управљач инфраструктуре мора доставити без накнаде и у разумном року, ако регистар инфраструктуре не постоји или је непотпун;

3) возило правилно уврштено у састав воза у коме ће саобраћати, узимајући у обзир:

(1) одредбе закона којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и прописа донетих на основу њега;

(2) одговарајуће процедуре из свог система за управљање безбедношћу прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и

(3) одредбе ТСИ Регулисање и управљање саобраћајем.

Железнички превозник може, у циљу провере из става 1. тачка 2) овог члана, спровести потребна испитивања у сарадњи са управљачем инфраструктуре.

Управљач инфраструктуре, у консултацији са подносиоцем захтева, омогућава спровођење свих потребних испитивања у року од три месеца од пријема захтева подносиоца.

Неусклађеност возила или типова возила са основним захтевима

Члан 34.

Када железнички превозник током употребе утврди да возило које користи не испуњава неки од основних захтева, предузима потребне корективне мере како би осигурао усклађеност тог возила са основним захтевима. Осим тога, он може обавестити Дирекцију о предузетим мерама.

Ако железнички превозник има доказ да је неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење возила, о томе обавештава Дирекцију.

Ако Дирекција утврди у оквиру поступка надзора прописаног законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају да возило или тип возила, за које је издала дозволу за коришћење, када се употребљава у складу с његовом наменом, не испуњава неки од основних захтева, о томе обавештава железничког превозника који употребљава то возило или тип возила и од њега тражи да преузме потребне корективне мере како би обезбедио усклађеност тог возила или тих возила са основним захтевима.

У случају из става 3. овог члана Дирекција обавештава Агенцију и сва друга заинтересована национална тела за безбедност, укључујући она у чијим државама је у току поступак издавања дозвола за коришћење возила истог типа.

Када корективне мере из ст. 1. и 3. овог члана које је применио железнички превозник не обезбеде усклађеност са основним захтевима и та неусклађеност доведе до озбиљног безбедносног ризика, Дирекција у оквиру надзора из става 3. овог члана може решењем наложити привремене безбедносне мере као што је суспензија дозволе за тип возила или суспензија дозволе за коришћење возила,

Против решења из става 5. овог члана може се покренути спор пред Управним судом.

Дирекција у случајевима из става 5. овог члана, после преиспитивања делотворности мера предузетих ради уклањања озбиљног безбедносног ризика, може одлучити да решењем одузме или измени дозволу за коришћење возила или дозволу за тип возила, када се докаже да у тренутку издавања дозволе није био испуњен одређени основни захтев.

Дирекција обавештава о својој одлуци носиоца дозволе за коришћење возила односно носиоца дозволе за тип возила.

Против решења из става 7. овог члана може се покренути спор пред Управним судом.

Дирекција о одузетим дозволама за коришћење возила одмах обавештава Агенцију и образлаже своју одлуку. Агенција затим обавештава остала национална тела за безбедност.

Одлука Дирекције о одузимању дозволе за коришћење уноси се регистар возила из члана 47. овог закона или, у случају одузимања дозволе за тип возила, у Европски регистар одобрених типова возила из члана 48. овог закона.

Дирекција обавештава све железничке превознике који користе возила истог типа као што је возило или тип који подлеже одузимању дозволе. Железнички превозници проверавају да ли код њихових возила постоји исти проблем неусклађености са основним захтевима. Уколико је то случај, примењује се поступак прописан овим чланом.

Возило коме је одузета дозвола за коришћење не сме се више користити.

Када се одузме дозвола за тип возила, возила која одговарају том типу не смеју се стављати на тржиште, а ако су већ стављена на тржиште морају се повући са тржишта.

Нова дозвола за коришћење појединачних возила може се тражити у складу са чл. 27 - 30. овог закона, а нова дозвола за тип возила може се тражити у складу са чланом 26. овог закона.

Ако је у случајевима из ст. 1-3. овог члана неусклађеност с основним захтевима ограничена на део подручја употребе предметног возила и ако је та неусклађеност постојала већ у тренутку издавања дозволе за коришћење, дозвола за коришћење се мења тако да се из ње искључе одређени делови подручја употребе.

Одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила

Члан 35.

Дирекција, осим у случајевима из члана 34. овог закона, одузима дозволу за коришћење уколико се надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди:

- 1) да железничко возило више није у складу са:
 - (1) ТСИ-јима или националним прописима,

- (2) одобреним одступањима у складу са чланом 11. овог закона,
- (3) прописима о конструкцији или опреми наведеним у RID-у;
- 2) да ималац није испунио захтев Дирекције да исправи недостатке у прописаном року;
- 3) да се не поштују услови коришћења или ограничења наведени у дозволи.
- Дирекција суспендује дозволу за коришћење уколико се:
- 1) надзором над системима за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача или по пријави републичког инспектора за железнички саобраћај утврди да се одржавање железничког возила не врши у складу са досијеом о одржавању, ТСИ-јима, националним прописима, прописима о конструкцији и опреми наведеним у RID-у или уколико се не поштују прописани рокови за одржавање;
- 2) у случају тешког оштећења железничког возила не испуни налог Дирекције за стављање возила на увид.
- Дозвола за коришћење ће бити суспендована до поновног испуњавања свих услова за издавање исте.
- Решење о одузимању, односно суспензији дозволе коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.
- Дозвола за коришћење постаје неважећа уколико је железничко возило повучено из саобраћаја (касација возила и сл.).
- О повлачењу из саобраћаја ималац возила обавештава Дирекцију без одлагања, а најкасније у року од осам дана од дана повлачења из саобраћаја.

Обнављање или унапређење структурног подсистема

Члан 36.

У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а Дирекција у року од месец дана обавештава наручиоца или произвођача да ли је документација комплетна или тражи додатне информације, одређујући довољан рок за њихову доставу.

Дирекција одлучује, узимајући у обзир план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију, да ли обим радова захтева нову дозволу за коришћење структурног подсистема или нову дозволу за коришћење возила.

Нова дозвола за коришћење структурног подсистема потребна је увек када:

- 1) због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема;
- 2) то захтевају релевантни ТСИ-ји;
- 3) се измене вредности параметара дефинисаних у ТСИ/националним прописима на основу којих је већ издата дозвола за коришћење;
- 4) то захтева план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију.

У случају из става 2. овог члана Дирекција је дужна да одлучи најкасније четири месеца након што наручилац или произвођач достави захтевану документацију.

Ако је је потребно да се изда нова дозвола за коришћење, а да се приликом њеног издавања ТСИ-ји не примене у потпуности, Дирекција доставља информације Европској Комисији о:

- 1) разлозима због којих ТСИ-ји нису у потпуности примењени;
- 2) техничким карактеристикама примењеним уместо ТСИ-ја;
- 3) телима која су у случају тих карактеристика надлежна за верификацију подсистема.

За промене већ одобреног возила које су повезане са заменом у оквиру одржавања није потребна нова дозвола за коришћење.

Све друге промене возила анализирају се и категоришу у складу са чланом 26. став 14. овог закона.

Ако лице које управља променама на већ одобреном возилу категорисаним у складу с чланом 26. став 14. тач. 2) и 3) овог закона није носилац дозволе за тип возила, оно мора:

1) оценити одступања од техничке документације која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема;

2) утврдити да ни један од критеријума утврђених у ставу 3 овог члана није испуњен;

3) ажурирати техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема;

4) обавестити Дирекцију, као издаваоца дозволе за коришћење, о променама.

Дирекција може у року од четири месеца од дана пријема обавештења из става 8. донети решење којим се налаже подношење захтева за издавање дозволе за коришћење у случају погрешне категоризације или недовољно поткрепљених информација.

Свака промена возила подлеже управљању конфигурацијом за које је одговоран ималац возила или субјект којег је именовано.

IV. ТЕЛО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСАГЛАШЕНОСТИ

Услови које мора да испуни пријављено тело за оцењивање усаглашености

Члан 37.

Пријављено тело за оцењивање усаглашености (у даљем тексту: пријављено тело) мора испуњавати захтеве прописане у ст. 2 - 7. овог члана и у чл. 38. и 39. овог закона.

Пријављено тело има својство правног лица.

Пријављено тело способно је обављати све послове оцењивања усаглашености прописане релевантним ТСИ-јевима и за које је пријављено, без обзира на то обавља ли наведене послове само или се они обављају у његово име и под његовом одговорношћу.

У сваком тренутку, за сваки посебни поступак оцењивања усаглашености и сваку врсту или категорију производа за које је пријављено, пријављено тело има на располагању:

1) потребно особље са техничким знањем и довољним и адекватним искуством за обављање послова оцењивања усаглашености;

2) релевантне описе поступака у складу са којима се оцењивање усаглашености треба спроводити, а којима се осигурава транспарентност и способност примене тих поступака. Такође има успостављену адекватну политику и поступке за разликовање послова које обавља као пријављено тело за оцењивање усаглашености и других активности;

3) адекватне поступке за обављање активности којима се води рачуна о величини предузећа, сектору у којем делује, његовој структури, степену сложености дотичне технологије производа и масовној или серијској природи производног процеса.

4) средства потребна за обављање техничких и административних послова повезаних са пословима оцењивања усаглашености на примерен начин и има приступ свој потребној опреми или постројењима.

Пријављено тело је осигурано од одговорности.

Особље пријављеног тела мора чувати пословну тајну у односу на све информације добијене приликом обављања послова на основу релевантних ТСИ-ја или било које одредбе националног права. Власничка су права заштићена.

Пријављена тела учествују у релевантним активностима стандардизације и активностима координацијске групе пријављених тела или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима, и примењују административне одлуке и документе настале као резултат рада те групе као опште смернице.

Тела која су пријављена за оцењивање усаглашености пружног дела и/или дела у возилу подсистема контрола, управљање и сигнализација учествују у активностима групе за ERTMS (European Rail Traffic Management System – Европски систем за управљање железничким саобраћајем) или обезбеђују да је њихово особље које спроводи оцењивање усаглашености обавештено о тим активностима и следе смернице које су резултат рада те групе. Ако сматрају да је њихова примена неприкладна или немогућа, пријављена тела своје примдбе подносе на расправу групи за ERTMS ради континуираног побољшавања смерница.

Непристраност пријављеног тела

Члан 38.

Пријављено тело има својство екстерног тела и независно је од организације произвођача чији производ оцењује.

Тело које припада пословној асоцијацији или струковном савезу који представља предузећа укључена у пројектовање, производњу, испоруку, склапање, употребу или одржавање производа које оно оцењује, може се сматрати телом за оцењивање усаглашености само под условом да је доказана његова независност и непостојање сукоба интереса.

Непристраност пријављеног тела, његовог руководства и особља које обавља оцењивање мора бити загарантована.

Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености не смеју бити пројектант, произвођач, добављач, уграђивач, купац, власник, корисник или одржавалац производа које оцењују, као ни овлашћени заступник било које од тих странака. То не искључује употребу оцењених производа који су потребни за рад пријављеног тела или употребу таквих производа за личну намену.

Пријављено тело, његово руководство и особље одговорно за спровођење оцењивања усаглашености нису директно укључени у пројектовање, производњу или градњу, стављање на тржиште, уграђивање, употребу или одржавање тих производа нити представљају странке које учествују у тим активностима. Не учествују ни у каквој активности која може бити у сукобу с независношћу њихове процене или поштењем у односу на послове оцењивања усаглашености за које су пријављени, а нарочито се односи на услуге саветовања.

Пријављено тело обезбеђује да активности његових огранака или подизвођача не утичу на поверљивост, објективност или непристраност њиховог оцењивања усаглашености.

Пријављено тело и његово особље спроводе активности оцењивања усаглашености на највишем степену професионалности и потребне техничке стручности у одређеном подручју, без притисака и подстицаја, нарочито финансијских, који би могли утицати на њихову процену или резултате њихове оцене усаглашености, посебно у вези са особама или групама особа које су заинтересоване за резултате тих активности.

Особље пријављеног тела

Члан 39.

Особље одговорно за спровођење активности оцењивања усаглашености има следеће вештине:

- 1) добру техничку и стручну оспособљеност којом су обухваћене све активности оцењивања усаглашености за које је тело за оцењивање усаглашености пријављено;
- 2) задовољавајуће познавање захтева повезаних са оцењивањима која спроводе и одговарајуће овлашћење за спровођење тих оцењивања;
- 3) одговарајуће знање о основним захтевима, примењеним хармонизованим стандардима и релевантним одредбама међународног права и разумевање тих захтева, стандарда и одредаба;
- 4) способност израде потврда, белешки и извештаја којима се доказује да су оцењивања спроведена.

Накнада за рад руководства и особља које спроводи оцењивање не зависи од броја спроведених оцењивања нити од резултата оцењивања.

Подизвођачи и огранци пријављеног тела

Члан 40.

Ако пријављено тело додели уговором подизвођачу одређене послове повезане са оцењивањем усаглашености или се определи да те послове обави његов огранак, оно обезбеђује да подизвођач или огранак испуњава захтеве прописане чл. 37 - 39. овог закона и о томе на одговарајући начин обавештава тело које спроводи пријављивање.

Пријављено тело преузима пуну одговорност за послове које обављају подизвођачи или огранци, без обзира где су основани.

Активности пријављеног тела могу се доделити подизвођачу или их може обавити огранак само уз пристанак клијента.

Пријављено тело ставља на располагање телу које спроводи пријављивање одговарајућа документа која се односе на оцењивање квалификација подизвођача или огранака и послова које они обављају у складу са релевантним ТСИ-јем.

Акредитована интерна тела

Члан 41.

Подносиоци захтева могу користити акредитована интерна тела за оцењивање усаглашености ради спровођења поступака одређених у модулима СА1 и СА2, који

су прописани Јединственим техничким прописима – Поступци оцене (модули) које доноси ОТИФ.

Интерно тело представља посебан и издвојен део организације подносиоца захтева који не учествује у пројектовању, производњи, испоруци, уградњи, употреби или одржавању производа које оцењује.

Акредитовано интерно тело испуњава следеће захтеве:

- 1) акредитовано је од стране националног акредитационог тела;
- 2) тело и његово особље су унутар предузећа чији су део препознатљиви на организационом нивоу и имају методе извештавања којима се обезбеђује њихова непристраност и то доказују надлежном националном акредитационом телу;
- 3) ни тело ни његово особље нису одговорни за пројектовање, производњу, испоруку, уградњу, рад или одржавање производа које оцењују нити обављају активности које би могле бити у сукобу с независношћу њихове оцене или поштењем у односу на њихове активности оцењивања;
- 4) тело пружа своје услуге искључиво преузећу чији је оно део.

Акредитовано интерно тело се не пријављује, али информације о његовој акредитацији пружа предузеће чији је оно део или национално акредитационо тело обавештава тело које спроводи пријављивање на његов захтев.

Идентификациони бројеви и списак пријављених тела

Члан 42.

Европска Комисија односно Генерални секретар ОТИФ-а пријављеном телу додељује идентификациони број.

Пријављеном телу се додељује јединствени идентификациони број чак и ако је пријављено по основу више правних аката.

Европска Комисија односно Генерални секретар ОТИФ-а објављује и ажурира списак пријављених тела, укључујући идентификационе бројеве који су им додељени и активности за које су пријављена.

Оперативне обавезе пријављеног тела

Члан 43.

Пријављено тело спроводи оцењивање усаглашености у складу са поступцима оцењивања усаглашености прописаним у релевантним ТСИ-јевима.

Оцењивање усаглашености спроводи се на пропорционални начин тако да се избегну непотребна оптерећења привредних субјеката. Пријављено тело при обављању својих активности води рачуна о величини предузећа, сектору у којем оно делује, његовој структури, степену сложености технологије производа који се оцењује и масовној или серијској природи производног процеса.

Ако пријављено тело утврди да произвођач не испуњава захтеве прописане у релевантној ТСИ, одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, оно захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и не издаје сертификат о усаглашености.

Ако пријављено тело током праћења усаглашености после издавања сертификата утврди да производ више није у складу с релевантним ТСИ или одговарајућим хармонизованим стандардима или техничким спецификацијама, оно

захтева да произвођач предузме одговарајуће корективне мере и, ако је то потребно, суспендује или одузима сертификат.

Ако корективне мере нису предузете или немају потребан ефекат, пријављено тело према потреби ограничава, суспендује или одузима издате сертификате.

Пружање информација

Члан 44.

Пријављено тело обавештава тело које спроводи пријављивање о:

- 1) сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата;
- 2) свим околностима које утичу на обим и услове за пријављивање;
- 3) сваком захтеву за обавештавање који су примили од тела за надзор над тржиштем у вези с активностима оцењивања усаглашености;
- 4) на захтев, о активностима оцењивања усаглашености спроведеним на подручју за које су пријављени и свакој другој спроведеној активности, укључујући прекограничне активности и уговоре с подизвођачима.

Надлежна национална тела за безбедност такође се обавештавају о сваком одбијању, ограничавању, суспензији или одузимању сертификата из става 1. тачка 1) овог члана.

Пријављено тело доставља другим пријављеним телима, која спровode сличне активности оцењивања усаглашености којима су обухваћени исти производи, релевантне информације о питањима у вези с негативним и, на захтев, позитивним резултатима оцењивања усаглашености.

Пријављено тело доставља Агенцији сертификате о верификацији подсистема, сертификате о усаглашености чинилаца интероперабилности и сертификате о погодности за употребу чинилаца интероперабилности.

Размена најбоље праксе и координација пријављених тела

Члан 45.

Европска Комисија организује размену најбоље праксе између националних тела држава чланица која су одговорна за пријављивање тела за оцену усаглашености.

Европска Комисија обезбеђује одговарајућу координацију и сарадњу између пријављених тела успостављањем ресорне групе пријављених тела. Агенција подржава активности пријављених тела.

Пријављена тела учествују у раду ресорне групе директно или путем именованих заступника.

Именовано тело

Члан 46.

Одредбе чл. 37 - 41. овог закона сходно се примењују и на именовано тело осим:

- 1) у случају вештина које особље именованог тела мора имати у складу с чланом 39. став 1. тачка 3), при чему именовано тело мора имати одговарајуће знање о националном праву и разумевање тог права;
- 2) у случају документације коју треба ставити на располагање телу које спроводи пријављивање у складу с чланом 40. став 4. овог закона, именовано тело дужно је

укључити документе повезане с радом који су обавили подизвођачи или огранци у складу с релевантним националним прописима.

Оперативне обавезе прописане чланом 43. овог закона примењују се и на именована тела, осим ако се те обавезе односе на националне прописе уместо на ТСИ-јеве.

Обавеза обавештавања прописана чланом 44. став 1. овог закона примењује се и на именовано тело које на одговарајући начин обавештава Дирекцију.

V. РЕГИСТРИ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Регистар железничких возила

Члан 47.

Дирекција води Национални регистар железничких возила.

Имаоци возила свих врста за која је издата дозвола за коришћење дужни су да без одлагања Дирекцији поднесу захтев за упис у регистар из става 1. овог члана пре прве употребе возила.

Број возила под којим се уписују у регистар из става 1. овог члана додељује Дирекција.

Ималац возила без одлагања пријављује Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила.

По успостављању Европског регистра возила, возила ће се регистровати у њему, а постојеће базе података из националног регистра железничких возила биће пребачене у Европски регистар возила.

Европски регистар возила води Агенција, а Дирекција обрађује захтеве за регистрацијом возила и врши унос, измену и брисање података у Европском регистру возила.

Спецификација регистра возила прописана је СOTIF-ом.

Упис у регистар се обавља на основу попуњеног захтева који је прописан спецификацијом из става 7. овог члана.

За упис у регистар возила плаћа се такса чија је висина утврђена законом којим се уређују републичке административне таксе.

Европски регистар одобрених типова возила

Члан 48.

Агенција успоставља и води регистар одобрених типова возила.

Регистар из става 1. овог члана је јаван и доступан електронским путем, усаглашен је са заједничким спецификацијама и повезан је са регистром железничких возила.

Регистар из става 1. овог члана садржи најмање следеће елементе:

1) техничке карактеристике типа возила како су дефинисане у одговарајућим ТСИ, укључујући и карактеристике које се односе на приступачност особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу;

2) назив произвођача;

3) податке о одобрењима који се односе на подручје употребе типа возила, укључујући сва ограничења или суспензије.

Дирекција доставља Агенцији податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији ради уношења у Европски регистар одобрених типова возила.

Дирекција доставља Агенцији податке и о свим измењеним, суспендованим или повученим дозволама за тип, ради ажурирања регистра из става 1. овог члана.

Регистар инфраструктуре

Члан 49.

Регистар инфраструктуре (у даљем тексту: РИНФ) садржи главне карактеристике сваког структурног стабилног подсистема или дела подсистема (нпр. основне параметре) и њихову повезаност са карактеристикама наведеним у одговарајућим ТСИ-јима.

РИНФ обезбеђује транспарентност својстава железничке мреже и омогућава:

1) пројектовање подсистема железничка возила, кроз утврђивање својства инфраструктуре за предвиђено коришћење железничких возила;

2) проверу усклађености подсистема са техничким прописима и проверу техничке компатибилности интерфејса подсистема с мрежом у коју је подсистем уграђен;

3) праћење напретка интероперабилности железничке мреже;

4) утврђивање компатибилности пруге за предложене услуге железничког превоза, тако што железнички превозници одабирају возила и састављају возове у складу с техничким ограничењима пруге на којој ће возити.

Вредности параметара из РИНФ користе се у комбинацији са вредностима параметара возила наведеним у дозволи за коришћење у циљу провере техничке усклађености возила са железничком мрежом.

У РИНФ-у могу бити дефинисани услови употребе стабилних постројења и друга ограничења.

РИНФ апликација је интернет апликација коју успоставља и одржава Агенција.

Управљач је одговоран за тачност, потпуност, доследност, правовременост и ажурирање података и њихово достављање у РИНФ, чим подаци буду доступни.

Агенција доноси и ажурира упутство за примену спецификација РИНФ а Дирекција га објављује на својој интернет страници.

Дирекција прописује област примене спецификација РИНФ, поступке који се заснивају на РИНФ, захтеве које мора да испуни РИНФ, начин вођења, спецификацију и формат података РИНФ-а, поделу железничке мреже и начин њеног приказа у РИНФ-у, архитектуру информационог система РИНФ, управљање апликацијом РИНФ, функције апликације РИНФ, начин рада и расположивост апликације РИНФ и рокове за прикупљање података и њихов унос у базу података РИНФ.

VI. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР

Члан 50.

Инспекцијски надзор над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона врши министарство надлежно за послове саобраћаја, преко републичког инспектора за железнички саобраћај (у даљем тексту: инспектор).

Поверава се аутономној покрајини на њеној територији вршење послова инспекцијског надзора над применом овог закона и подзаконских аката донетих на основу овог закона.

Члан 51.

У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава да ли се железнички саобраћај врши на начин и под условима утврђеним овим законом, другим прописима и општим актима којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају.

Члан 52.

У вршењу инспекцијског надзора инспектор је овлашћен да:

1) забрани употребу појединачних или више структурних подсистема или њихових делова и нареди да се отклоне неправилности због којих је инспектор изрекао забрану употребе;

2) забрани извршење наређења која су противна одредбама овог закона, других прописа и општих аката којима се уређује интероперабилност у железничком саобраћају и нареди отклањање недостатака који су проузроковани тим наређењима.

Члан 53.

Инспектор, у вршењу инспекцијског надзора носи службено одело и службену легитимацију.

Министар прописује изглед и коришћење службеног одела инспектора.

Члан 54.

Привредно друштво или друго правно лице над којим се врши инспекцијски надзор, дужно је да инспектору омогући неометано вршење инспекцијског надзора и да без одлагања омогући увид у захтевану документацију и податке, као и несметан приступ објектима, средствима или особљу.

Лица из става 1. овог члана дужна су да изврше наложене инспекцијске мере.

Члан 55.

Ако је инспектор, приликом вршења инспекцијског надзора, издао усмено наређење или изрекао усмену забрану, решење о том наређењу или забрани доставиће у року од три дана од дана издавања усменог наређења, односно изрицања усмене забране, управљачу инфраструктуре, железничком превознику, привредном друштву или другом правном лицу на које се то решење односи.

Члан 56 .

Против решења инспектора може се изјавити жалба министру у року од 15 дана од дана доставе писаног решења.

Жалба одлаже извршење решења.

Изузетно од одредаба става 2. овог члана, жалба не одлаже извршење решења када је неопходно предузимање хитних мера ради спречавања или отклањања опасности по живот или здравље људи, имовину, права и интересе запослених и радно ангажованих лица, привреду, животну средину, биљни или животињски свет, јавне приходе, несметан рад органа и организација, комунални ред или безбедност, што се посебно образлаже у решењу.

VII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 57.

Новчаном казном од 700.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво, друго правно лице или одговорно лице у правном лицу ако:

1) не достави министарству надлежном за послове саобраћаја списак пројеката који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја (члан 11. став 6.);

2) забрањује, ограничава или спречава стављање на тржиште чинилаца интероперабилности који су произведени у складу са овим законом или захтева поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и погодности за употребу (члан 12. став 3);

3) забрањује, ограничава или омета изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине део железничког систем и испуњавају основне захтеве или захтева поновно обављање провера које су већ извршене (члан 18. став 1.);

4) не дозволи пријављеном телу право приступа свим производним погонима, складиштима, монтажним погонима, постројењима за испитивање и тестирање и сличним објектима или не да на увид сву потребну документацију која се односи на подсистем (члан 19. став 23);

5) не врши периодичне провере у складу са чланом 19. став 24. овог закона;

6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије стабилне подсистеме, без дозволе за коришћење (члан 24. став 1.);

7) користи структурне подсистеме супротно условима коришћења и ограничењима наведеним у дозволи за коришћење (члан 24. став 6, члан 27. став 3, члан 28. став 9, члан 29. став 3. и члан 30. став 10);

8) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 26. став 7.);

9) не изради нову верзију типа возила или нову верзију варијанте типа возила (члан 26. став 16);

10) не изради нови тип возила и не поднесе захтев за одобрењем новог типа возила (члан 26. став 17);

11) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 30. став 1);

12) без одлагања, а најкасније у року од осам дана не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 35. став 6.);

13) обнови или унапреди структурни подсистем, а претходно не достави Дирекцији документацију која садржи опис пројекта ради евентуалног прибављања нове дозволе за коришћење структурног подсистема или нове дозволе за коришћење возила (члан 36. став 1);

14) не поднесе захтев Дирекцији за упис у Национални регистар железничких возила (члан 47. став 2);

15) ако правовремено не доставља податке у РИНФ, доставља погрешне податке и не врши благовремено њихово ажурирање (члан 49. став 6);

16) ако не поступи по налогу инспектора (члан 52).

Члан 58.

Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво, друго правно лице или одговорно лице у правном лицу ако:

1) не поднесе Министарству захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 5. овог закона;

2) не састави декларацију о усаглашености или декларацију о погодности за употребу (члан 13. став 2.);

- 3) не поступи по мерама које је наложила Дирекција (члан 15. ст. 1);
 - 4) ако је издало сертификат о усаглашености и ако је саставило декларацију о усаглашености за чинилац интероперабилности који није усклађен са основним захтевима (члан 15. ст. 3);
 - 5) не води евиденцију о издатим сертификатима о усаглашености и сертификатима о погодности за употребу (члан 17. став 4);
 - 6) не поступи по мерама које је наложила Дирекција (члан 17. став 9);
 - 7) не обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 19. став 10);
 - 8) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 28. став 6. овог закона;
 - 9) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 30. став 7. овог закона;
 - 10) не означи возила бројем који му је додељен (члан 32. став 7);
 - 11) не изврши провере пре употребе возила (члан 33. став 1);
 - 12) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила (члан 47. став 4).
- Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

VIII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Подзаконски прописи

Члан 59.

Прописи за извршавање овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети на основу Закона о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 – Аутентично тумачење), ако нису у супротности са овим законом.

Техничке спецификације интероперабилности

Члан 60.

До објављивања ТСИ-ја из члана 9. став 4. овог закона у „Службеном гласнику Републике Србије” важиће ТСИ-ји које је објавила Дирекција на својој интернет страници.

Дозволе за коришћење возила издате пре ступања на снагу овог закона

Члан 61.

Дозволе за коришћење возила издате до ступања на снагу овог закона остају на снази.

Започети поступци

Члан 62.

Поступци који до дана ступања на снагу овог закона нису окончани, окончаће се по одредбама прописа који је био на снази до дана ступања на снагу овог закона.

Престанак важења закона

Члан 63.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Закон о интероперабилности железничког система („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 16/22 – Аутентично тумачење).

Ступање на снагу

Члан 64.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 11. ст. 6 - 10, члана 15. ст. 2 и 4, члана 19. став 29. тачка 1), члана 22. ст. 1 и ст. 5.-12, члана 23. ст. 2 и 3, члана 34. ст. 4 и 10, члана 36. став 5, члана 44. став 4. и члана 48. ст. 4 и 5. које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.