

ЗАКОН

О ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ СИСТЕМА

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Предмет закона

Члан 1.

Овим законом уређују се услови које треба да испуни систем железнице у Републици Србији да би се обезбедила интероперабилност, у циљу несметаног одвијања железничког саобраћаја.

Интероперабилност железнице, у смислу овог закона, је способност железничког система да омогући безбедно и несметано кретање возова који остварују захтеване нивое перформанси. Та способност зависи од свих регулаторних, техничких и експлоатационих услова који морају да буду остварени да би се испунили основни захтеви.

Одредбе овог закона не примењују се на метроне, трамваје и друге лаке шинске системе и на туристичко-музејску железницу.

Значење појединих израза

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

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

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

3) **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;

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

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

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

7) **железнички систем** је целина коју чине структурни и функционални подсистеми и која обухвата управљање и експлоатацију железничког система у целини;

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

9) **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;

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

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

12) **наручилац** је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема (железнички превозник, управљач инфраструктуре, ималац железничког возила или концесионар одговоран за извођење пројекта);

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

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

15) **основни захтеви** су сви услови које треба да испуне железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности, укључујући и интерфејсе;

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

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

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

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

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

21) **постојећи железнички систем** је сложена структура састављена од железничких пруга и стабилних постројења постојећег железничког система, као и од возила свих врста и порекла која саобраћају по тој инфраструктури;

22) **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;

23) **пројекат у поодмаклој фази развоја** је пројекат чији је степен планирања или изградње достигао тачку на којој је промена техничких спецификација неприхватљива због оправданих правних, уговорних, привредних, финансијских, друштвених или еколошких препрека;

24) **пуштање у рад** су све радње којима се подсистем или железничко возило ставља у своје пројектовано радно стање;

25) **серија** железничких возила је одређени број идентичних железничких возила једног типа;

26) **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);

27) **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;

28) **тип возила** обухвата основне пројектне карактеристике железничког возила одобрене сертификатом о испитивању типа;

29) **унапређење подсистема** је значајнија измена подсистема или дела подсистема којом се побољшавају његове основне карактеристике;

30) **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;

31) **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;
- 2) железнички систем за велике брзине.

Конвенционални железнички систем

Члан 4.

Конвенционални железнички систем је систем пројектован за брзине до 200 km/h.

Железничку мрежу конвенционалног железничког система чине:

- 1) железничке пруге намењене за превоз путника;
- 2) железничке пруге намењене за мешовити превоз (превоз путника и превоз робе);
- 3) железничке пруге намењене за превоз робе;
- 4) чворови за превоз путника;
- 5) чворови за превоз робе, укључујући и терминале за комбиновани транспорт;
- 6) железничке пруге које спајају пруге и чворове из тач. 1)–5) овог става.

Железничка мрежа из става 2. овог члана укључује системе управљања саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и уређаји из става 3. овог члана намењени су превозу путника и робе на већим удаљеностима како би се гарантовало безбедно и усклађено коришћење железничке мреже, као и ефикасно управљање саобраћајем.

Конвенционални железнички систем укључује сва железничка возила (у даљем тексту: возила) која саобраћају на конвенционалној железничкој мрежи или на њеном делу.

Железнички систем за велике брзине

Члан 5.

Мрежу железничког система за велике брзине чине:

- 1) посебно изграђене железничке пруге опремљене за брзине једнаке или веће од 250 km/h;
- 2) посебно унапређене железничке пруге опремљене за брзине реда 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 возови за велике брзине саобраћају брзинама конвенционалних возова.

Железничка мрежа из става 1. овог члана укључује управљање саобраћајем, системе за праћење и навигацију, уређаје за обраду података и телекомуникационе системе.

Системи и постројења из става 2. овог члана намењени су обезбеђивању безбедног и усклађеног коришћења железничке мреже, као и ефикасном управљању саобраћајем.

Железнички систем за велике брзине обухвата возила за велике брзине која су пројектована да саобраћају:

- 1) брзинама од најмање 250 km/h по железничким пругама посебно изграђеним за велике брзине, а при одговарајућим условима и брзинама већим од 300 km/h;

2) брзинама око 200 km/h по железничким пругама из члана 4. став 2. овог закона, када су у складу са техничким карактеристикама тих железничких пруга.

Возила која су предвиђена за максималне брзине мање од 200 km/h и која саобраћају на целој или делу мреже железничког система великих брзина, када су у складу са карактеристикама те железничке мреже, морају да испуњавају захтеве који гарантују њихово безбедно коришћење на тој мрежи.

Подсистеми

Члан 6.

Железничке системе из чл. 4. и 5. овог закона 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.);

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 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.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се на пројектовање, градњу, унапређење, обнову, пуштање у рад, експлоатацију и одржавање железничког система.

Захтеви за обезбеђење интероперабилности примењују се и на стручне, здравствене и безбедносне захтеве за железничке раднике који учествују у експлоатацији и одржавању железничког система.

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 може 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. 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 лицима 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 регулација 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, објекта 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,
- 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,
- потребно је да се угради независни систем резервног осветљења довољне снаге и капацитета,
- возови морају да буду опремљени системом разгласа за комуникацију возног особља са путницима,

(2) поузданост и доступност – опрема возила мора да буде пројектована тако да у отежаној ситуацији омогући 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 лицима 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;

6) 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 лицима 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 одређени квалитет услуга,

(3) здравље – интерфејси 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 подсистем телематских апликација за услуге превоза путника буде приступачан особама са инвалидитетом и лицима 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 треба да буду усаглашени са ТСИ-јима 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”.

Дирекција доноси списак стандарда из области интероперабилности, садржаних у ТСИ-јима.

Област примене

Члан 10.

ТСИ-ји се примењују на новоизграђена, унапређена или обновљена возила којима се обавља међународни превоз у железничком саобраћају, као и на новоизграђене, унапређене или обновљене железничке пруге обухваћене проширеном TEN-T (Trans-European Transport Network) мреже за југоисточну Европу.

Област примене ТСИ-ја биће постепено проширена на целу мрежу пруга Републике Србије.

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

Одступања од примене ТСИ-ја

Члан 11.

Одступања од примене ТСИ-ја су дозвољена у следећим случајевима:

1) приликом изградње новог подсистема, унапређења или обнове постојећих подсистема који су, у време доношења ТСИ-ја, били у поодмаклој фази развоја пројекта или су већ потписани уговори о извођењу радова;

2) приликом унапређења или обнове постојећег подсистема, када товарни профил, ширина колосека, међуколосечно растојање или систем напајања електричном енергијом у ТСИ-јима нису у складу са спецификацијама постојећег подсистема;

3) приликом изградње, унапређења или обнове постојећег подсистема, уколико би примена ТСИ-ја довела у питање економску оправданост пројекта или усклађеност са постојећим железничким системом у Републици Србији;

4) 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 случајевима одступања од ТСИ-ја из става 1. овог члана примењују се национални железнички технички прописи.

Национални железнички технички прописи примењују се и:

1) у случајевима отворених питања, тј. када технички аспекти везани за основне захтеве нису експлицитно обухваћени у ТСИ-јима;

2) за подсистеме за које примена ТСИ-ја није обавезна.

У случајевима из става 1. овог члана наручилац или његов овлашћени заступник подноси министарству надлежном за послове саобраћаја захтев за одступање, уз који је дужан да приложи:

1) писмено обавештење које се односи на предложено одступање;

2) документацију која садржи:

(1) опис радова, роба и услуга који су предмет одступања, са навођењем кључних датума, географског положаја, техничког и оперативног подручја примене,

(2) прецизно упућивање на ТСИ-је (или њихове делове) за које се тражи одступање,

(3) прецизно упућивање на алтернативне одредбе које ће се применити и њихове детаље,

(4) образложење поодмакле фазе развоја пројекта у случају из става 1. тачка 1) овог члана,

(5) образложење захтева за одступање, укључујући разлоге техничке, економске, комерцијалне, оперативне, односно административне природе за одступање,

(6) све друге информације којима се образлаже захтев за одступање,

(7) опис мера чије се предузимање предлаже са циљем унапређења интероперабилности пројекта, изузев ако се ради о малом одступању.

У случају одступања из става 1. тачка 1) овог члана, у року од десет месеци од доношења сваког ТСИ-ја, наручилац је у обавези да достави министарству надлежном за послове саобраћаја списак пројекта који се спроводе, а који се налазе у поодмаклој фази развоја.

Примљене захтеве за одступање од ТСИ-ја, заједно са приложеном документацијом из става 4. тачка 2) овог члана, министарство надлежно за послове саобраћаја доставља Европској комисији, ради даљег поступања у складу са прописима Европске уније.

Министарство надлежно за послове саобраћаја обавештава наручиоца или његовог овлашћеног заступника о одлуци Европске комисије.

Изузетно од одредби ст. 6. и 7. овог члана, до дана приступања Републике Србије Европској унији министарство надлежно за послове саобраћаја одлучује о достављеним захтевима за одступање.

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 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.

Чиниоци интероперабилности испуњавају основне захтеве ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу.

Декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу односе се на:

1) вишенаменске чиниоце интероперабилности, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима;

2) вишенаменске чиниоце интероперабилности са специфичним карактеристикама, који се не примењују само у железничком систему него и у другим подручјима, али који морају имати специфичне карактеристике када се користе у железничком систему;

3) специфичне чиниоце који се користе само у железничком систему.

Декларација о усаглашености и декларација о погодности за употребу обухватају:

1) оцену усаглашености чиниоца интероперабилности, посматраног изоловано, према захтевима ТСИ-ја које треба да испуне, или

2) оцену погодности за употребу чиниоца интероперабилности у свом железничком окружењу, при чему се, када су у питању интерфејси, посебно проверавају функционални захтеви ТСИ-ја.

Чиниоци интероперабилности наведени у ТСИ-јима подлежу поступцима за оцену усаглашености и погодности за употребу и морају да буду праћени одговарајућим сертификатом.

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.

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 3. 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. ст. 1. и 2. овог закона.

Оцењивање усаглашености и погодности за употребу

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.

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, 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, 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 издате према Међународном споразуму чији је потписник и Република Србија и које су издала тела пријављена Генералном секретару OTIF-а важе у Републици Србији.

Уколико произвођач или његов овлашћени заступник не поступи у складу са одредбама ст. 1. и 11. 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 од произвођача или његовог овлашћеног заступника у Републици Србији захтевати да доведе чинилац интероперабилности у стање усаглашености и отклони повреду прописа.

Уколико се неусаглашеност не може отклонити Дирекција ће предузети мере да ограничи или забрани стављање на тржиште дотичног чиниоца интероперабилности, или да се он повуче са тржишта, у складу са поступком из члана 15. овог закона.

Дирекција прописује 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 и садржину декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

Неусаглашеност чинилаца интероперабилности са основним захтевима

Члан 15.

Уколико утврди да чинилац интероперабилности обухваћен декларацијом о усаглашености или декларацијом о 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.

Дирекција без одлагања обавештава Европску комисију 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.

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

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

5. Подсистеми

Пуштање у рад

Члан 16.

Структурни подсистеми могу се пустити у рад само ако су пројектовани, изграђени и уграђени тако да су испуњени основни захтеви, када се интегришу у железнички систем, при чему се нарочито проверава:

- 1) техничка усклађеност ових подсистема са системом у који се интегришу;
- 2) безбедна интеграција ових подсистема применом мера за контролу ризика.

Не може се забрањивати, ограничавати или ометати изградња, пуштање у рад и експлоатација структурних подсистема који чине железнички систем 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 17.

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

У циљу издавања декларације о верификацији подсистема, 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 у свакој од следећих фаза:

- 1) пројектовање;
- 2) изградња подсистема, укључујући посебно грађевинске радове, производња, склапање саставних делова, подешавање целог подсистема;
- 3) коначно испитивање подсистема.

Пријављено тело, на основу расположивих информација у одговарајућим ТСИ-јима и регистрима из чл. 33. и 34. овог закона, врши и верификацију интерфејса предметног подсистема са системом у који се уграђује.

Пријављено тело дужно је да обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема.

Техничка документација из става 5. 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.

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

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

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

Пријављено тело може, на захтев подносиоца захтева, издати прелазну изјаву о верификацији (у даљем тексту: ПИВ) за фазу пројектовања (укључујући испитивање типа) или фазу производње целог подсистема или за било који део подсистема.

У случајевима из става 9. овог члана пријављено тело издаје ПИВ, а подносилац захтева саставља ПИВ декларацију.

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

Пријављено тело одговорно за проверу производње мора да 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 5. 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 модуле за верификацију подсистема, техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема и садржину декларације о верификацији подсистема.

Пријављено тело мора периодично да објављује информације о:

- 1) примљеним захтевима за верификацију подсистема и њихових делова;
- 2) захтевима за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности;
- 3) одобреним или одбијеним захтевима за издавање прелазне изјаве о верификацији;
- 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 надлежно за послове саобраћаја 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 чланом 18. овог закона.

Министарство надлежно за послове техничких прописа, стандардизације, акредитације и метрологије, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја, врши пријављивање тела из става 18. 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 члана 18. 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 19. овог члана.

Услови које треба да испуне тела за оцењивање усаглашености

Члан 18.

Услови које треба да испуни тело за оцењивање усаглашености из члана 17. став 18. овог закона су:

1) тело за оцењивање усаглашености, руководилац тог тела и особље задужено за спровођење провера не учествују директно или као овлашћени представници у пројектовању, производњи, изградњи, пласирању на тржиште или одржавању чинилаца интероперабилности или подсистема, нити да их користе, с тим што то не искључује размену техничких информација између произвођача и тела за оцењивање усаглашености;

2) тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера врше провере професионално и стручно, без икаквог притиска који може да утиче на њихову оцену или резултате провера, посебно од стране особа или група које су заинтересоване за те резултате;

3) тело за оцењивање усаглашености и особље задужено за спровођење провера је функционално независно од тела које издаје дозволе за коришћење, лиценце и сертификате о безбедности и од тела за истраживање несрећа;

4) тело за оцењивање усаглашености запошљава особље и поседује средства потребна за обављање техничких и административних послова везаних за спровођење провера на одговарајући начин и да има приступ опреми за ванредне провере;

5) тело за оцењивање усаглашености је осигурано од одговорности за учињену штету;

6) особље задужено за извођење провера поседује:

(1) одговарајуће професионално и техничко образовање,

(2) задовољавајуће знање о захтевима који се односе на проверу коју врши и искуство у вршењу те провере,

(3) способност за израду сертификата, записника и извештаја који представљају службену евиденцију о извршеним проверама;

7) особље задужено за извођење провере је независно у раду;

8) да особље задужено за извођење провера чува као пословну тајну све што сазна у току извођења провера, осим података које захтевају надлежни државни органи и тела за истрагу;

9) особље не сме бити плаћано на основу броја извршених провера или њихових резултата.

Усаглашеност са ТСИ-јима и националним железничким техничким прописима

Члан 19.

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

Верификација структурног подсистема у складу са основним захтевима заснива се на ТСИ-јима, уколико постоје.

Дирекција припрема списак важећих националних железничких техничких прописа који се примењују за испуњавање основних захтева у случају:

1) да не постоје ТСИ-ји за одређени подсистем;

2) одступања предвиђених у члану 11. став 1. овог закона;

3) да специфични случај, захтева примену техничких прописа који нису садржани у ТСИ-ју.

Списак прописа из става 3. овог члана Дирекција објављује на својој интернет страници.

Дирекција пријављује Европској комисији списак прописа из става 3. овог члана, а на захтев Европске комисије доставља и комплетне текстове прописа.

Дирекција доставља националне техничке прописе у припреми министарству надлежном за послове техничких прописа, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској комисији.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема или његовог дела по поступку прописаном чланом 17. овог закона и издаје сертификат о верификацији подсистема или његовог дела према националним прописима, као исправу о усаглашености.

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.

Именовано тело води евиденцију о издатим сертификатима о верификацији.

Евиденција из става 9. овог члана 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 именована 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 12. 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.

Неусклађеност подсистема са основним захтевима

Члан 20.

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 захтеве из члана 8. овог закона, Дирекција може да захтева од лица које је издало декларацију о верификацији подсистема извршавање 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 акту којим су наложене мере из става 1. овог члана, Дирекција је дужна да наведе да ли је у питању неусклађеност са захтевима из члана 8. овог закона или са ТСИ-јем, или су неправилно примењени ТСИ-ји.

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.

III. ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ

1. Опште одредбе о дозволи за коришћење

Члан 21.

Ради пуштања структурних подсистема у рад и њиховог коришћења у железничком систему Републике Србије, структурни подсистеми морају имати дозволу за коришћење коју на прописаном обрасцу и у облику решења издаје Дирекција.

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

Пре издавања дозволе за коришћење структурних подсистема Дирекција проверава:

- 1) техничку усклађеност ових подсистема са железничким системом у који се интегришу;
- 2) безбедну интеграцију ових подсистема применом мера за контролу ризика.

Дирекција, пре пуштања подсистема у рад, кад је потребно, проверава да ли су подсистеми у сагласности са одредбама релевантних ТСИ-ја и/или националних железничких техничких прописа који се односе на експлоатацију и одржавање подсистема.

Дозвола за коришћење издаје се у року од 60 дана од дана подношења захтева, уз који је приложена прописана документација, осим у случајевима када је овим законом прописан другачији рок.

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, железнички превозник, власник возила, ималац возила, управљач и наручилац.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за коришћење.

Евиденција из става 8. овог члана 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 услове које треба испунити за издавање 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.

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

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

Након издавања дозволе за коришћење структурних подсистема, Дирекција проверава:

1) инфраструктуру, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за управљање инфраструктуром;

2) возила, у смислу издавања и надзора над испуњеношћу услова за издавање сертификата о безбедности за превоз.

Дозволе за коришћење возила издате у складу са овим чланом не доводе у питање друге услове постављене железничким превозницима и управљачима инфраструктуре за експлоатацију тих возила на одговарајућој мрежи кроз захтеве за успостављање система за управљање безбедношћу и поседовање одговарајућих сертификата о безбедности.

2. Дозвола за тип возила

Члан 22.

Типови свих возила која се региструју у Републици Србији, било ког произвођача, морају да буду одобрени.

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

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.

Висина таксе за издавање дозволе из става 4. овог члана утврђена је законом којим се уређују републичке административне таксе.

Дирекција води евиденцију о издатим дозволама за тип возила.

Евиденција из става 6. овог члана 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 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 30. овог закона.

У случају измена одговарајућих одредаба у ТСИ-јима и националним железничким техничким 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 услове које треба испунити за издавање дозволе за тип возила, документацију која се прилаже уз захтев 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.

3. Дозвола за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ-јима

Члан 23.

Дозволу за коришћење подсистема који су усаглашени са ТСИ-јима, Дирекција издаје ако је приложена документација о изведеном поступку верификације подсистема у складу са чланом 17. овог закона.

Дозвола за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ-јима

Члан 24.

Техничке карактеристике возила која се региструју у Републици Србији, морају да буду усаглашене са релевантним ТСИ-јима који су на снази и примењују се у тренутку њиховог пуштања у рад.

Дозволу за коришћење издаје Дирекција на следећи начин:

1) ако су сви структурни подсистеми од којих се возило састоји одобрени у складу са чл. 16, 17. и 19. овог закона, дозвола се издаје без додатних провера;

2) ако су за возило приложене декларације о верификацији у складу са чланом 17. овог закона, Дирекција пре издавања дозволе може да провери само:

(1) техничку усклађеност релевантних подсистема возила и њихову безбедну интеграцију у складу са одредбама члана 16. став 1. овог закона,

(2) техничку усклађеност возила и мреже на којој ће саобраћати,

(3) усклађеност са националним железничким техничким прописима који се примењују на отворена питања;

3) ако је подносилац захтева приложио декларацију о усаглашености са одобреним типом возила, дозвола се издаје без додатних провера.

Подносилац захтева за издавање дозволе за коришћење одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.

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

Члан 25.

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 и отворених питања 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.

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

Подносилац захтева доставља Дирекцији техничку документацију о возилу и његовом предвиђеном коришћењу 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 допуштену 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 5. 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 7. 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 4. овог члана;

2) месец дана по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања, уколико су потребни.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе за коришћење у року из става 9. 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.

4. Дозвола за коришћење подсистема који нису усаглашени са ТСИ-јима

Члан 26.

Дирекција издаје дозволу за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са релевантним ТСИ-јима важећим у тренутку њиховог пуштања у рад, укључујући и подсистеме за које важе одступања, ако су испуњени следећи услови:

1) подсистеми су усклађени са националним железничким техничким прописима и српским и гранским стандардима из области железничког саобраћаја, односно UIC прописима и европским нормама, уколико за неки подсистем не постоје национални железнички технички прописи и стандарди;

2) подсистеми испуњавају основне захтеве који се на њих односе;

3) приложена је документација о спроведеном поступку верификације структурних подсистема.

Дозвола из става 1. овог члана која се односи на возила важи само на мрежи Републике Србије.

Решење о одбијању издавања дозволе за коришћење структурних подсистема који нису усаглашени са ТСИ-јима коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

Именовано тело спроводи верификацију подсистема из става 1. овог члана на начин прописан чланом 17. овог закона.

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

Дозвола за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима

Члан 27.

Дозволу за коришћење возила која се региструју у Републици Србији, а нису усаглашена са свим релевантним ТСИ-јима на снази или се на њих примењују одредбе члана 11. овог закона издаје Дирекција, ако је подносилац захтева приложио:

1) декларацију о усаглашености са типом возила;

2) документацију о изведеном поступку верификације:

(1) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве ТСИ-ја, ако постоје;

(2) структурних подсистема возила у односу на техничке захтеве националних железничких техничких прописа.

Подносилац захтева за издавање дозволе из става 1. овог члана одговоран је за означавање возила бројем који му је додељен.

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

Члан 28.

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. Додатну дозволу издаје Дирекција.

Решење о одбијању издавања додатне дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ-јима коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.

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

Документација из става 3. 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 4. 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 4. 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 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 4. овог члана;

2) два месеца по подношењу додатних информација или анализе ризика или резултата експлоатационог испитивања.

Уколико Дирекција не одлучи о издавању дозволе из става 1. овог члана, у року из става 10. овог члана, сматраће се да је возило добило дозволу после три месеца од истека тог рока. Ово возило може се користити само на мрежи која је наведена у захтеву за издавање дозволе.

Изузеци од издавања додатне дозволе за коришћење возила

Члан 29.

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 важећим билатералним или мултилатералним споразумима између железничких превозника из Републике Србије и железничких превозника из других држава;

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

Измене споразума из става 1. тачка 1) подтачка (2) овог члана и припрему нових споразума којима се уређује конструкција, признавање дозвола за коришћење и употреба возила између заинтересованих држава врши Дирекција.

Обнављање или унапређење структурног подсистема

Члан 30.

У случају обнове или унапређења структурног подсистема наручилац или произвођач доставља Дирекцији документацију која садржи опис пројекта, а 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 због предвиђених радова постоји опасност од смањења укупног нивоа безбедности тог подсистема, а Дирекција одлучује у којој мери је потребно применити ТСИ-је на предметни подсистем.

У случају из става 1. 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, 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.

Министар надлежан за послове саобраћаја у сарадњи са Дирекцијом доноси план имплементације ТСИ-ја за Републику Србију из става 1. овог члана.

5. Одузимање и суспензија дозволе за коришћење возила

Члан 31.

Дирекција 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 железничким техничким 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 или ограничења из члана 21. став 6. овог закона.

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 железничким техничким 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.

IV. РЕГИСТРИ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ВОЗИЛА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

1. Национални регистар железничких возила

Члан 32.

Дирекција води Национални регистар железничких возила.

Спецификација регистра прописана је COTIF-ом.

Возила свих врста морају се уписати у регистар из става 1. овог члана.

Податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење, имаоци су дужни да без одлагања доставе Дирекцији, ради уноса у Национални регистар железничких возила.

Упис у регистар се обавља на основу попуњеног захтева који је прописан спецификацијом из става 2. овог члана.

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

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

2. Регистар одобрених типова железничких возила

Члан 33.

Дирекција доставља Агенцији Европске уније за железнице податке о свим одобреним типовима возила у Републици Србији ради уношења у Регистар одобрених типова железничких возила.

Дирекција доставља Агенцији Европске уније за железнице податке и о свим измењеним, суспендованим или повученим дозволама за тип, ради ажурирања Регистра.

3. Регистар инфраструктуре

Члан 34.

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

Дирекција прописује спецификације и формат података РИНФ-а, архитектуру информационог система који подржава РИНФ, коришћење РИНФ-а и рокове за достављање података.

Управљач је одговоран за достављање података за РИНФ Дирекцији и за њихову ажурност.

Дирекција доставља базу података РИНФ-а Агенцији Европске уније за железнице.

V. ИНСПЕКЦИЈСКИ НАДЗОР

Члан 35.

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.

Инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има дужности и овлашћења прописана законом којим се уређује железница и законом којим се уређује инспекцијски надзор.

VI. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 36.

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 5);

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 спречава изградњу, пуштање у рад и експлоатацију структурних подсистема који чине железнички систем и испуњавају основне захтеве или захтева поновно обављање провера које су већ извршене (члан 16. став 2);

4) не врши периодичне провере у складу са чланом 17. став 14. овог закона;

5) 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 17. став 15);

6) пусти у рад и користи на железничким пругама Републике Србије структурне подсистеме, без дозволе за коришћење (члан 21. став 1);

7) користи железничка возила која немају дозволу за тип (члан 22. став 1);

8) користи возила без појединачне дозволе за коришћење (члан 22. став 7);

9) користи возило без додатне дозволе за коришћење у Републици Србији (члан 28. став 1);

10) обнови или унапреди структурни подсистем, а претходно не достави Дирекцији документацију која садржи опис пројекта (члан 30. став 1);

11) без одлагања, а најкасније у року од осам дана не обавести Дирекцију о повлачењу возила из саобраћаја (члан 31. став 6);

12) не достави Дирекцији податке о возилима за које је издата дозвола за коришћење (члан 32. став 4);

13) без одлагања не пријави Дирекцији све измене података унетих у Национални регистар железничких возила, уништење возила или своју одлуку о престанку регистрације возила (члан 32. став 6);

14) не достави Дирекцији податке за РИНФ или те податке доставља неажурно (члан 34. став 3).

Члан 37.

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 Дирекцији захтев за одступање или не приложи документе из члана 11. став 4. овог закона;

- 2) не обједини техничку документацију која се прилаже уз декларацију о верификацији подсистема (члан 17. став 5);
- 3) не означи возила бројем који му је додељен (члан 24. став 3);
- 4) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 25. став 7. овог закона;
- 5) не означи возила бројем који му је додељен (члан 27. став 2);
- 6) не обезбеди извршење испитивања у складу са чланом 28. став 8. овог закона.

Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.

VII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Подзаконски прописи

Члан 38.

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 следећи прописи донети на основу Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, бр. 104/13, 66/15-др. закон и 92/15):

- 1) Правилник о оцењивању усаглашености чинилаца интероперабилности и елемената структурних подсистема, верификацији структурних подсистема и издавању дозвола за коришћење структурних подсистема („Службени гласник РС”, број 5/16);
- 2) Правилник о спецификацији Регистра инфраструктуре („Службени гласник РС”, број 10/17).

Техничке спецификације интероперабилности

Члан 39.

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 40.

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

Започети поступци

Члан 41.

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.

Унутрашња организација Дирекције за железнице**Члан 42.**

Дирекција је дужна да своју унутрашњу организацију усклади са одредбама овог закона у року од три месеца од дана ступања на снагу овог закона.

Престанак важења прописа**Члан 43.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Правилник о условима које мора да испуни тело за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема („Службени гласник РС”, број 43/15).

Ступање на снагу**Члан 44.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, осим одредаба члана 11. ст. 6. и 7, члана 15. став 2, члана 17. став 19. тачка 1), члана 19. ст. 5. и 6, члана 20. став 2, члана 30. став 4. и члана 33. које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.