

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
ПОСЛАНИЧКА ГРУПА  
СДА Санџака-ПДД  
7. октобар 2015. године  
Београд

01 В/О-241/15  
15  
/А

**НАРОДНА СКУПШТИНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
ПРЕДСЕДНИЦИ**

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине Републике Србије подносимо амандане на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници који гласе:

**АМАНДМАН 1**

**Члан 17. брише се.**

**ОБРАЗЛОЖЕЊЕ**

Предложени члан 17. у супротности је са тенденцијом планирања и изградње нових пруга, као и целисходношћу националног развоја железничке инфраструктуре у Републици Србији.

Национални програм који се доноси за период од пет година у свом опису подразумева и изградњу пруга на новим трасама, чиме би се много већем броју заинтересованих обезбедио приступ и коришћење јавне железничке инфраструктуре, превоз путника и робе у железничком саобраћају и чиме ће се допринети развоју подручја која нису покривена железничком инфраструктуром.

**АМАНДМАН 2**

**Члан 21. брише се.**

**ОБРАЗЛОЖЕЊЕ**

Брисањем члана 51. постојећег закона озбиљно се доводи у питање даља изградња и реконструкција железничке инфраструктуре, која се уређује законом, јасним правилима и техничким нормативима. Управљач инфраструктуре би брисањем члана 51. постојећег закона имао сужене могућности у свом деловању, а додела концесија би се довела у питање.

Такође, брисањем члана 51. постојећег закона оставља се велика могућност да подручја која имају веома лошу инфраструктуру или је уопште немају, буду у још тежем положају и изопштени из железничке инфраструктуре.

## АМАНДМАН 3

Члан 30. мења се и гласи:

После члана 64. додају се назив члана и члан 64а, који гласе:

### „11. Концесија и јавно-приватно партнерство

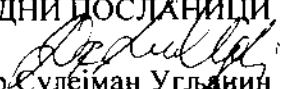
#### Члан 64а

Концесија и јавно-приватно партнерство могу се давати за изградњу, реконструкцију и управљање железничком инфраструктуром, у складу са прописима којима се уређују јавно-приватно партнерство и концесија, а водећи рачуна о потреби равномерног регионалног развоја Србије.”

## ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Стратегија развоја државе заснива се на неопходности равномерног регионалног развоја земље и прихватања европских начела. Водећи рачуна о дефинисању стратешких оквира и циљева развоја државе кроз развој инфраструктуре железнице, унапређење првенствено транспорта роба у овим неразвијеним подручјима, повећала би се могућност унапређења привреде и тржишта. Концесија и јавно-приватно партнерство су модели који би се у неразвијеним подручјима посебно морали третирати као један од задатака државе на пољу повећања животног стандарда.

НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

  
др. Сулејман Угљанин

  
Риза Халими

  
Сабина Дžadаревић

  
Енис Имамовић

  
Шаип Камбери

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
3. октобар 2015. године  
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

Орг. јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340-2415		

**ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ**

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине, на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници, подносимо амандмане:

**А М А Н Д М А Н I**

У Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, у члану 6. став 1. мења се и гласи:

„У члану 7. став 3. мења се и гласи:

„Делатност из става 2. овог члана може обављати јавно предузеће или друштво капитала, у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа.““

**Образложење**

Сматрамо да је измена предложена амандманом у складу са правописом и граматицом српског језика.

**А М А Н Д М А Н II**

У члану 19. у новом члану 49б став 1. мења се и гласи:

„Министарство, на захтев управљача путне инфраструктуре уз претходно прибављену сагласност управљача инфраструктуре, доноси акт којим се отварају нови, а укидају или реконструишу постојећи путни прелази.“

**Образложење**

Сматрамо да је предложена формулација усклађена са правописом и граматицом српског језика.

### А М А Н Д М А Н Ш

У члану 25. у новом члану 55а, став 2. мења се и гласи:

„ Трошкове одржавања путног прелаза и трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу сnose:

1) управљач инфраструктуре за трошкове одржавања колосека и осталих делова железничке инфраструктуре на путном прелазу, сигналних уређаја и знакова који упозоравају железничке раднике у возу на путни прелаз, железничких телефонских веза са путним прелазима ;

2) управљач путне инфраструктуре за трошкове одржавања коловоза на путном прелазу и саобраћајних знакова на путевима који упозоравају учеснике у друмском саобраћају на путни прелаз;

3) управљач инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре заједно, на равне делове, за трошкове одржавања уређаја за давање знакова којима се учесницима у друмском саобраћају најављује приближавање воза путном прелазу и уређаја за затварање саобраћаја на путном прелазу, као и за трошкове руковања уређајима за затварање саобраћаја на путном прелазу и друге непосредне трошкове за осигурање безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу.“

### Образложење

Сматрамо да предложена измена на прецизнији начин формулише став 2.

### А М А Н Д М А Н И V

У члану 29. став 1. мења се и гласи:

„У члану 64. став 4. мења се и гласи:

„Прикључење индустријских железница из става 2. овог члана и индустријских колосека из става 3. овог члана и одржавање одвојних скретница уређују уговором управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник чија је индустријска железница, односно индустријски колосек прикључен.““

## Образложење

Сматрамо да је измена предложена амандманом у складу са правописом и граматиком српског језика.

НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

  
Зоран Живковић

  
Владимир Павићевић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група Демократска странка  
9. октобар 2015. године  
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

Орг.јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340	-2415	15

**ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ**

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине, на **Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници**, подносимо амандмане:

**А М А Н Д М А Н I**

У Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, члан 1. мења се и гласи:

„Члан 1.

У Закону о железници („Службени гласник РС”, број 45/13 – у даљем тексту: Закон), у члану 2. став 3. после речи: „делатности обављања превоза” додају се речи: „путника и робе”.

**Образложење**

Амандманом се постижу прецизније и јасније дефиниције, из разлога што је непотребно више пута понављати реч „превоз” у једној реченици. Сматрамо да је наше решење у складу и духу српског језика.

**А М А Н Д М А Н II**

Члан 4. брише се.

**Образложење**

Сматрамо да члан 4. Предлога закона треба брисати из разлога што додавањем речи: „Туристичко-музејска железница је део јавне железничке инфраструктуре” у члану 5. став 2. Закона, Шарганска осмица се том изменом пребацује „Инфраструктури”, а реално је да буде у „Превозу путника”, јер се бави превозом путника.

## А М А Н Д М А Н III

Члан 9. брише се.

### О б р а з л о ж е њ е

Овим амандманом се враћају лиценце за управљање железничком инфраструктуром које издаје Дирекција за железнице. Предложеним брисањем назива и члана 10. који је предложио предлагач Предлога закона губи се утицај Дирекције за железницу која прописује законе и правилнике о железници, односно даје се „Инфраструктури“ могућност да ради шта хоће, што је неприхватљиво.

## А М А Н Д М А Н IV

Члан 10. брише се.

### О б р а з л о ж е њ е

Овај амандман је последица амандмана III.

## А М А Н Д М А Н V

Члан 11. мења се и гласи:

„Члан 11.

У члану 17. после става 3. додају се ст. 4. и 5. који гласе:

„Уговор о коришћењу трасе на основу ванредног захтева као и на основу захтева за измене уговора може бити закључен и после рока прописаног у ставу 3.

Министар ближе прописује елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре.““

### О б р а з л о ж е њ е

Чланом 17. став 3. Закона о железници јасно се дефинише да уговор о коришћењу трасе мора бити закључен најкасније четири месеца пре почетка важења новог реда вожње.

Међутим ова одредба је у нескладу са ставом 3. члана 20. Закона о железници који дозвољава да трасе које нису додељене у редовном року могу бити закључене и касније.

Такође ово је у колизији и са ставом 4. члана 23. Закона о железници који дефинише ванредне захтеве и захтеве за изменом траса.

Закон је јасно предвидео да трасе које нису додељене у редовном поступку могу да се додељују и касније, путем ванредних захтева, као и да се врше измене

траса. Ово је иначе потпуно уобичајено у свим европским земљама јер је немогуће потпуно тачно предвидети унапред све захтеве за превозом. Зато је јасно и логично да постоји могућност да се у одређеној мери уговарање траса и њихово кориговање може вршити и током периода важења реда вожње.

Међутим постојећа формулација члана 17. Закона о железници то потпуно онемогућује, прописујући рок који практично онемогућава реализацију ванредних захтева за доделу траса као и захтева за измену траса.

Задржавање постојећег члана 11. Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници, дакле без предложене амандманске допуне члана 17. Закона о железници било би у супротности и са образложењем Владе за његово усвајање.

Наиме у образложењу је између осталог наведено и следеће:

„Имајући у виду да су железнице витални део транспортног сектора државе, да ефикасност железничког система треба да се побољша да би се тај систем интегрисао у конкурентно тржиште превозних услуга, као и да железнички саобраћај треба да се учини ефикаснијим и конкурентнијим у односу на друге видове саобраћаја, неопходно је да држава железничким превозницима омогући статус самосталних оператора који ће пословати на комерцијалан начин - у складу са захтевима тржишта“.

Међутим други видови саобраћаја немају оваква ограничења и рокове и могу да мењају своју понуду и ред вожње у складу са ситуацијом на тржишту веома брзо. За разлику од њих железнички превозници би били веома ограничени у својој конкурентности овим ригидним роком за закључивање уговора о коришћењу траса. Дакле, железнички саобраћај би тако остао мање ефикасан и мање конкурентан другим видовима саобраћаја – управо супротно од онога што Влада жели да постигне овим изменама закона.

## **А М А Н Д М А Н VI**

У члану 14. у измењеном члану 21. став 3. после речи: „за жалбу“ додаје се реч: „надлежном“.

## **О б р а з л о ж е њ е**

Предложеним амандманом се прецизира на који се орган мисли.

## **А М А Н Д М А Н VII**

Члан 21. брише се.



## **Образложење**

Овај амандман је последица амандмана III. Члан 51. Закона (члан 21. Предлога закона) који се брише, каже да се изградњом и реконструкцијом пруге морају поштовати одређени прописи. Брисањем члана 51. Закона губи се утицај Дирекције за железницу која прописује законе и правилнике о железници, односно даје се Инфраструктури могућност да ради шта хоће, што је неприхватљиво.

## **АМАНДМАН VIII**

Члан 23. брише се.

## **Образложење**

У члану 23. Предлога закона мења се члан 53. Закона о железници тако што се термин обнова мења термином ванредно одржавање (санација и адаптација). Међутим ова измена није у складу са Законом о безбедности и интероперабилности железнице у којем је задржан термин обнова. Пошто се ради о техничким терминима меродавнија је терминологија Закона о безбедности и интероперабилности. Терминологија у овом закону је усклађена са уобичајеном праксом у Европи и терминологијом ЕРА (Европска железничка агенција). Појам обнова је зато уобичајен за разлику од предложених термина санација и адаптација. Задржавање различитих термина за исту ствар у два најважнија закона који регулишу железнички сектор је крајње нелогично и може да доведе до великих проблема у спровођењу законских и административних процедура у овој области.

## **АМАНДМАН IX**

У члану 25. у додатом члану 55а став 2. у тачки 1) речи: „путним прелазима - управљач инфраструктуре“ замењују се речима: „путним прелазима сноси управљач инфраструктуре“

У тачки 2) речи: „путни прелаз - управљач путне инфраструктуре“ замењују се речима: „путни прелаз сноси управљач путне инфраструктуре“.

## **Образложење**

Предложеном изменом се постижу прецизније и јасније дефиниције тач. 1) и 2) новог члана 55а (члан 25. Предлога закона).

## **А М А Н Д М А Н X**

У члану 28. у измењеном члану 63. став 2. речи: „уређује се“ замењују се речима: „уређују се“.

### **Образложење**

Овим амандманом се исправља се техничка грешка предлагача Предлога закона, тако да се ст. 1. и 2. усклађују.

## **А М А Н Д М А Н XI**

Члан 36. брише се.

### **Образложење**

Сматрамо да је јако битно да Дирекција за железнице која прописује законе и правилнике о железници, задржи нека своја овлашћења из разлога стручности и компетентности за дату област.

## **А М А Н Д М А Н XII**

У члану 37. речи: „најмање годину дана“ замењују се речима: „две године“

### **Образложење**

Амандманом се врши усаглашавање са чланом 38. став 1. Закона о агенцији за борбу против корупције.

## **А М А Н Д М А Н XIII**

Члан 38. брише се.

### **Образложење**

Сматрамо да је јако битно да Дирекција за железнице која прописује законе и правилнике о железници, задржи нека своја овлашћења из разлога стручности и компетентности за дату област. Овај амандман је последица амандмана III.

## **А М А Н Д М А Н XIV**

У члану 39. став 2. брише се.

## Образложење

Сматрамо да је јако битно да Дирекција за железнице која прописује законе и правилнике о железници, задржи нека своја овлашћења из разлога стручности и компетентности за дату област.

## АМАНДМАН XV

У члану 43. речи: „две године“ замењују се речима: „годину дана“

## Образложење

Сматрамо да је временски период од две године јако дуг за доношење прописа за извршење овог закона и да Железнице Србије због стања у коме се налазе, не могу толико да чекају.

## НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

Борислав Стефановић

Дејан Николић

Гордана Чомић

мр Александра Јеков

Јована Јовановић

Аида Ђоровић

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

gfo

Број	Прилог	Вредност
01	340-2415/15	

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА

Посланичка група

БОРИС ТАДИЋ-Социјалдемократска странка, Заједно за Србију, Зелени Србије

8. октобар 2015. године

Београд

ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине, на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници подносимо:

А М А Н Д М А Н И

У члану 19. којим се после члана 49. додају чл. 49а - 49г у члану 49а после речи: „управљач путне инфраструктуре,“ запета се замењује тачком а остатак реченице брише се.

У члану 49б ставу 1. речи: „прибављену сагласност“ замењују се речима: „прибављено мишљење“.

У члану 49в став 1. тачка 2) после речи: „друмског саобраћаја,“ запета се замењује тачком а остатак реченице брише се.

У члану 49в став 2. мења се и гласи:

„У случају свих других промена у вези са укрштањем, укључујући прилагођавање и побољшање сигурносних и других уређаја, трошкове измена на железничкој инфраструктури и путу из става 1. овог члана сnose заједнички управљач инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре сразмерно потребама железничког и друмског саобраћаја које су условиле те промене, ако се другачије не споразумеју“.

Образложење

Предложени члан 49а прописује ситуацију када до укрштања железничке инфраструктуре и пута дође по захтеву локалне самоуправе, привредног друштва или другог правног лица или предузетника тако да трошкове изградње надвожњака, подвожњака, односно путног прелаза, трошкове постављања уређаја и направа и друге трошкове осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу, сноси управљач путне инфраструктуре, односно подносилац захтева. Овако одређена норма је, формално нејасна и непрецизна јер не одређује у коликом обиму трошкове сноси подносилац захтева, а колико управљач путне инфраструктуре а с друге, суштинске, стране, неприхватљива. Сматрамо да наведене трошкове треба да сноси управљач пута, а не привредно друштво, предузетник или локална самоуправа, јер је изграђени објекат-путни прелаз,

надвожњак и сл. јавно добро и њиме управља и газдује управљач путне инфраструктуре, те у том смислу подносимо овај амандман.

Акт који доноси Министарство на захтев управљача путне инфраструктуре а којим се отварају нови, укидају или реконструишу постојећи путни прелази, према нашем мишљењу, Министарство треба да донесе не уз сагласност управљача инфраструктуре, јер то имплицира да управљач инфраструктуре има супремацију у односу на Министарство, што није у складу са суштином Закона о министарствима, његовим делокругом рада и овлашћењима у доношењу аката. Амандманом, дакле, предлагемо да Министарство прибави само мишљење управљача инфраструктуре у ситуацији коју нормира предметни члан.

Амандманско решење суштински представља конзистентан став и усаглашавање са интервенцијом на предложени члан 49а. Сматрамо да трошкове замене путног прелаза надвожњаком, односно подвожњаком треба да сноси управљач путне инфраструктуре без обзира што ће услед те промене део инфраструктуре претежно користити предузеће, друго правно лице или предузетник, јер је изграђени објекат надвожњак. односно подвожњак и сл. јавно добро и њиме управља и газдује управљач путне инфраструктуре, те у том смислу подносимо и овај амандман, са циљем да се привреда растерети те врсте трошкова, нарочито имајући у виду да новоизграђени објекат или промену на путу неће користити само један привредни субјект, као и због тога што је тешко а скоро и немогуће утврдити „ претежно коришћење“. У том смислу амандманом се интервенише и на решење у ставу 2. предметног члана.

## А М А Н Д М А Н И

У члану 22. којим се додаје члан 52а, у ставу 2. реч: „потписан“ замењује се речју: „закључен“.

После става 3. додаје се нови став 4. који гласи:

„Уколико управљач инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре уговор из става 1. не закључе у року из става 2. овог члана, њихова права и обавезе у погледу међусобних односа који произилазе из одредби става 1. овог члана, уредиће министар својим актом, најкасније до 15. марта за текућу годину.

## О б р а з л о ж е њ е

Уговор је сагласност воља најмање двају уговорних страна и он се између странака закључује. Потпис уговора само је један, и то формални, елемент уговора, те амандманом предлагемо да се користе изрази и појмови облигационог права.

Амандман на предложени став 4. има за циљ да нормира, у реалности, могућу ситуацију када управљач инфраструктуре и управљач путне инфраструктуре не закључе уговор којим треба да регулишу међусобне односе у погледу путних прелаза и у тим оквирима врсту и обим радова на одржавању коловоза и време извођења тих радова, висину трошкова за осигурање безбедног и

несметаног саобраћаја на путном прелазу, начин плаћања трошкова и друга питања из тих односа.

### А М А Н Д М А Н Ш

У члану 25. којим се после члана 55. додају се чл. 55а – 55в, у члану 55а став 4. брише се.

У члану 55а став 5. после речи: „категорисаних“, додају се речи: „и некатегорисаних“.

У члану 55в став 2. мења се и гласи:

„Трошкове санирања или адаптирања железничке инфраструктуре из става 1. овог члана сноси управљањ инфраструктуре.“

### Образложење

Амандман суштински представља конзистентан став и усаглашавање са амандманским решењима на предложени члан 49а и члан 49в. Сматрамо да трошкове одржавања коловоза и осигурања безбедног и несметаног саобраћаја на путном прелазу из става 2. тач. 2) и 3) овог члана треба да сноси управљач путне инфраструктуре и када некатегорисани као и категорисани пут користи предузеће, друго правно лице или предузетник. Веома је тешко а скоро и немогуће утврдити „ претежно коришћење“, а осим тога, суштински је важно да је и некатегорисани пут јавно добро и њиме управља и газдује управљач путне инфраструктуре, те у том смислу подносимо и овај амандман, са циљем да се привреда растерети те врсте трошкова, нарочито имајући у виду да пут не користи само један привредни субјект.

Сматрамо да трошкове санирања или адаптирања дела железничке инфраструктуре због изградње другог објекта (јавни пут, рудник, каменолом, акумулационо језеро, аеродром и сл.), треба да сноси управљач инфраструктуре а не инвеститор јер, као прво, део железничке инфраструктуре који се санира или адаптира мора бити изграђен са елементима који одговарају категорији те железничке инфраструктуре, без обзира на стварно стање у коме се налазила у моменту санације или адаптације и, као друго и суштински важно, та инфраструктура не прелази у власништво инвеститора, а објекти које инвеститор гради користиће привреда, становништво итд.

### А М А Н Д М А Н И V

Члан 28. мења се и гласи:

„Члан 28.

Назив члана и члан 63. мењају се и гласе:

## „9. Градска железница, метро, жичара и туристичко-музејска железница

### Члан 63.

Градска железница и метро, услови за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза градском железницом и метроом, уређују се посебним законом.

Жичара, услови за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услови за организовање превоза на жичарама, уређује се посебним законом.

Министар уређује услове за изградњу, реконструкцију и одржавање туристичко-музејске железнице, као и услове организовања и регулисања јавног превоза на тој железници.“

### Образложење

Амандманом на члан 28. Предлога закона, којим се мења члан 63. основног закона, интервенише се у погледу градске железнице.

Наиме, Предлагач закона је у потпуности Предлогом закона избрисао градску железницу предлагањем измене члана 63. Градска железница је у још увек важећим одредбама регулисана чланом 63. став 2. који ће бити избрисан уколико се усвоје овако предложене измене члана 63. Није јасно због чега се искључује појам „градске железнице“, нарочито када се има у виду да појам „градске железнице“ још увек егзистира у Закону. Поред тога у табели усклађености, у оквиру Изјаве о усклађености Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници са прописима ЕУ, наводи се да постојећи члан 63. није усклађен са прописима ЕУ, тачније наводи се следеће: „Закон не садржи ову дефиницију. Члан 63.2. прописује да Министар уређује градску железницу. Ова одредба биће усклађена доношењем подзаконског акта из члана 63.2. што је планирано након усвајања Закона о изменама и допунама Закона о железници.“ Члан 63. став не садржи како га је Предлагач закона предложио никакву одредбу о градској железници, већ уређује питање жичара, а сама градска железница се више не помиње у члану 63.

Сматрамо да је потребно градску железницу, заједно са метроом, увести у члан 63. и предвидети њихово заједничко регулисање.

### А М А Н Д М А Н V

У члану 29. став 1. мења се и гласи:

„У члану 64. став 4. мења се и гласи:

„Прикључење индустријских железница из става 2. овог члана и индустријских колосека из става 3. овог члана, одржавање и висина накнаде за одржавање одвојних скретница уређују уговором управљач инфраструктуре и привредно друштво, друго правно лице или предузетник чија је индустријска железница, односно индустријски колосек прикључен.“

Став 3. брише се.

### **Образложење**

Сматрамо да уговором управљача инфраструктуре, с једне и и привредног друштва, другог правног лица или предузетника чија је индустријска железница, односно индустријски колосек прикључен на железничку инфраструктуру, с друге стране, треба уредити односе који се тичу прикључења и одржавања одвојних скретница, већ и висину накнаде трошкова за одржавање одвојних станица а не да висину накнаде трошкова одређује једна уговорна страна. У том смислу амандманом се интервенише на став 1. и истовремено предлаже брисање става 3. у овом члану.

### **АМАНДМАН VI**

У члану 31. после речи: „добар“ додаје се реч: „пословни“ а реч: „грађанску“ замењује се речима: „грађанско-правну“.

### **Образложење**

У погледу услова за издавање лиценце, амандманом се интервенише нормативном и језичком корекцијом, која је јаснија и у складу је са коришћењем правно-језичких стандарда.

### **АМАНДМАН VII**

У члану 37. став 1. речи: „најмање годину дана по разрешењу са дужности“ замењују се речима: „две године по престанку вршења дужности“.

После става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„У погледу надзора над применом одредбе из става 4. члана 91. надлежан је државни орган који је према закону који уређује материју сукоба интереса функционера надлежан за утврђивање постојања сукоба интереса.“

### **Образложење**

Чланом 37. се врши допуна члана 91. и овом допуном се заправо регулише сукоб интереса, односно забрана забрана заснивања радног односа или пословне сарадње по престанку јавне функције. Овај институт је познат нашем правном систему (члан 38. Закон о Агенцији за борбу против корупције). Очигледно је да је неопходно у случају директора Дирекције додатно ово питање разрадити и усагласити са одредбама прописа ЕУ.

Иако је у оквиру Изјаве о усклађености Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници са прописима ЕУ наведено да је ова одредба у потпуности усклађена са прописима ЕУ, сматрамо да има места побољшању.

Наиме, Предлагач закона је изменом предвидео следеће:

„Директор Дирекције најмање годину дана по разрешењу са дужности не може бити ангажован по било ком основу на стручним или управљачким



пословима у предузећима или телима која су предмет регулисања тржишта железничких услуга.”

Одредба прописа ЕУ, са којом је извршено усклађивање, предвиђа формулацију „по престанку мандата” што је шири појам од „разрешења дужности” као једног од начина престанка мандата. Према предлогу Предлагача забрана би практично само постојала уколико би директор Дирекције био разрешен, али не и у случају да му је мандат престао истеком времена на који је именован, што није исто што и разрешење.

Поред тога, одредба прописа ЕУ, са којом је извршено усклађивање, у погледу времена важења забране предвиђа формулацију „не мање од једне године”. Сматрамо да формулација коју Предлагач закона користи („најмање годину дана”) није добра, јер даје простора за произвољно тумачење: прво, најмање годину дана значи да забрана може трајати и дуже од годину дана, али не и колико тачно, друго, није прецизирано ко одлучује о трајању ове забране, нити ко одлучује да ли је она прекршена, када је прекршена и слично, а није ни упућено на сходну примену прописа који регулишу материју сукоба интереса. Због тога предлажемо амандманом да се установи фиксно трајање забране - две године по престанку мандата, без обзира који је начин престанка мандата.

Имајући у виду да је потребно да се утврди ко је надлежан за контролу поштовања одредбе о забрани, амандманом смо предвидели надлежност државног органа који је иначе надлежан за решавање о сукобу интереса, а то је Агенција за борбу против корупције.

## А М А Н Д М А Н VIII

У члану 42. после става 4. додаје се нови став 5. који гласи:

„После тачке 54) додаје се нова тачка 54а) која гласи:

„54а) које је предмет регулисања тржишта железничких услуга, ако ангажује по било ком основу на стручним или управљачким пословима бившег директора Дирекције од чијег престанка мандата није прошло више од две године (члан 91. став 4.);”

После става 7. додаје се нови став 8. који гласи:

„У ставу 6. после речи: „тачка 43)” замењују се речима: „тач. 43) и 54а)“.

## Образложење

Амандманом предлажемо да се санкционише поступање супротно одредби која је уведена изменама у оквиру члана 37. Предлога закона. Конкретно чланом 37. Предлога закона интервенисано је на члан 91. основног закона и предвиђена је забрана обављања стручних или управљачких послова директору Дирекције извесно време након престанка мандата, у правним лицима која су предмет регулисања тржишта железничких услуга. Сматрамо да уколико поступање супротно овој забрани не буде санкционисано, одредба ће остати „мртво слово на папиру”. У том случају нити одредба има ефекта нити је суштински извршено усаглашавање са прописима ЕУ.

## А М А Н Д М А Н И Х

Члан 43. мења се и гласи:

„Прописи за извршавање овог закона донеће се у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.“

### Образложење

Амандманом предлажемо да члан који регулише доношење прописа за извршење овог закона буде предвиђен као самостални члан. Наиме, правило је да се у случају измена и допуна закона одредбе о роковима за подзаконске акте увек прописују у оквиру самосталних чланова.

### НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

Марко Буришић

Александар Сенић

проф. др Нинослав Стојадиновић

Биљана Хасановић-Кораћ

Горан Богдановић

Бранка Каравидић

Слободан Хомен

др Благоје Брадић

Иван Карић

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

950

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група НОВА СРБИЈА  
09.10.2015. године  
Београд

Орг.јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340	-	2415

15

ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине Републике Србије на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници подносим

А М А Н Д М А Н

У члану 19. којим се после члана 49. додају чл. 49а – 49г, у члану 49б став 1. после речи: „Министарство, на захтев управљача путне инфраструктуре“ додају се запета и речи: „локалне самоуправе, привредног друштва или другог правног лица или предузетника“.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

Одредбом члана 49а предлога закона прецизирано је да нови путни прелази могу да се отворе и на захтев локалне самоуправе, привредног друштва, другог правног лица или предузетника, дакле не искључиво на захтев управљача путне инфраструктуре. Сви ови субјекти су, приликом опредељивања ко сноси трошкове уређења нових прелаза, сублимирани јединственом формулацијом „подносилац захтева“. Како одредба у члану 49б уређује ко има „активну легитимацију“ да надлежном министарству поднесе захтев за отварање, укидање или реконструкцију путних прелаза, сматрамо да би било прецизније и конзистентније навести да се министарству, поред управљача путне инфраструктуре, са предметним захтевом могу обратити и други субјекти, прецизно наведени у члану 49а предлога закона.

Народни посланици

Мирослав Маркићевић

Злата Ђерић



ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

955

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група Социјалдемократска партија Србије  
Београд

Орг.јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340-2415		

15

НАРОДНА СКУПШТИНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
-Председнику-

На основу члана 161. став 1. Пословника Народне скупштине, на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници подносимо:

АМАНДМАН

У члану 37. Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници којим се допуњује члан 91. у додатом ставу 4. брише се реч: "најмање", а реч: "стручним" замењује се речју: "саветничким".

Образложење

Овим амандманом прецизира се одредба у Предлогу закона.

НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ:

Народни посланици – чланови Посланичке групе

Социјалдемократска партија Србије

1. Милорад Мијатовић

M. Mijatović

2. Бранко Ђуровић

Branco Djur

3. Милена Бићанин

Milena Bic

4. Иван Бауер

Ivan Bauer

5. Владимир Маринковић

Vladimir Marin

6. Весна Бесаровић

Vesna Besarovic

7. Муамер Бачевац

Muamer Bac

8. Мехо Омеровић

Meho Omerovic

9. Бранка Бошњак

Branca Bosnjak

10. Љиљана Несторовић

Ljiljana Nestorovic

ПРИМЉЕНО: 13. 10. 2015

15-35

Орг.јед.	Број	Прилог	Вредност
01	340-2415	15	15

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група Социјалдемократска партија Србије  
Београд

НАРОДНА СКУПШТИНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
-Председнику-

На основу члана 161. став 1. Пословника Народне скупштине подносимо исправку амандмана који смо поднели на члан 37. Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници, у поднеску број 340-2415/15 од 9. 10 2015. године, тако да амандман са извршеном исправком гласи:

„ У члану 37. Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници којим се допуњује члан 91. у додатом ставу 4. речи:“ годину дана“ замењују се речима:“ две године“.“

НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ:

Народни посланици – чланови Посланичке групе

Социјалдемократска партија Србије

1. Милорад Мијатовић

M. Mijatović

2. Бранко Ђуровић

Branke Djuric

3. Милена Бићанин

Milena Bicajin

4. Иван Бауер

Ivan Bauer

5. Владимир Маринковић

Vladimir Marinkovic

6. Весна Бесаровић

Vesna Besarovic

7. Муамер Бачевац

Muamer Bacavac

8. Мехо Омеровић

Meho Omerovic

9. Бранка Бошњак

Branke Bosnjak

10. Љиљана Несторовић

Ljiljana Nestorovic

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
9. октобар 2015. године  
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015

Орг.јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340-2425		

**ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ**

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине, на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници, подносим амандмане:

**А М А Н Д М А Н I**

У Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, у члану 2. став 8. мења се и гласи:

„Тачка 37) мења се и гласи:

„37) туристичко-музејска железница је железница са посебним саобраћајно-техничким карактеристикама, којом се врши јавни превоз путника, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности, под посебним условима прописаним упутством о вршењу саобраћаја на овим железницама.““

**Образложење**

Неопходно је подзаконским актима утврдити услове о вршењу саобраћаја на туристичко-музејској железници.

**А М А Н Д М А Н II**

У члану 6. став 1. мења се и гласи:

„У члану 7. став 3. мења се и гласи:

„Делатност из става 2. овог члана може обављати јавно предузеће или друштво капитала у складу са законом којим се уређује положај јавних предузећа и привредних друштава.““



### **Образложење**

Друштва капитала спадају у ред привредних друштава и неопходно је да се наведе да се делатност обавља и у складу са законом који уређује привредна друштва.

### **АМАНДМАН III**

У члану 11. у измењеном члану 17. нови став 4. мења се и гласи:

„Министар ближе прописује елементе уговора о коришћењу железничке инфраструктуре, а сагласност на елементе овог уговора даје Влада Републике Србије.“

### **Образложење**

Реч је о веома важном овлашћењу и неопходно је да Влада да сагласност на елементе овог уговора.

### **АМАНДМАН IV**

У члану 36. у измењеном члану 88. став 5. мења се и гласи:

„Начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса прописује Влада на предлог ресорног министарства.“

### **Образложење**

Битно је прописати ко даје предлог о начину доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса.

### **АМАНДМАН V**

Члан 43. мења се и гласи:

„Члан 43.

У члану 110. речи: „три месеца“ замењују се речима: „шест месеци“.

Додаје се став 2. који гласи:

„Влада је дужна да након годину дана од примене закона, преко надлежног скупштинског одбора поднесе Народној скупштини Републике Србије извештај о ефектима примене овог закона.““

### Образложење

За просечно ефикасну владу било би довољно и три месеца за доношење прописа за извршавање овог закона. Имајући у виду ефикасност ове Владе предлажем шест месеци за доношење прописа за извршавање овог закона.

Неопходно је да Влада достави Народној скупштини Републике Србије извештај о ефектима примене овог закона.

**НАРОДНИ ПОСЛАНИК**

Проф. др Јанко Веселиновић – Покрет за ПРЕОКРЕТ

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група Демократска странка  
9. октобар 2015. године  
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 09. 10. 2015 9.50

Орг. јед.	Број	Прилог	Вредности
01	340-2415		

ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

На основу члана 161. Пословника Народне скупштине, на Предлог закона о изменама и допунама Закона о железници, подносимо амандмане:

#### А М А Н Д М А Н I

У Предлогу закона о изменама и допунама Закона о железници, у члану 1. став 2. брише се.

#### Образложење

Сматрамо да је формулација већ прецизирана у члану 1. став 1. Предлога закона, те је стога у ставу 2. сувишна.

#### А М А Н Д М А Н II

Члан 2. мења се и гласи:

„Члан 2.

У члану 3. став 1. тачка 1) реч. „посебним“ брише се, а реч: „особинама“ замењује се речју: „карактеристикама“.

У тачки 13) реч: „рачунајући“ замењује се речима: „мерено“.

У тачки 27) после речи: „обавеза јавног превоза“ додају се речи: „путника и превоза робе“.

У тачки 34) реч: „рачунајући“ замењује се речима: „мерено“, а после речи: „станица,“ додаје се реч: „укрсница,“.

После тачке 35) додаје се тачка 35а) која гласи:

„35а) роба подразумева терет који се превози у железничком робном саобраћају;“.

Тачка 37) мења се и гласи:

„37) туристичко-музејска железница је железница, којом се врши јавни превоз путника, укључујући и превоз железничким возним средствима музејске вредности;“.

У тачки 38) после речи: „обавези јавног превоза“ додају се речи: „путника и превоза робе“.

У тачки 39) после речи: „инфраструктуре је“ додају се речи: „јавно предузеће,“ а тачка се замењује тачком и запетом“.

После тачке 39) додаје се тачка 40), која гласи:

„40) путни прелаз је место укрштања железничке пруге која припада јавној железничкој инфраструктури, индустријској железници или индустријском колосеку и пута у истом нивоу, који обухвата и укрштање тих колосека са пешачком или бициклическом стазом.“

#### **Образложење**

Формулација коју смо предложили је прецизнија и јаснија, односно нашим амандманом се отклањају све недоумице и нејасноће.

#### **АМАНДМАН Ш**

Члан 3. мења се и гласи:

„Члан 3.

У члану 4. став 1. реч: „рачунајући“ замењује се речима: „мерено“.

У ставу 2. речи: „изведен у истом нивоу“ бришу се, а реч: „рачунајући“ замењује се речима: „мерено“.

### Образложење

Сматрамо да је ово јаснија и прецизнија формулација, а што се тиче става 2. у Предлогу закона није ни усклађена промена речи: „рачунајући“.

### АМАНДМАН IV

Члан 4. брише се.

### Образложење

Сматрамо да члан 4. Предлога закона треба брисати из разлога што додавањем речи: „Туристичко-музејска железница је део јавне железничке инфраструктуре “ у члану 5. став 2. Закона, Шарганска осмица се том изменом пребацује „Инфраструктури“, а реално је да буде у „Превозу путника“, јер се бави превозом путника.

### АМАНДМАН V

Члан 6. мења се и гласи:

„Члан 6.

У члану 7. став 3. мења се и гласи:

„ Делатност из става 2. овог члана обавља јавно предузеће или друштво капитала које се оснива и послује у складу са законом којим се уређује обављање делатности од општег интереса.

У ставу 10. реч: „које“ замењује се речју: „који“.

### Образложење

Један од основних циљева измене овог закона везан је за отварање тржишта, разбијање монопола и увођење конкуренције у овој делатности. Предложени члан задржава монопол јавног сектора, а амандман који смо предложили управо отвара могућности за отварање тржишта и слободу конкуренције на тржишту ових услуга.

## А М А Н Д М А Н VI

Члан 9. брише се.

### Образложење

Неопходно је да управљање овим системом буде подложно контроли и мерењу квалитета услуга. Први корак у том правцу треба да буде лиценцирање понуђача.

## А М А Н Д М А Н VII

Члан 10. брише се.

### Образложење

Неопходно је да управљање овим системом буде подложно контроли и мерењу квалитета услуга. Први корак у том правцу треба да буде лиценцирање понуђача.

## А М А Н Д М А Н VIII

Члан 12. мења се и гласи:

„Члан 12.

У члану 18. став 1. реч: „особина“ замењује се речју: „карактеристика“, реч: „ограничења“ брише се, а реч: „употреби“ замењује се речју: „коришћењу“.

### Образложење

У једној реченици термини располагања и ограничења стоје у супротности, односно негирају једни друге и стварају забуну у тумачењу овог закона у примени.

## А М А Н Д М А Н IX

У члану 14. у измењеном члану 21. став 3. речи: „уз плаћање таксе“ замењују се речима: „у року од седам дана од плаћања таксе“.

После става 3. додаје се нови став 4. који гласи:

„Дирекција за железнице је дужна да о приговору из става 3. овог члана одлучи у року од 10 дана од дана пријема приговора.“

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАНХ**

Члан 15. мења се и гласи:

„Члан 15.

У члану 24. став 5. мења се и гласи:

„У случају спорова који се односе на доделу капацитета инфраструктуре обезбеђује се систем решавања спорова како би се такви спорови решили благовремено. Одлука се доноси у року од 10 радних дана, без обзира на приговор.““

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАНХ**

Члан 18. мења се и гласи:

„Члан 18.

У члану 49. став 1. после речи: „железничким саобраћајем управља управљач“ додаје се реч: „железничке“.

После става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„У току извођења радова на санацији путних прелаза, изменом железничког саобраћаја управља управљач инфраструктуре, а изменом друмског саобраћаја управља управљач путне инфраструктуре“.

Досадашњи ст. 2. и 3. постају ст. 3. и 4.

У досадашњем ставу 4. који постаје став 5. реч: „јавног“ брише се, а после речи: „2000m“ тачка се замењује запетом и додају речи: „осим у изузетним случајевима које прописује Министарство“.

Досадашњи ст. 5 и 6. постају ст. 6 и 7.

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАН XII**

У члану 19. у новом члану 49б реч: „Министарство“ замењује се речју: „Министар“

#### **Образложење**

Овај амандман је последица усклађивања са чланом 18. став 4. Предлога закона.

#### **АМАНДМАН XIII**

У члану 20. у измењеном члану 50. став 3. брише се.

У ставу 4. после речи: „стандардима“ тачка се замењује запетом и додају се речи: „које прописује Министарство.“

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАН XIV**

Члан 23. мења се и гласи:

„Члан 23.

Члан 53. мења се и гласи:

„Члан 53.



Одржавање железничке инфраструктуре обухвата редовно одржавање и ванредно одржавање (санацију и адаптацију).““

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

**АМАНДМАН XV**

Члан 24. мења се и гласи:

„Члан 24.

Члан 55. мења се и гласи:

„Члан 55.

Радови се изводе ради оправке постојеће грађевинске и електротехничке инфраструктуре са циљем поновног постизања пројектованих параметара.

Министарство ближе уређује садржину техничке документације, врсту радова, техничке услове и начин извођења радова на обнови железничке инфраструктуре.““

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

**АМАНДМАН XVI**

У члану 27. став 1. нови став 5. мења се и гласи:

„У досадашњем ставу 3. који постаје став 6. реч: „грађевинске“ брише се, а после речи: „3 m,“ додају се речи: „мерећи од ивице конструкције,“.

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

**АМАНДМАН XVII**

Члан 28. мења се и гласи:

„Члан 28.

Назив члана и члан 63. мењају се и гласе:

**„9. Метро, жичара и туристичко-музејска железница**

**Члан 63.**

Министарство уређује градску железницу, туристичко-музејску железницу и метро, услове за изградњу, реконструкцију и одржавање, као и услове за организовање превоза на овим вођеним системима.

Министарство уређује услове за изградњу, реконструкцију и одржавање туристичко-музејске железнице, као и услове организовања и регулисања јавног превоза на тој железници.““

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

**А М А Н Д М А Н Х V I I I**

Члан 33. мења се и гласи:

„Члан 33.

Члан 80. мења се и гласи:

„Члан 80.

Приликом одвијања комбинованог транспорта, товарне јединице или друмска возила натоварени на железничка возна средства могу прекорачити димензије одређене правилима железничког транспорта.““

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

**А М А Н Д М А Н Х I X**

Члан 34. мења се и гласи:

„Члан 34.

Члан 81. мења се и гласи:

## „Члан 81.

Да би се комбиновани транспорт одвијао потребно је да товарне јединице, друмска возила и железничка возна средства која учествују у комбинованом транспорту испуњавају техничке и технолошке услове и стандарде прописане за ту врсту транспорта.

Товарне јединице које се транспортују на железничким возним средствима морају бити на прописан начин означена.

Железничка возна средства која транспортују товарне јединице морају бити специјализована за комбиновани транспорт и на прописан начин означена.

Железничка инфраструктура на којој се одвија комбиновани транспорт мора испуњавати посебне техничко-технолошке услове и на прописан начин бити означена.

Министарство прописује начин означавања и ближе услове које морају да испуне товарне јединице, железничка возна средства и железничка инфраструктура у обављању комбинованог транспорта.

## Образложење

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

## АМАНДМАНХХ

Члан 36. мења се и гласи:

„Члан 36.

Члан 88. мења се и гласи:

„Члан 88.

Уговор о обавези јавног превоза може се доделити:

- 1) на основу јавног конкурса, отвореног за све железничке превознике, уз поштовање начела транспарентности и недискриминације.

У случају доделе уговора из става 1. тачка 1) овог члана, уговор о обавези јавног превоза не може трајати дуже од 10 година.

Начин доделе уговора о обавези јавног превоза на основу јавног конкурса прописује Влада, на предлог Министарства.

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАН XXI**

У члану 37. речи: „годину дана“ замењују се речима: „две године“

#### **Образложење**

Амандманом се врши усаглашавање са чланом 38. став 1. Закона о агенцији за борбу против корупције.

#### **АМАНДМАН XXII**

Члан 38. мења се и гласи:

„Члан 38.

У члану 92. став 2. мења се и гласи:

„Дирекција је надлежна за издавање, суспендовање и одузимање лиценци за превоз.““

#### **Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

#### **АМАНДМАН XXIII**

У члану 42. додаје се нови став 1. који гласи:

У члану 107. став 1. у уводној реченици број: „2.000.000“ замењује се бројем: „4.000.000“

## Образложење

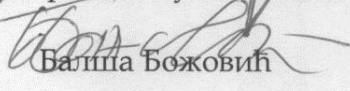
Предложеним амандманом поштравају се казнене одредбе за прекршаје који доводе до угрожавања система.

### НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

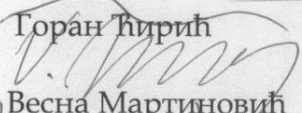
  
Јован Марковић

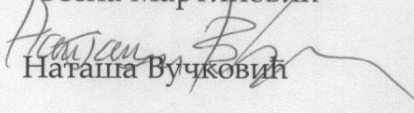
Иван Јовановић

  
Драган Шутановић

  
Балша Божовић

Горан Тирић

  
Весна Мартиновић

  
Наташа Вучковић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
Посланичка група Демократска странка  
13. октобар 2015. године  
Београд

07 340-2415/15  
/11

1155

**ПРЕДСЕДНИКУ  
НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ**

Обавештавамо Вас, да се у А М А Н Д М А Н У XI на члан 18. и у А М А Н Д М А Н У XVI на члан 27. Предлога закона о изменама и допунама Закона о железници, које смо поднели дана 9. октобра 2015. године у 9 часова и 50 минута под бројем 340-2415/15, поткрале техничке грешке те овим путем вршимо исправке тако да поднети амандмани гласе:

**А М А Н Д М А Н XI**

Члан 18. мења се и гласи:

„Члан 18.

У члану 49. став 1. после речи: „железничким саобраћајем управља управљач“ додаје се реч: „железничке“.

После става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„У току извођења радова на санацији путних прелаза, изменом железничког саобраћаја управља управљач инфраструктуре, а изменом друмског саобраћаја управља управљач путне инфраструктуре“.

Досадашњи ст. 2. и 3. постају ст. 3. и 4.

У досадашњем ставу 4. који постаје став 5. реч: „јавног“ брише се, а после речи: „2000m“ тачка се замењује запетом и додају речи: „осим у изузетним случајевима које прописује Министар“.

Досадашњи ст. 5 и 6. постају ст. 6 и 7.

**Образложење**

Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

## А М А Н Д М А Н Х V I

У члану 27. став 2. мења се и гласи:

„У досадашњем ставу 3. који постаје став 6. реч: „грађевинске“ брише се, а после речи: „3 m,“ додају се речи: „мерећи од ивице конструкције,“.

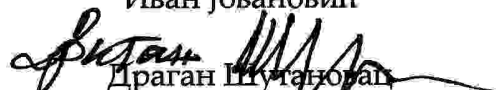
### Образложење

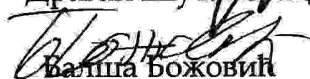
Сматрамо да је ово прецизнија и јаснија формулација.

### НАРОДНИ ПОСЛАНИЦИ

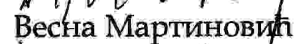
  
Јован Марковић

  
Иван Јовановић

  
Драган Шутановац

  
Васиља Божовић

  
Горан Ђирић

  
Весна Мартиновић

  
Наташа Вучковић