

ZAKON

O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O BEZBEDNOSTI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Član 1.

U Zakonu o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18), u članu 2. stav 1. dodaje se nova tačka 28a), koja glasi:

„28a) *izbegnuta nesreća* je neplanirani događaj u kome nije bilo materijalne štete ili povreda, ali bi do istih došlo da se događaj desio sa malim pomakom u vremenu ili prostoru;”.

Član 2.

U članu 8. stav 5. posle reči „ovog člana” dodaju se zapeta i reči: „ sa rokom važenja do pet godina.”

Posle stava 7. dodaju se novi st. 8. i 9, koji glase:

„Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona.

U slučaju da je nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana železnički prevoznik, upravljač ili lice zaduženo za održavanje, provera iz stava 8. ovog člana vršiće se u okviru nadzora propisanih članom 10. stav 1. ovog zakona i članom 54. stav 8. ovog zakona.”

Dosadašnji st. 8-10. postaju st. 10-12.

Član 3.

U članu 20. posle stava 1. dodaje se novi stav 2, koji glasi:

„Direkcija o oduzetom sertifikatu hitno i bez odlaganja mora obavestiti upravljača infrastrukture.”

Dosadašnji st. 2-6. postaju st. 3-7.

Član 4.

U članu 28. stav 3. menja se i glasi:

„Poslove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na pokriće za građansku odgovornost, posedovanje akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova, stručnost i zdravstvenu sposobnost zaposlenog osoblja, tehničku opremljenost i način vođenja i čuvanja evidencija o izvršenom održavanju.”

Posle stava 12. dodaje se stav 13, koji glasi:

„Subjeki iz stava 3. ovog člana vode evidencije o izvršenim radovima na održavanju gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga.”

Član 5.

U članu 33. stav 3. menja se i glasi:

„Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na pokriće za građansku odgovornost, posedovanje akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova, stručnost i zdravstvenu

sposobnost zaposlenog osoblja, tehničku opremljenost i način vođenja i čuvanja evidencija o izvršenom održavanju.”

Posle stava 12. dodaje se stav 13, koji glasi:

„Subjekti iz stava 3. ovog člana vode evidencije o izvršenim radovima na održavanju podsistema energija.”

Član 6.

U članu 35. stav 4. menja se i glasi:

„Poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na pokriće za građansku odgovornost, posedovanje akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova, stručnost i zdravstvenu sposobnost zaposlenog osoblja, tehničku opremljenost i način vođenja i čuvanja evidencija o izvršenom održavanju.”

U stavu 5. broj: „3” zamenjuje se brojem: „4”.

Posle stava 13. dodaje se stav 14, koji glasi:

„Subjekti iz stava 4. ovog člana vode evidencije o izvršenim radovima na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja.”

Član 7.

U članu 38. stav 4. menja se i glasi:

„Poslove održavanja železničke telekomunikacione mreže iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na pokriće za građansku odgovornost, posedovanje akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova, stručnost i zdravstvenu sposobnost zaposlenog osoblja, tehničku opremljenost i način vođenja i čuvanja evidencija o izvršenom održavanju.”

Posle stava 13. dodaje se stav 14, koji glasi:

„Subjekti iz stava 4. ovog člana vode evidencije o izvršenim radovima na održavanju železničke telekomunikacione mreže.”

Član 8.

U članu 42. posle stava 7. dodaje se stav 8, koji glasi:

„Upravljač infrastrukture ima pravo da, na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza.”

Član 9.

U članu 60. stav 4. reči: „i praktično” brišu se.

U stavu 5. posle reči: „smatra se” dodaje se reč: „teorijski”.

Posle stava 5. dodaje se novi stav 6, koji glasi:

„Praktično stručno osposobljavanje vrši poslodavac.”

Dosadašnji stav 6. postaje stav 7.

Posle dosadašnjeg stava 7. koji postaje stav 8. dodaje se stav 9, koji glasi:

„Poslodavac, u smislu ovog člana, je upravljač infrastrukture, upravljač industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka ili železnički prevoznik.”

Član 10.

U članu 61. stav 3. reči: „i praktičnom” brišu se.

Član 11.

U članu 69. stav 1. tačka 2) tačka na kraju zamenjuje se tačkom i zapeatom.

Posle tačke 2) dodaje se tačka 3), koja glasi:

„3) učestvuje na obuci iz sistema za upravljanje bezbednošću koju sprovodi poslodavac.”

Član 12.

U članu 94. stav 1. menja se i glasi:

„Upravljač i železnički prevoznik moraju, nezavisno od Centra, da izvrše zadatke na istraživanju i utvrđivanju uzroka, posledica i odgovornosti za nezgode, nesreće i ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali, u okviru svoje nadležnosti.”

Stav 3. menja se i glasi:

„Upravljač i železnički prevoznik zajedno obavljaju istragu angažovanjem zajedničke stručne komisije u koju mogu biti uključena i lica koja su nezavisna od upravljača i železničkog prevoznika. Ukoliko uviđaj zajedničke komisije ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili nezgode, upravljač samostalno sprovodi uviđaj.”

Posle stava 3. dodaje se novi stav 4, koji glasi:

„U slučaju da izveštaj o istrazi nije zaključen, odnosno da je jedno od mišljenja člana Komisije izuzeto, organi upravljača i železničkog prevoznika, formiraju Radno telo u cilju zaključka zajedničkog izveštaja o istrazi.”

Dosadašnji st. 4-8. postaje st. 5-9.

Dosadašnji stav 9. koji postaje stav 10. menja se i glasi:

„Direkcija bliže propisuje način na koji upravljač i železnički prevoznik prijavljuju, istražuju, evidentiraju, statistički prate i objavljuju podatke o nesrećama, nezgodama, izbegnutim nesrećama i drugim opasnim događajima.”

Član 13.

U članu 99. stav 3. tačka 3) posle reči: „glavni istražitelj” dodaju se zapeta i reči: „pomoćnik glavnog istražitelja-glavni istražitelj u železničkom saobraćaju, ostali zaposleni u Centru koji učestvuju u poslovima istraživanja nesreća i nezgoda kao i članovi Radne grupe imenovani rešenjem Centra.”

Član 14.

U članu 112. posle stava 3. dodaju se st. 4. i 5, koji glase:

„Za izdavanje saglasnosti iz stava 1. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 4. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.”

Član 15.

U članu 113. dodaju se novi st. 1. i 2, koji glase:

„Elementi strukturnih podsistema mogu se stavljati na tržište samo ako imaju deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili sprečavati stavljanje na tržište elemenata strukturnih podsistema koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom, a posebno se ne može zahtevati ponovno vršenje provera koje su već izvršene kao deo postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu.”

Dosadašnji st. 1-6. postaju st. 3-8.

U dosadašnjem stavu 7. koji postaje stav 9. broj: „6” zamenjuje se brojem: „8”.

Član 16.

U članu 116. tačka 8) menja se i glasi:

„8) da li je železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik organizovao unutrašnji nadzor nad bezbednim odvijanjem železničkog saobraćaja i da li se ta kontrola redovno i efikasno vrši, da li su kola uvrštena u voz tehnički ispravna u skladu sa propisima, kao i da li je ostvarena efikasna zaštita ljudi, imovine i životne sredine u oblasti železničkog saobraćaja na propisan način u skladu sa zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema;”.

Član 17.

Podzakonski propis za izvršavanje ovog zakona biće donet u roku od šest meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti do dana stupanja na snagu ovog zakona, ako nisu u suprotnosti sa odredbama ovog zakona.

Član 18.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona je član 97. stav 1. tačka 7) Ustava Republike Srbije, kojim je utvrđeno da Republika Srbija uređuje svojinske i obligacione odnose i zaštitu svih oblika svojine.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Nakon jednogodišnje primene Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 41/18), a u cilju praćenja efekata rešenja sprovođenja Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, pokrenulo je inicijativu za izmenama i dopunama navedenog zakona, radi njegovog unapređenja, odnosno razrešenja uočenih problema. U skladu sa navedenom inicijativom, zatražena su mišljenja i predlozi svih relevantnih učesnika na železničkom tržištu u Republici Srbiji. Pre izrade radne verzije Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, dobijeni su predlozi vezani za unapređenje Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju, od Direkcije za železnice, „Infrastruktura železnice Srbije” a.d, Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju, „Elektroprivrede Srbije”, „Srbija Kargo” a.d i „Srbija Voz” a.d.

Predožene izmene i dopune Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju se odnose na definisanje različitih pojmova i preciziranje pojedinih odredaba zakona, kada su u pitanju dužnosti upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika, održavanje podistema infrastukture, determinisanje prava upravljača infrastrukture za regulisanjem i upravljanjem železničkog saobraćaja, određivanje uslova koje u stručnom pogledu moraju da ispunjavaju železnički radnici, obaveze upravljača i železničkih prevoznika pri istrazi nesreća i nezgoda i usaglašavanje terminologije.

Imajući u vidu predmet ovog zakona, isti je od naročitog značaja za bezbednost i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji.

Navedenim Predlogom zakona sprovodi se dalji postupak usklađivanja sa pravnim tekovinama Evropske unije, odnosno sa Direktivom 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. godine o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu.

Takođe, ovim zakonom se preciziraju nadležnosti Direkcije za železnice.

III. OBJAŠNENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA

Članom 1. Predloga zakona predložena je izmena člana 2. dodavanjem nove tačke kojom se definiše pojam „izbegnuta nesreća”.

Članom 2. Predloga zakona u članu 8. stav 5. je dopunjen rokom vekom važenja sertifikata o ispunjenosti uslova. Pored toga, u novim st. 8. i 9. se propisuje obaveza Direkcije da vrši periodične provere o ispunjenosti uslova sa posebnim objašnjenjem za slučaj provere železničkog prevoznika.

Članom 3. Predloga zakona u članu 20. je dodat stav 2. kojim se obavezuje Direkcije da obavesti upravljača infrastrukture o oduzetom sertifikatu.

Članom 4. Predloga zakona u članu 28. stav 3. se menja tako što se preciziraju uslovi koje moraju da poseduju subjekti koji mogu da obavljaju poslove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1.

Pored toga, u stavu 13. uvodi se obaveza subjekata iz stava 3. da vode evidenciju o izvršenim radovima na održavanju gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga.

Članom 5. Predloga zakona u članu 33. stav 3 se menja tako što se preciziraju uslovi koje moraju da poseduju subjekti koji mogu da obavljaju poslove održavanja podsistema energija.

Pored toga, u stavu 13. uvodi se obaveza subjekata iz stava 3 da vode evidenciju o izvršenim radovima na održavanju podsistema energija.

Članom 6. Predloga zakona u članu 35. stav 4. se menja tako što se preciziraju uslovi koje moraju da poseduju subjekti koji mogu da obavljaju poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1. ovog člana.

U stavu 5. vrši se pravno-tehnička redakcija.

Pored toga, u stavu 14. uvodi se obaveza subjekata iz stava 4. da vode evidenciju o izvršenim radovima na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1. ovog člana.

Članom 7. Predloga zakona u članu 38. stav 4. se menja tako što se preciziraju uslovi koje moraju da poseduju subjekti koji mogu da obavljaju poslove železničke telekomunikacione mreže iz stava 1. ovog člana.

Pored toga, u stavu 14. uvodi se obaveza subjekata iz stava 4. da vode evidenciju o izvršenim radovima na održavanju železničke telekomunikacione mreže.

Članom 8. Predloga zakona u članu 42. je dodat novi stav 8. kojim se propisuje novo pravo upravljača infrastrukture da iz bezbednosnih razloga zaustavi voz.

Članom 9. Predloga zakona u članu 60. je izvršena izmena kojom pravo praktične obuke ima samo Poslodavac a Železnička škola ili Centar stručnog osposobljavanja mogu da vrše samo teorijsko osposobljavanje. Novim stavom se precizira pojam Poslodavca.

Članom 10. Predloga zakona u članu 61. se vrši usaglašavanje sa članom 60.

Članom 11. Predloga zakona u članu 69. u stavu 1. se vrši tehnička redakcija i dodaje se tačka 3) kojom se propisuje obaveza nosioca dodatnog uverenja učestvuje na obuci iz sistema za upravljanje bezbednošću kod poslodavca.

Članom 12. Predloga zakona član 94. se menja preciziranjem obaveza i postupaka Upravljača i železničkog prevoznika u postupku istraživanja uzroka i posledica nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju i utvrđuje se procedura u slučaju da izveštaj o istrazi nije zaključen.

Članom 13. Predloga zakona u članu 99. stav. 3 tačka 3) proširuje se broj lica koja ne moraju da imaju dozvolu Upravljača za pristup i kretanje.

Članom 14. Predloga zakona u članu 112. propisuje se plaćanje takse za Saglasnost Direkcije na akt o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice.

Članom 15. Predloga zakona u članu 113. novim stavovima propisuje se uslov za stavljanje na tržište elemenata strukturnih podsistema i ne dozvoljava se zabrana stavljanja na tržište elemenata strukturnih podsistema koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom.

Pored toga, u stavu 9 je izvršena pravno-tehnička redakcija.

Članom 16. Predloga zakona u članu 116. menja se tačka 8) tako što se propisuje pravo i dužnost inspektora da proverava da li su kola uvrštena u voz tehnički ispravna u skladu sa propisima.

Član 17. Predloga zakona ukazuje da podzakonski propisi za izvršavanje ovog zakona biće doneti u roku od šest meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 18. Predloga zakona precizira da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

IV. FINANSIJSKA SREDSTAVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za primenu ovog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. PREGLED ODREĐABA ZAKONA O BEZBEDNOSTI KOJE SE MENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

Član 2

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

- 1) autostop uređaj je uređaj za automatsko zaustavljanje voza pri prolasku pored signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena i pri prolasku pored signala koji pokazuje da se dalja vožnja nastavi smanjenom brzinom u slučaju nepropisnog postupanja mašinovođe;
- 2) budnik (uređaj za kontrolu budnosti) je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti železničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 3) velika šteta je šteta kod nesreće koju Centar za istraživanje nesreća proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;
- 4) voz je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;
- 5) vozno osoblje je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;
- 6) vozopratno osoblje je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu;
- 7) vučeno vozilo je železničko vozilo bez sopstvenog pogona namenjeno za prevoz lica (putnička kola), za prevoz robe (teretna kola) ili za posebne namene (prevoz opreme za otklanjanje posledica nesreća i nezgoda, održavanje infrastrukture i sl.);
- 8) vučno vozilo je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom;
- 9) vučno vozilo za posebne namene je železničko vozilo sa sopstvenim pogonom i može biti: motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu železničkih pruga i dr.;
- 10) glavni istražitelj je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 11) dodatno uverenje je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;
- 12) dozvola za korišćenje je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 13) dozvola za regulisanje železničkog saobraćaja je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da reguliše železnički saobraćaj;
- 14) dozvola za tip vozila je isprava kojom se potvrđuje da je tip železničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim železničkim tehničkim propisima;

15) dozvola za upravljanje vučnim vozilom je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;

16) dozvoljena masa po dužnom metru je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne može prekoračiti;

17) dozvoljena masa po osovini je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne može prekoračiti;

18) domicilna jedinica je organizacioni deo železničkog prevoznika u mestu rada voznog osoblja;

19) dosije o održavanju je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži opštu tehničku dokumentaciju, dokumentaciju za održavanje i podatke o korišćenju železničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;

20) železnička mreža je skup železničkih pruga, stanica, terminala i svih fiksnih železničkih postrojenja potrebnih za osiguranje bezbednog i kontinuiranog funkcionisanja železničkog sistema;

21) železnički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;

22) železnički radnik je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova u vezi sa železničkim saobraćajem;

23) železnički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;

24) železničko vozilo je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili delova tih podsistema;

25) železničko službeno mesto (u daljem tekstu: službeno mesto) je mesto na železničkoj infrastrukturi namenjeno za izvršenje zadataka organizacije i vršenja železničkog saobraćaja;

26) zajedničke bezbednosne metode su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;

27) imalac železničkog vozila je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;

28) imenovano telo je telo za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim železničkim tehničkim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

28a) IZBEGNUTA NESREĆA JE NEPLANIRANI DOGAĐAJ U KOME NIJE BILO MATERIJALNE ŠTETE ILI POVREDA, ALI BI DO ISTIH DOŠLO DA SE DOGAĐAJ DESIO SA MALIM POMAKOM U VREMENU ILI PROSTORU;

29) istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda, kada je to potrebno;

30) lice zaduženo za održavanje je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;

31) lokomotiva je vučno vozilo koje u zavisnosti od vrste pogona može biti električna, dizel ili parna lokomotiva;

32) maksimalna brzina voza je najveća brzina kojom voz može saobraćati na železničkoj pruzi ili delu železničke pruge, navedena u redu vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;

33) masa po dužnom metru je masa praznog ili tovarnog železničkog vozila podeljena dužinom vozila u metrima, merenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih delova kvačila za vozila bez odbojnika;

34) masa po osovini je masa praznog ili tovarnog železničkog vozila podeljena brojem osovina tog vozila;

35) motorni vozovi su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;

36) mašinovođa je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbedan način;

37) najveća dopuštena brzina je propisana najveća brzina na pruzi ili delovima železničke pruge, s obzirom na tehničko stanje železničke pruge i železničkih vozila ili druge uslove;

38) nacionalni propisi za bezbednost su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika;

39) nacionalni železnički tehnički propisi su tehnički propisi doneti u Republici Srbiji koji se primenjuju na podsisteme u slučajevima predviđenim ovim zakonom;

40) nezgoda je događaj, osim nesreće i ozbiljne nesreće, koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;

41) nesreća je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);

42) obrtna jedinica je službeno mesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sledeće smene;

- 43) ozbiljna nesreća je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;
- 44) Opšti ugovor o korišćenju teretnih kola je ugovor kojim se regulišu uslovi primopredaje teretnih kola kako bi ih železnički prevoznici koristili kao prevozno sredstvo u unutrašnjem i međunarodnom železničkom saobraćaju;
- 45) osoblje vučnog vozila je zajednički naziv za mašinovođu, pomoćnika mašinovođe i vozača vučnog vozila za posebne namene;
- 46) ostale nesreće su nesreće koje po posledicama nisu ozbiljne nesreće;
- 47) ocenjivanje usaglašenosti je postupak kojim se dokazuje da li su ispunjeni zahtevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, osobu ili telo;
- 48) pogodnost za upotrebu je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtevane performanse tokom životnog veka;
- 49) poslovni red železničke stanice je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici, pojedinačne zadatke železničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;
- 50) podsistemi su delovi železničkog sistema. Podsistemi za koje je potrebno utvrditi osnovne zahteve mogu biti strukturni ili funkcionalni;
- 51) priključak industrijskog koloseka je deo industrijskog koloseka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa;
- 52) registrujući uređaj na vučnom vozilu je uređaj za registrovanje brzine, pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje;
- 53) red vožnje voza je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i poseda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;
- 54) sistem upravljanja bezbednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog upravljanja svojim aktivnostima;
- 55) slobodni profil je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na sredinu koloseka u koji ne smeju ulaziti delovi postrojenja, objekata, oznaka, signala, naslage materijala i drugi predmeti;
- 56) smanjena vidljivost je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza;
- 57) Sporazum RIC je sporazum o razmeni i korišćenju putničkih kola u međunarodnom saobraćaju;
- 58) stanično osoblje je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mesta;

59) Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo pod sistema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;

60) tovarni profil je ograničeni prostor u poprečnom preseku upravnom na osu koloseka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno železničko vozilo nijednim svojim delom;

61) uzroci su radnje, propusti, događaji, uslovi ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;

62) UIC propisi su propisi koje donosi Međunarodna železnička unija;

63) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice;

64) centar za istraživanje nesreća u saobraćaju je posebna organizacija osnovana zakonom kojim se uređuje istraživanje nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u čijoj nadležnosti je između ostalog i obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju;

65) centar za stručno osposobljavanje je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja i njegovu proveru;

66) činilac interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno.

Izrazi upotrebljeni u ovom zakonu, koji nisu uređeni stavom 1. ovog člana, imaju značenje određeno zakonom kojim se uređuje železnica i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice.

Član 8

ZBM za procenu i ocenu rizika primenjuje se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu koja može imati uticaja na bezbednost železničkog saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. ZBM za procenu i ocenu rizika je sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Predlagač značajne promene može biti:

- 1) upravljač ili železnički prevoznik, u okviru mera iz člana 5. stav 2. ovog zakona;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtev za verifikaciju pod sistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;
- 3) podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Predlagač značajne promene sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika.

Nezavisnu ocenu pravilne primene ZBM za procenu i ocenu rizika i rezultata te primene sprovode:

1) akreditovana tela;

2) tela priznata od Direkcije:

(1) železnički prevoznik,

(2) upravljač,

(3) lice zaduženo za održavanje,

(4) druge organizacije, njihovi delovi ili pojedinci, koji ispunjavaju uslove propisane ZBM iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona.

Direkcija izdaje sertifikat o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika iz stava 4. tačka 2) ovog člana, SA ROKOM VAŽENJA DO PET GODINA.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 6. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

DIREKCIJA JE DUŽNA DA POSLE IZDAVANJA SERTIFIKATA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA VRŠI PERIODIČNE PROVERE DA LI NOSILAC SERTIFIKATA I DALJE ISPUNJAVA USLOVE IZ ČLANA 7. STAV 1. TAČKA 1) OVOG ZAKONA.

U SLUČAJU DA JE NOSILAC SERTIFIKATA IZ STAVA 5. OVOG ČLANA ŽELEZNIČKI PREVOZNIK, UPRAVLJAČ ILI LICE ZADUŽENO ZA ODRŽAVANJE, PROVERA IZ STAVA 8. OVOG ČLANA VRŠIĆE SE U OKVIRU NADZORA PROPISANIH ČLANOM 10. STAV 1. OVOG ZAKONA I ČLANOM 54. STAV 8. OVOG ZAKONA.

Telo za ocenu rizika iz stava 4. ovog člana izdaje predlagaču izveštaj o oceni bezbednosti, na osnovu koga predlagač odlučuje o prihvatanju značajne promene.

Izveštaji o oceni bezbednosti izdati u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF važe u Republici Srbiji pod sledećim uslovima:

1) da je ocena rizika izvršena u skladu sa ZBM za procenu i ocenu rizika;

2) da je primenu metode iz tačke 1) ovog stava ocenilo telo za ocenu rizika;

3) da je značajna promena u železničkom sistemu prihvaćena od strane predlagača iz stava 3. ovog člana;

4) da će se deo železničkog sistema koristiti u Republici Srbiji pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;

5) da su primenjeni isti kriterijumi za prihvatanje rizika kao što se primenjuju u Republici Srbiji.

Kontrola primene ZBM za procenu i ocenu rizika čini sastavni deo periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Član 20

Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima deo A, deo B ili oba dela sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku.

DIREKCIJA O ODUZETOM SERTIFIKATU HITNO I BEZ ODLAGANJA MORA OBAVESTITI UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURU.

Rešenje o oduzimanju dela A, odnosno dela B sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Kada Direkcija oduzme dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz, bez odlaganja o svojoj odluci obaveštava telo kojem su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici strane države koje je izdalo sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo A.

Direkcija oduzima sertifikat o bezbednosti za prevoz i u slučaju da nosilac tog sertifikata u roku od jedne godine od njegovog izdavanja nije koristio sertifikat o bezbednosti za prevoz kao što je predviđeno tim sertifikatom.

Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz - deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.

U obaveštenju iz stava 5. ovog člana Direkcija obavezno navodi naziv i adresu železničkog prevoznika, datum izdavanja, oblast primene i važnost sertifikata o bezbednosti za prevoz i, u slučaju oduzimanja, razloge za svoju odluku.

Član 28

Upravljač je dužan da održava gornji i donji stroj železničkih pruga u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1. ovog člana.

~~Poslove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrće za građansku odgovornost.~~

POSLOVE ODRŽAVANJA GORNJEG I DONJEG STROJA ŽELEZNIČKIH PRUGA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, MOŽE OBAVLJATI UPRAVLJAČ ILI DRUGI PRIVREDNI SUBJEKT KOJI JE REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI I KOJI ISPUNJAVA USLOVE KOJI SE ODOSE NA POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST, POSEDOVANJE AKTA O UNUTRAŠNJOJ ORGANIZACIJI I SISTEMATIZACIJI POSLOVA, STRUČNOST I ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST ZAPOSLENOG

OSOBLJA, TEHNIČKU OPREMLJENOST I NAČIN VOĐENJA I ČUVANJA EVIDENCIJA O IZVRŠENOM ODRŽAVANJU.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 3. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu radova na održavanju na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

SUBJEKTI IZ STAVA 3. OVOG ČLANA VODE EVIDENCIJE O IZVRŠENIM RADOVIMA NA ODRŽAVANJU GORNJEG I DONJEG STROJA ŽELEZNIČKIH PRUGA.

Član 33

Podsistem energija mora se održavati u stanju koje osigurava bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja podsistema energija.

~~Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokriće za građansku odgovornost.~~

POSLOVE ODRŽAVANJA PODSISTEMA ENERGIJA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, MOŽE OBAVLJATI UPRAVLJAČ ILI DRUGI PRIVREDNI SUBJEKT KOJI JE

REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI I KOJI ISPUNJAVA USLOVE KOJI SE ODNOSU NA POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST, POSEDOVANJE AKTA O UNUTRAŠNJOJ ORGANIZACIJI I SISTEMATIZACIJI POSLOVA, STRUČNOST I ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST ZAPOSLENOG OSOBLJA, TEHNIČKU OPREMLJENOST I NAČIN VOĐENJA I ČUVANJA EVIDENCIJA O IZVRŠENOM ODRŽAVANJU.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3. ovog člana.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 3. ovog člana izdaje Direkcija u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje podsistema energija konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu radova na održavanju na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 3. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 10. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

SUBJEKTI IZ STAVA 3. OVOG ČLANA VODE EVIDENCIJE O IZVRŠENIM RADOVIMA NA ODRŽAVANJU PODSISTEMA ENERGIJA.

Član 35

Signalno-sigurnosni uređaji moraju se održavati u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja.

Upravljač propisuje mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i bezbednost i zdravlje na radu radnika koji izvode radove na održavanju signalno-sigurnosnih uređaja.

~~Poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrće za građansku odgovornost.~~

POSLOVE ODRŽAVANJA SIGNALNO-SIGURNOSNIH UREĐAJA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, MOŽE OBAVLJATI UPRAVLJAČ ILI DRUGI PRIVREDNI SUBJEKT KOJI JE REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI I KOJI ISPUNJAVA USLOVE KOJI SE ODOSE NA POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST, POSEDOVANJE AKTA O UNUTRAŠNJOJ ORGANIZACIJI I SISTEMATIZACIJI POSLOVA, STRUČNOST I ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST ZAPOSLENOG OSOBLJA, TEHNIČKU OPREMLJENOST I NAČIN VOĐENJA I ČUVANJA EVIDENCIJA O IZVRŠENOM ODRŽAVANJU.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 3- 4. ovog člana.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 4. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje signalno-sigurnosnih uređaja konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 8. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 6. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu signalno-sigurnosnih uređaja na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 6. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 6. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

SUBJEKTI IZ STAVA 4. OVOG ČLANA VODE EVIDENCIJE O IZVRŠENIM RADOVIMA NA ODRŽAVANJU SIGNALNO-SIGURNOSNIH UREĐAJA.

Železnička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju.

Direkcija propisuje način i rokove održavanja železničke telekomunikacione mreže.

Upravljač propisuje mere za bezbedno odvijanje saobraćaja i bezbednost i zdravlje na radu radnika koji izvode radove na održavanju telekomunikacione mreže.

~~Poslove održavanja železničke telekomunikacione mreže iz stava 1. ovog člana, može obavljati upravljač ili drugi privredni subjekt koji je registrovan u Republici Srbiji i koji ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrće za građansku odgovornost.~~

POSLOVE ODRŽAVANJA ŽELEZNIČKE TELEKOMUNIKACIONE MREŽE IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, MOŽE OBAVLJATI UPRAVLJAČ ILI DRUGI PRIVREDNI SUBJEKT KOJI JE REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI I KOJI ISPUNJAVA USLOVE KOJI SE ODOSE NA POKRIĆE ZA GRAĐANSKU ODGOVORNOST, POSEDOVANJE AKTA O UNUTRAŠNJOJ ORGANIZACIJI I SISTEMATIZACIJI POSLOVA, STRUČNOST I ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST ZAPOSLENOG OSOBLJA, TEHNIČKU OPREMLJENOST I NAČIN VOĐENJA I ČUVANJA EVIDENCIJA O IZVRŠENOM ODRŽAVANJU.

Direkcija bliže propisuje uslove iz stava 4. ovog člana.

Sertifikat o ispunjenosti uslova iz stava 4. ovog člana izdaje Direkcija, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje telekomunikacione mreže konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 6. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 8. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

O izdatim sertifikatima iz stava 6. ovog člana Direkcija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) vrstu telekomunikacionih uređaja na koje se sertifikat odnosi;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 6. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 6. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 6. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

SUBJEKTI IZ STAVA 4. OVOG ČLANA VODE EVIDENCIJE O IZVRŠENIM RADOVIMA NA ODRŽAVANJU ŽELEZNIČKE TELEKOMUNIKACIONE MREŽE.

Član 42

Sastav voza i raspored vozila u vozu moraju osigurati bezbedno kretanje i efikasno kočenje voza.

Železnički prevoznik je odgovoran za pravilan sastav voza i dužan je da proveri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna.

Odredba stava 2. ovog člana važi i za svaki drugi subjekat koji pokreće voz.

U voz se mogu uvrstiti samo vozila koja ispunjavaju uslove propisane ovim zakonom, što se utvrđuje tehničko kolskim pregledom.

Za vršenje tehničko kolskog pregleda vozila i vozova u unutrašnjem i međunarodnom železničkom saobraćaju, primenjuju se odnosne odredbe Sporazuma RIC i Opšteg ugovora o korišćenju kola.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, železnički prevoznik primenjuje i propise o transportu opasnog tereta.

Voz mora biti posednut tokom saobraćanja po pruži određenim brojem železničkih radnika, odgovarajućeg stručnog obrazovanja i stručne osposobljenosti, s obzirom na vrstu, dužinu voza, vrstu vučnog vozila i tehničku opremljenost železničke pruge i vučnog vozila, u skladu sa ovim zakonom.

UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE IMA PRAVO DA, NA OSNOVU PODATAKA DOBIJENIH OD UREĐAJA ZA DETEKCIJU ZAGREJANIH OSOVINA I UREĐAJA ZA DETEKCIJU RAVNIH MESTA NA TOČKOVIMA, ZAUSTAVI VOZ I TRAŽI OD ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA OTKLANJANJE NEISPRAVNOSTI ILI ISKLJUČENJE NEISPRAVNIH VOZILA IZ SASTAVA VOZA.

Član 60

Stručna sprema iz člana 59. ovog zakona stiže se u obrazovnim ustanovama.

Železnički radnici moraju biti stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju.

Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbednosti.

Teoretsko i ~~praktično~~ stručno osposobljavanje železničkih radnika vrši se u železničkoj školi ili centru stručnog osposobljavanja.

Lice koje je završilo železničku školu za određeno zanimanje železničkog radnika, smatra se TEORIJSKI stručno osposobljenim u smislu ovog zakona.

PRAKTIČNO STRUČNO OSPOSOBLJAVANJE VRŠI POSLODAVAC.

Stručni ispit može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremi za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja.

Stručni ispit polaže se u centru stručnog osposobljavanja ili kod poslodavca.

POSLODAVAC, U SMISLU OVOG ČLANA, JE UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE, UPRAVLJAČ INFRASTRUKTURE INDUSTRIJSKE ŽELEZNICE, VLASNIK ODNOSNO KORISNIK INDUSTRIJSKOG KOLOSEKA ILI ŽELEZNIČKI PREVOZNIK.

Član 61

Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:

- 1) odgovarajući prostor;
- 2) odgovarajuće osposobljene kadrove;
- 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja.

Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.

Centar stručnog osposobljavanja izdaje uverenje o sprovedenom teoretskom i ~~praktičnom~~ stručnom osposobljavanju.

Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja.

Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4. ovog člana Direkcija izdaje sertifikat, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.

Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata za centre stručnog osposobljavanja konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Za izdavanje sertifikata iz stava 5. ovog člana plaća se taksa.

Visina takse iz stava 7. ovog člana utvrđuje se zakonom kojim se uređuju republičke administrativne takse.

Direkcija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) na koje kategorije železničkih radnika se odnosi sertifikat;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Direkcija je dužna da posle izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.

Ako Direkcija proverom iz stava 11. ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 5. ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.

Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Član 69

Da bi dodatno uverenje ostalo važeće, nosilac dodatnog uverenja je dužan da:

- 1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;
- 2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države;
- 3) **UČESTVUJE NA OBUCI IZ SISTEMA ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU KOJU SPROVODI POSLODAVAC.**

Poslodavac potvrđuje upisom na dodatnom uverenju i u registru propisanom članom 70. stav 3. ovog zakona da je mašinovođa na proverama iz stava 1. ovog člana pokazao potrebno znanje. Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Dodatno uverenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog uverenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.

Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalaganja mera.

Nalog iz stava 5. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.

Član 94

~~Upravljač i železnički prevoznik moraju, nezavisno od Centra, da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posledica nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.~~

UPRAVLJAČ I ŽELEZNIČKI PREVOZNIK MORAJU, NEZAVISNO OD CENTRA, DA IZVRŠE ZADATKE NA ISTRAŽIVANJU I UTVRĐIVANJU UZROKA, POSLEDICA I ODGOVORNOSTI ZA NEZGODE, NESREĆE I OZBILJNE NESREĆE U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU, KAO I OKOLNOSTI U KOJIMA SU NASTALI, U OKVIRU SVOJE NADLEŽNOSTI.

Upravljač i železnički prevoznik moraju voditi evidenciju o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbedan železnički saobraćaj.

~~Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije. Ukoliko uviđaj zajedničke komisije ne započne u roku od dva časa od nastanka nesreće ili nezgode, upravljač ga samostalno sprovodi.~~

UPRAVLJAČ I ŽELEZNIČKI PREVOZNIK ZAJEDNO OBAVLJAJU ISTRAGU ANGAŽOVANJEM ZAJEDNIČKE STRUČNE KOMISIJE U KOJU MOGU BITI UKLJUČENA I LICA KOJA SU NEZAVISNA OD UPRAVLJAČA I ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA. UKOLIKO UVIĐAJ ZAJEDNIČKE KOMISIJE NE ZAPOČNE U ROKU OD DVA ČASA OD NASTANKA NESREĆE ILI NEZGODE, UPRAVLJAČ SAMOSTALNO SPROVODI UVIĐAJ.

U SLUČAJU DA IZVEŠTAJ O ISTRAZI NIJE ZAKLJUČEN, ODNOSNO DA JE JEDNO OD MIŠLJENJA ČLANA KOMISIJE IZUZETO, ORGANI UPRAVLJAČA I ŽELEZNIČKOG PREVOZNIKA, FORMIRAJU RADNO TELO U CILJU ZAKLJUČKA ZAJEDNIČKOG IZVEŠTAJA O ISTRAZI.

Istragu nesreća i nezgoda u objektima za održavanje železničkih vozila i depoima obavlja vlasnik objekta.

Upravljač i železnički prevoznici će privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nesreću i na taj način ugrozio bezbednost železničkog saobraćaja.

Upravljač i železnički prevoznici mogu privremeno isključiti iz saobraćaja železničkog radnika koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao nezgodu.

Upravljač, železnički prevoznici i Direkcija, ako ima saznanja, moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju.

Centar mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili nezgodi.

~~Direkcija bliže propisuje način na koji upravljач i železnički prevoznik prijavljuju, istražuju, evidentiraju, statistički prate i objavljuju podatke o nesrećama i nezgodama.~~

DIREKCIJA BLIŽE PROPISUJE NAČIN NA KOJI UPRAVLJAČ I ŽELEZNIČKI PREVOZNIK PRIJAVLJUJU, ISTRAŽUJU, EVIDENTIRAJU, STATISTIČKI PRATE I OBJAVLJUJU PODATKE O NESREĆAMA, NEZGODAMA, IZBEGNUTIM NESREĆAMA I DRUGIM OPASNIM DOGAĐAJIMA.

Član 99

Pristup i kretanje putnika, drugih lica i motornih i drugih vozila na železničkom području, dozvoljeni su samo na mestima određenim propisom iz člana 98. stav 2. ovog zakona.

Lica koja obavljaju određene poslove na železničkom području dužna su da pribave pisanu dozvolu upravljača.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, dozvolu ne moraju da imaju:

- 1) izvršni železnički radnici i radnici upravljača ili železničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na železničkom području;
- 2) lica, koje radnici iz tačke 1) ovog stava, prate i obezbeđuju;
- 3) glavni istražitelj, POMOĆNIK GLAVNOG ISTRAŽITELJA-GLAVNI ISTRAŽITELJ U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU, OSTALI ZAPOSLENI U CENTRU KOJI UČESTVUJU U POSLOVIMA ISTRAŽIVANJA NESREĆA I NEZGODA KAO I ČLANOVI RADNE GRUPE IMENOVANI REŠENJEM CENTRA;
- 4) republički inspektor za železnički saobraćaj;
- 5) ovlašćeni državni službenici Direkcije;
- 6) ovlašćena službena lica Ministarstva unutrašnjih poslova kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2. ovog člana koja se zadržavaju na železničkom području ili u vozu, dužna su da brinu za svoju ličnu bezbednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja, koji su postavljeni na vidnim mestima ili ih daju železnički radnici.

Licima iz stava 2. ovog člana zabranjeno je:

- 1) hodati po kolosecima ili stajati na koloseku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) hodati ili se zadržavati između žute crte i koloseka na peronu;
- 3) hodati ili se zadržavati u blizini voza ili železničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavati se u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) hodati kroz tunel ili po drugim objektima na železničkoj pruzi;

- 6) sedeti ili stajati kraj otvorenih vrata ili na stepenicama železničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mestima, koja nisu namenjena za boravak putnika;
- 7) prelaziti preko koloseka na mestima koja nisu određena za prelaz;
- 8) hodati preko odbojnika ili se provlačiti ispod njih;
- 9) uskakati u vozila ili sa njih kada se kreću;
- 10) prevoziti se u vozu koji nije namenjen prevozu putnika bez dozvole železničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) nagnjati se kroz prozor i otvarati vrata železničkih kola ili se naslanjati na njih tokom kretanja voza;
- 12) prljati, oštećivati ili otuđivati inventar i drugu opremu u vozovima za prevoz putnika i u prostorima koji su namenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor železničkih kola bilo kakve predmete ili otpatke ili prolivati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na železničkom području na mestima koja za to nisu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih železničkih kola i konstrukcije železničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije železničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) slagati bilo kakav materijal pored stubova kontaktne mreže.

Član 112

Upravljač infrastrukture, uz saglasnost Direkcije, donosi akt o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja na toj železnici.

Direkcija propisuje sadržinu akta iz stava 1. ovog člana.

Direkcija izdaje dozvolu za korišćenje vozila na turističko-muzejskoj železnici na osnovu overene tehničke dokumentacije i obavljenog tehničkog pregleda.

ZA IZDAVANJE SAGLASNOSTI IZ STAVA 1. OVOG ČLANA PLAĆA SE TAKSA.

VISINA TAKSE IZ STAVA 4. OVOG ČLANA UTVRĐUJE SE ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJU REPUBLIČKE ADMINISTRATIVNE TAKSE.

Član 113

ELEMENTI STRUKTURNIH PODSISTEMA MOGU SE STAVLJATI NA TRŽIŠTE SAMO AKO IMAJU DEKLARACIJU O USAGLAŠENOSTI I DEKLARACIJU O POGODNOSTI ZA UPOTREBU.

NE MOŽE SE ZABRANJIVATI, OGRANIČAVATI ILI SPREČAVATI STAVLJANJE NA TRŽIŠTE ELEMENATA STRUKTURNIH PODSISTEMA KOJI SU PROIZVEDENI U SKLADU SA OVIM ZAKONOM, A POSEBNO SE NE MOŽE ZAHTEVATI PONOVO VRŠENJE PROVERA KOJE SU VEĆ IZVRŠENE KAO DEO POSTUPKA ZA IZDAVANJE DEKLARACIJE O USAGLAŠENOSTI I DEKLARACIJE O POGODNOSTI ZA UPOTREBU.

Direkcija propisuje elemente strukturnih podsistema koji podležu ocenjivanju usaglašenosti, postupke i module za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Zahtev za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu može se podneti posle izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema obavezno je ako je propisano odgovarajućim nacionalnim železničkim tehničkim propisima.

Ako ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema nije propisano odgovarajućim nacionalnim železničkim tehničkim propisima, to ocenjivanje može da se obavi po zahtevu proizvođača.

Osnov za ocenjivanje pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema je eksploataciono ispitivanje.

Podnosilac zahteva plaća cenu usluga upravljaču, odnosno železničkom prevozniku za obavljanje eksploatacionog ispitivanja.

Visina cene iz stava 6. 8. ovog člana zavisi od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, odgovara realnim troškovima upravljača, odnosno železničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita.

Član 116

U vršenju inspeksijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava:

- 1) radove na izgradnji, obnovi, unapređenju i održavanju železničke infrastrukture;
- 2) stanje železničke infrastrukture, pravilno održavanje železničke infrastrukture, stanje i održavanje železničkih voznih sredstava po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju, u cilju obezbeđenja železničke infrastrukture i železničkih voznih sredstava za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja, kao i da li se o železničkim vozilima vodi propisana evidencija;
- 3) regulisanje i upravljanje saobraćaja po propisanim saobraćajno tehničkim uslovima i propisima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju, u cilju bezbednog i nesmetanog odvijanja železničkog saobraćaja;
- 4) ispunjenost uslova za upravljanje železničkom infrastrukturom;
- 5) ispunjenost uslova za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

6) obavljanje prevoza putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na način i pod uslovima propisanim ovim zakonom i propisima kojima se uređuje interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

7) da li se železnički saobraćaj vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju i da li se sprovede mere koje se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja;

~~8) da li je železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik organizovao unutrašnji nadzor nad bezbednim odvijanjem železničkog saobraćaja i da li se ta kontrola redovno i efikasno vrši, kao i da li ostvaruje efikasnu zaštitu ljudi, imovine i životne sredine u oblasti železničkog saobraćaja na propisan način u skladu sa ovim zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;~~

8) DA LI JE ŽELEZNIČKI PREVOZNIK, PRIVREDNO DRUŠTVO, DRUGO PRAVNO LICE ILI PREDUZETNIK ORGANIZOVAO UNUTRAŠNJI NADZOR NAD BEZBEDNIM ODVIJANJEM ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA I DA LI SE TA KONTROLA REDOVNO I EFIKASNO VRŠI, DA LI SU KOLA UVRŠTENI U VOZ TEHNIČKI ISPRAVNA U SKLADU SA PROPISIMA, KAO I DA LI JE OSTVARENA EFIKASNA ZAŠTITA LJUDI, IMOVINE I ŽIVOTNE SREDINE U OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA NA PROPISAN NAČIN U SKLADU SA ZAKONOM, DRUGIM PROPISIMA I OPŠTIM AKTIMA KOJIMA SE UREĐUJE BEZBEDNOST U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU I INTEROPERABILNOST ŽELEZNIČKOG SISTEMA;

9) da li se u saobraćaju na železničkoj infrastrukturi pravilno primenjuju propisi o posedanju vozova i vučnih vozila železničkim radnicima i da li ti radnici ispunjavaju uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili zdravstvene sposobnosti za obavljanje poslova i zadataka, kao i da li se pravilno primenjuju propisi o ukupnom radnom vremenu, ukupnom trajanju smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmorima i o rasporedu u smenama voznog i staničnog osoblja, kao i osoblja u drugim službenim mestima;

10) da li se pravilno sprovede propisane mere za obezbeđenje saobraćaja na putnim prelazima i na mestima ukrštanja železničkih pruga;

11) da li se pravilno sprovodi propisani unutrašnji red u železničkom saobraćaju;

12) sprovođenje propisanih mera tehničke i fizičke zaštite železničke infrastrukture koje su od posebnog značaja za bezbedno odvijanje i funkcionisanje železničkog saobraćaja i mera zaštite od odronjavanja, bujica i drugih elementarnih nepogoda, kao i mera za obezbeđenje železničkog saobraćaja u zimskom periodu;

13) da li se pravilno sprovede mere bezbednosti propisane ovim zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Analiza efekata

Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju

PRILOG 2:

Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

- 1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti?

U oblastima koja su predmet Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju (u daljem tekstu: Predlog zakona) pre svega su vanredni događaji, odnosno nezgode, nesreće i ozbiljne nesreća na mreži pruga kojima upravlja „Infrastruktura železnice Srbije” a.d. koje se ogledaju praktično u broju sudara vozova, broju iskliznuća vozova i broj nezgoda na putnim prelazima. Ovo su ključni pokazatelji učinka stanja bezbednosti na železničkoj mreži javnih pruga.

Vrednosti koji određuju ove pokazatelje determinišu broj ovih događaja na ukupnoj mreži javnih pruga na kojim se odvija železnički saobraćaj. Ove vrednosti se prate iz razloga pokretanja mera koje bi u realnom vremenu mogle da utiču na smanjenje broja ovih događaja, a u analizi istih kao korektivni faktor u kreiranju politike bezbednosti stanja i uslova u kojima se odvija železničkog saobraćaja. Prema Izveštaju upravljača javnom železničkom infrastrukturu Infrastrukture železnice Srbije a.d. na celoj javnoj železničkoj mreži u 2018. godini ostvareno je ukupno 548 nesreća i nezgoda, od toga 247 nesreća i 301 nezgoda.

Vrednosti koje su operabilne u donošenju zaključka za ove pokazatelje izračunavaju kao količnik broj sudara na jedna milion voznih km. Imajući u vidu da je ukupnih broja voznih kilometara 3.860.081 km, proizilazi da se vrednosti ovih parametara kreću u opsegu od 0,09 (koja je ciljna vrednost), do 0,26 koliko je ostvareno u pojedinim kvartalima godine.

- 2) Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

U ovoj oblasti relevantan dokument javne politike je Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18). Tokom primene ovog zakona uočena je određena neefikasnost komisija za istraživanje nezgoda, nesreća i ozbiljnih nesreća.

Regulatorno telo u železničkom saobraćaju, koje je organizovano pod nazivom „Direkcija za železnice”, izvršila je analizu celokupne dokumentacije rada zajedničkih komisija upravljača i prevoznika za period 1. januara do 31. juna 2019. godine, pri čemu su za merodavan izvor podataka uzeti Izveštaj o istragama iskliznuća u periodu od 1. januara 2019. do 23. juna 2019. godine. Pregledom dostavljenih izveštaja o istrazi za ostvarenih 52 iskliznuća teretnih kola konstatovane su činjenice da u više od 70% slučajeva istraga nije okončana, i to:

- U 28 slučajeva, ili 54% analiziranog uzorka, istraga je završena pri čemu nije utvrđeno čija je konkretna odgovornost za nastalu nesreću, već se navodi da je uzrok „splet okolnosti”, i

- U 9 slučajeva ili 17% analiziranog uzorka, istraga nije okončana zbog izdvojenog mišljenja člana komisije, po pravilu predstavnika železničkog prevoznika.

Ovakva postavka odredbi važećeg zakona ima za rezultat pojavu da u značajnom broju nesreća Istražna komisija upravljača i prevoznika završava svoju istragu bez utvrđivanja odgovornosti ili uz izdvajanje mišljenja pojedinih članova Istražne komisije.

Zato predložene izmene ovog zakona predviđaju da u slučaju da izveštaj komisije za istragu nije zaključen, odnosno da je jedno od mišljenja člana komisije izuzeto, organi upravljača i železničkog prevoznika, formiraju Radno telo u cilju zaključka zajedničkog izveštaja o istrazi.

3) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

Važeći propis javnih politika u oblasti od značaja za promenu koja se predlaže jeste Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 41/18).

Promena se predlaže u Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju ogledaju se u:

- (1) ispravljanju nedoslednosti u korišćenju terminologije iz ovog zakona,
- (2) preciziranje koji pravni subjekti ispunjavaju uslove za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, sistema energija, signalno-sigurnosnih postrojenja, kao i telekomunikacione mreže,
- (3) pravo upravljača železničke infrastrukture da na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza,
- (4) u slučaju da upravljač i prevoznik nisu u stanju da zaključe Izveštaj o istrazi, odnosno da je jedno od mišljenja člana Komisije izuzeto, organi upravljača i železničkog prevoznika, formiraju Radno telo u cilju zaključka zajedničkog izveštaja o istrazi,
- (5) elementi strukturnih podсистема mogu se stavljati na tržište samo ako imaju deklaraciju o usaglašenosti u deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Usvajanjem napred navedenih promena unaprediće se odredbe Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju i stvoriti uslovi za unapređenje efikasnosti železničkog sistema.

4) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Promene koje se predlažu odnose se na rad upravljača javne železničke infrastrukture i železničkih prevoznika u Republici Srbiji.

5) Koja promena se predlaže?

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je, u saradnji sa Direkcijom za železnice Republike Srbije i Centrom za istraživanje nesreća na železnici Republike Srbije identifikovali su i predložili za izmene odredbe navedene u tački 3) Priloga 2) ove Analize.

6) Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Promena je neophodna u predloženom obimu.

7) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Predlog zakona će imati neposredan uticaj na upravljača javne železničke infrastrukture i železničke prevoznika, koji zajedno čine učesnike na transportnom tržištu železničkih transportnih usluga u Republici Srbiji.

Ciljna grupa na koja će predložena rešenja imati efekte su upravljači javne železničke infrastrukture, železnički prevoznici, Direkcija za železnice, vlasnici odnosno korisnici industrijskog koloseka, kao i drugi pružaoci usluga u železničkom transportu.

8) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne. Mora se menjati navedeni Zakon.

9) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Ne.

10) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (*status quo*).

Zadržavanjem postojećeg stanja došlo bi do povećanja broja nezaključenih istraga i samim tim do značajnog narušavanja efikasnosti železničkog transporta u Republici Srbiji.

11) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Imajući u vidu da je prevoz putnika na nivou Evropske unije i dalje relativno neprofitabilna delatnost (funkcioniše na osnovu ugovora o obavezi javnog prevoza i nadoknade po osnovu istog) koju karakteriše nizak stepen razvijenosti konkurencije i mali broj profitabilnih ruta, uz činjenicu da je i dalje niska finansijska i ekonomska moć nacionalnih železničkih prevoznika, može se reći da bi svako dodatno komplikovanje rada prevoznika na tržištu smanjivala konkurentnost železničkog transporta i samim tim i konkurentnost svih korisnika železničkih usluga u unutrašnjem i međunarodnom transportu roba privrednih subjekata Republike Srbije.

PRILOG 3:**Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva**1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Neophodna promena je potrebna radi dalje integracije domaćeg tržišta železničkih usluga u tržište EU, kroz usaglašavanje regulatornog okvira, što na kraju treba da rezultuje unapređenjem efikasnosti transportnog procesa na železničkoj mreži Republike Srbije.

Kod ovih odredbi potrebno je imati u vidu odloženu primenu, koja je neophodna iz razloga finansijske i ekonomske održivosti železničkog prevoznika koji je, kao i ceo železnički sektor, nedavno izašao iz procesa restrukturiranja.

- 2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Predlogom zakona postiže se naročito:

- precizira se koji pravni subjekti ispunjavaju uslove za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, sistema energija, signalno-sigurnosnih postrojenja, kao i telekomunikacione mreže,
- pravo upravljača železničke infrastrukture za dalje unapređenje bezbednosti saobraćaja vozova, propisivanjem prava da na osnovu podataka dobijenih od uređaja za detekciju zagrejanih osovina i uređaja za detekciju ravnih mesta na točkovima, zaustavi voz i traži od železničkog prevoznika otklanjanje neispravnosti ili isključenje neispravnih vozila iz sastava voza,
- unapređenje efikasnosti istraga nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, koje se ogleda da u slučaju da upravljač i prevoznik nisu u stanju da zaključe Izveštaj o istrazi, odnosno da je jedno od mišljenja člana Komisije izuzeto, organi upravljača i železničkog prevoznika, formiraju Radno telo u cilju zaključka zajedničkog izveštaja o istrazi,
- dodatno preciziranje primene interoperabilnosti železničkog sistema sa evropskim tehničkim specifikacijama interoperabilnosti propisivanjem da se elementi strukturnih podsistema mogu stavljati na tržište Republike Srbije samo ako imaju deklaraciju o usaglašenosti u deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

- 3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioriternim ciljevima Vlade?

Da.

- 4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Predložena rešenja u Predlogu zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju najbolje će se videti u unapređenju efikasnosti železničkog upravljača i železničkih prevoznika, unapređenju efikasnosti istraga nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju tako što bi se u slučaju da izveštaj o istrazi nije zaključen, odnosno da je jedno od mišljenja člana Komisije izuzeto, organi upravljača i železničkog prevoznika formiraju Radno telo u cilju zaključka zajedničkog izveštaja o istrazi. Formiranjem Radnog tela eliminisaće se dosadašnja neefikasnost u zaključivanju istraga nesreća i nezgoda.

Opšti cilj koji se želi postići ovim zakonom ostvaruje se dovođenjem Istrage o nesreći do njenog izvesnog ishoda. Saglasno Pravilniku o istraživanju, evidentiranju, statističkom praćenju i objavljivanju podataka o nesrećama i nezgodama („Službeni glasnik RS”, broj 4/16) nesreća, to je Izveštaj o istrazi, kao

finalni akt Istražne Komisije kojom se potvrđuje da je stanje stvari po istrazi dovoljno razjašnjeno. Budući da istragu vodi Komisija koja je sastavljena od dva pravna lica (upravljatelj infrastrukture i prevoznik, odnosno železnički operater koji je učestvovao u nesreći) ishod istrage može biti i parnični postupak, odnosno spor pred Privrednim sudom. Ukoliko bi se obe strane složile da nisu postigle konsenzus, predmetnim zaključkom komisije bi se izričito konstatovalo da nije utvrđen uzrok nesreće i na čijoj je strani odgovornost za nesreću, a time i visina i stepen posledice nesreće, te bi na način stranke bile u mogućnosti da blagovremenu pokrenu postupak pred nadležnim sudom i rasprave sporne činjenice koje su predmet spora.

Poseban cilj koji se dostiže primenom izabrane opcije ostvaruje se u redukcovanju broja „otvorenih” istraga, odnosno smanjenje broja internih istraga koje nisu okončane (u kojima nije donet ikakav Izveštaj o istrazi, u svojstvu zaključka). Postizanje saglasnosti (Izveštaja o istrazi) je osnov za dalje procesuiranje i formalno „zatvaranje” interne istrage. Pokazatelj učinaka bi bio sledeći: s obzirom da u 2018. godini je evidentirano više od 50% istraga (28 od 50 ukupno) koje su ostale „otvorene” (nisu okončane), odnosno bez donetog Izveštaja o istrazi (predlagaču nisu dostupni podaci za 2019. godinu), intencija predlagača bi bila da se u 2020. godini broj istraga koje nisu okončane pred Komisijom smanji na oko 25% od ukupnog broja slučajeva zabeleženih u toj godini. Na opisan način predlagač će biti u mogućnosti da prati implementaciju ovog propisa i nivo ispunjenosti predviđenog cilja za donošenje ovog zakona.

Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

- 1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?

Izmene i dopune Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju su jedino rešenje za unapređenje efikasnosti i bezbednosti železničkog saobraćaja. Dakle, nema drugih opcija za postizanje željene promene. Opcija „status quo” ništa ne rešava već samo dodatno komplikuje odvijanje železničkog saobraćaja.

- 2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Nema drugih opcija za postizanje željene promene.

- 3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično) ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

Nisu predviđene nikakve restriktivne mere.

- 4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljачko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Nema institucionalno-upravljачko-organizacionih mera koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi. Donošenjem izmena i dopuna zakona stvoriće se uslovi za unapređenje bezbednosti železničkog saobraćaja.

- 5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Sprovođenje informativno-edukativnih mera nije potrebno da bi se postigli opšti i posebni ciljevi.

- 6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

Problem se može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora.

- 7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da.

- 8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

Opcija je primena regulatorne mere, odnosno izmena i dopuna Zakona.

Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

- 1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Predložena zakonska rešenja će uticati na javne prihode na ta način što će Direkcija za železnice izdavati:

- sertifikat o ispunjenosti uslova koje mora da ispuni telo za ocenu rizika, sa rokom važenja do pet godina;
- sertifikat o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, održavanja podsistema energija, održavanja signalno-sigurnosnih uređaja i održavanje železničke telekomunikacione mreže
- saglasnost za održavanje podsistema turističko-muzejske železnice

Navedeni finansijski izdaci predstavljaju nove troškove za subjekte regulacije i njihova visina će biti definisana u narednom periodu, kroz izmene zakona kojim se definišu republičke administrativne takse u delu koji se odnosi na odeljak a - takse za spise i radnje organa u Republici Srbiji, (XVIa - spisi i radnje u oblasti prevoza u železničkom saobraćaju), tarifni broj 148.

Ovi nameti, koji se odnose na sve pomenute javne isprave (sertifikate), do sada se nisu naplaćivali, obzirom da do sada još nisu evidentirani pravni subjekti (primer „Telo za ocenu rizika”), pa se konkretno ne može precizno definisati broj subjekata koji će biti obveznici ovih finansijskih izdataka. Okvirno je predviđeno da će se nakon pet godina ovi akti obnavljati i da će se njihov ukupan iznos usklađivati sa troškovima izrade i izdavanja samih sertifikata, što se u ovom trenutku još uvek ne može procenti (budući da nije poznata ukupna masa zainteresovanih pravnih lica, niti su poznati troškovi izrade sertifikata, pogotovo ako se uzme u obzir razmatranje izrade npr. digitalnih sertifikata koje izrađuje kovnica novca „Topčider” ili mogućnost akreditacije u Akreditacionom telu Srbije. Proces utvrđivanja visine naknada će se odvijati u saradnji sa ministarstvom zaduženim za poslove finansija.

- 2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbeđivanje finansijskih sredstava za realizaciju propisanih mera.

- 3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

- 4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Nije relevantno.

- 5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

Nije relevantno.

- 6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Nije relevantno.

PRILOG 6:

Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

- 1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Predlogom zakona će se privrednim subjektima u oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja stvoriti sledeći dodatni troškovi po osnovu:

- propisivanje roka važenja do pet godina za sertifikat ispunjenosti uslova koje mora ispuniti telo za ocenu rizika upravljača železničke infrastrukture i svih železničkih prevoznika, čime se uvodi novi administrativni postupak za privredne subjekte u pogledu obaveze obnavljanja sertifikata;
- troškovi po osnovu uvođenja saglasnosti koju izdaje Direkcija za železnice prilikom izdavanja akta o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice;
- pribavljanja potvrde o zdravstvenoj sposobnosti zaposlenog osoblja za poslove održavanja gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, sistema energija, signalno-sigurnosnih postrojenja i telekomunikacione mreže;
- uvođenje obaveze da, umesto železničke škole ili centra stručnog osposobljavanja, poslodavac bude taj koji sprovodi praktično stručno osposobljavanje železničkih radnika.

Predlogom zakona uspostavlja se pravni osnov za „buduće” definisanje konkretnog iznosa takse u Zakonu o RAT za izdavanje gorepobrojanih akata u oblasti bezbednosti železničkog saobraćaja. Za sada nije poznat pravni subjekt koji bi aplicirao za konkretni sertifikat (npr. sertifikat o održavanju podsistema turističko-muzejske železnice) jer trenutno te poslove sprovodi upravljač železničke infrastrukture, te se stoga ne može proceniti njihov potencijalni broj. Prema okvirnim podacima broja podsistema turističko-muzejske železnice, moguće je predvideti do tri pravna lica, obzirom da još uvek postoje zavisna društva „Železnica Srbije” a.d. koja svoj status nisu rešile postignutom reformom železnice (npr. Zaštitna radionica, Srbijakombi, Zavod za zaštitu radnika železnice, Beogradčvor i dr.)

Prema trenutno dostupnim podacima, predlagač nije u mogućnosti da precizno izračuna ukupno administrativno opterećenje privrede po osnovu uvođenja navedenih novih procedura, s obzirom da se njihova visina precizno definisati naknadnim izmenama zakona kojim se definiše visina republičkih administrativnih taksi. S tim u vezi, treba istaći i da će biti moguće izvršiti precizniji obračun troškova po osnovu pribavljanja potvrde o zdravstvenoj sposobnosti zaposlenog osoblja i uvođenje obaveze za poslodavca da

sprovodi praktično stručno osposobljavanje železničkih radnika, tek kada budu usvojeni i odgovarajući podzakonski akti koji će bliže definisati navedene obaveze privrednih subjekata.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Sprovođenjem izmena i dopuna zakona upravljač javne železničke infrastrukture i železnički prevoznici imaju podršku u smislu unapređenja sopstvene organizacije, stručnog osposobljavanja zaposlenih, uspešnog za uspešno završe na istraživanju i utvrđivanju uroka, posledica i odgovornosti za nezgode, nesreće i ozbiljne nesreće. Ovim unapređuju svoju unutrašnju organizaciju i efikasnost.

- 3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Ne.

- 4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničko-tehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Postignuta organizaciona rešenja se realizuju postojećim zaposlenima preraspodelom nadležnosti u okviru železničkog sistema.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Nije relevantno

- 6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

Izmenom zakona omogućuje se da praktično osposobljavanje zaposlenih vrši poslodavac, upravljač javne železničke infrastrukture i železnički prevoznik, u skladu sa propisima koji regulišu potrebne kvalifikacije odnosno teorijska i praktična znanja neophodna za izvršenje zadataka u železničkom saobraćaju.

PRILOG 7:**Ključna pitanja za analizu efekata na društvo**

- 1) Kolike troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati građanima?

Izabrana opcija će, po stupanju na snagu odredbi, potencijalno ostvariti materijalnu korist železničkim prevoznicima jer će se skratiti vreme istraživanja nezgoda i nesreća pa će transportna sredstva biti više vremena u eksploataciji odnosno u transportu.

- 2) Da li će efekti realizacije izabrane opcije štetno uticati na neku specifičnu grupu populacije i da li će to negativno uticati na uspešno sprovođenje te opcije, kao i koje mere treba preduzeti da bi se ovi rizici sveli na minimum?

Predloženim merama se sprečavaju negativni uticaji na sve zainteresovane grupe u privredi.

- 3) Na koje društvene grupe, a posebno na koje osetljive društvene grupe, bi uticale mere izabrane opcije i kako bi se taj uticaj ogledao (pre svega na siromašne i socijalno isključene pojedince i grupe, kao što su osobe sa invaliditetom, deca, mladi, žene, stariji preko 65 godina, pripadnici romske nacionalne manjine, neobrazovani, nezaposleni, izbegla i interno raseljena lica i stanovništvo ruralnih sredina i druge osetljive društvene grupe)?

Izabrana opcija će imati pozitivan uticaj na sve putnike, naročito na privredu regiona koji su opredeljeni za korišćenje usluga transporta železničkih prevoznika. Samim tim, s obzirom da su železničke tarife niže od konkurentnih tarifa u drugim vidovima transporta, indirektno će i osetljive grupe imati određene benefite od unapređenja efikasnosti železničkog transporta.

- 4) Da li bi i na koji način izabrana opcija uticala na tržište rada i zapošljavanje, kao i na uslove za rad (npr, promene u stopama zaposlenosti, otpuštanje tehnoloških viškova, ukinuta ili novoformirana radna mesta, postojeća prava i obaveze radnika, potrebe za prekvalifikacijama ili dodatnim obukama koje nameće tržište rada, rodnu ravnopravnost, ranjive grupe i oblike njihovog zapošljavanja i slično)?

Nije relevantno.

- 5) Da li izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman, ili dovode do direktne ili indirektno diskriminacije različitih kategorija lica (npr, na osnovu nacionalne pripadnosti, etničkog porekla, jezika, pola, rodnoeg identiteta, invaliditeta, starosne dobi, seksualne orijentacije, bračnog statusa ili drugih ličnih svojstava)?

Izabrane opcije omogućavaju ravnopravan tretman svih korisnika železničkih usluga.

- 6) Da li bi izabrana opcija mogla da utiče na cene roba i usluga i životni standard stanovništva, na koji način i u kojem obimu?

Objašnjeno pod 3) ovog Priloga.

- 7) Da li bi se realizacijom izabranih opcija pozitivno uticalo na promenu socijalne situacije u nekom određenom regionu ili okrugu i na koji način?

Da, jer izabrana opcija utiče podjednako na celu teritoriju Republike Srbije.

- 8) Da li bi se realizacijom izabrane opcije uticalo na promene u finansiranju, kvalitetu ili dostupnosti sistema socijalne zaštite, zdravstvenog sistema ili sistema obrazovanja, posebno u smislu jednakog pristupa uslugama i pravima za osetljive grupe i na koji način?

Nije relevantno.

PRILOG 8:

Ključna pitanja za analizu efekata na životnu sredinu

- 1) Da li izabrana opcija utiče i u kojem obimu utiče na životnu sredinu, uključujući efekte na kvalitet vode, vazduha i zemljišta, kvalitet hrane, urbanu ekologiju i upravljanje otpadom, sirovine, energetska efikasnost i obnovljive izvore energije?

Predlog zakona ne prouzrokuje direktan uticaj na životnu sredinu, osim u meri u kojoj povećanjem kvaliteta železničkog prevoza dolazi do prelaska korisnika sa drugih vidova saobraćaja (pre svega prevoz automobilima, autobusima i sl.) što dovodi do pozitivnog uticaja na životnu sredinu imajući u vidu da je železnica ekološki povoljan vid prevoza.

- 2) Da li izabrana opcija utiče na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu?

Predlog zakona ne prouzrokuje negativan uticaj na kvalitet i strukturu ekosistema, uključujući i integritet i biodiverzitet ekosistema, kao i floru i faunu

- 3) Da li izabrana opcija utiče na zdravlje ljudi?

Predlog zakona neće proizvesti negativan uticaj na zdravlje ljudi.

- 4) Da li izabrana opcija predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi i da li se dopunskim merama može uticati na smanjenje tih rizika?

Predlog zakona ne predstavlja rizik po životnu sredinu i zdravlje ljudi.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast?

Predlog zakona ne utiče na zaštitu i korišćenje zemljišta u skladu sa propisima koji uređuju predmetnu oblast.

PRILOG 9:

Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

- 1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?

Predlogom zakona ne uvode se organizacione, upravljačke ili institucionalne promene.

- 2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

MGSI i Direkcija za železnice imaju potrebne administrativne kapacitete, a restrukturiranje upravljača javne železničke infrastrukture i železničkih prevoznika u Republici Srbiji je izvršeno 2015. godine u skladu sa evropskim preporukama.

- 3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti ?

Za realizaciju izabrane opcije nije bilo potrebno nikakvo dodatno restrukturiranje.

- 4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Da.

- 5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost?

Izabrana opcija ovog Predloga zakona daje sigurnu izvesnost Istrazi o nesrećama na železnici. Presumpcijom konačnog ishoda, odnosno pretpostavkom verovatnoće da će se učesnici nezgode usaglasiti u stavovima, makar oni bili i suprotni, daje za osnov zaključenje istrage, odnosno donošenja Zaključka istrage o nesreći, a time svakako i do sigurnog epiloga (makar i sudskog).

- 6) Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Da.

- 7) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

S obzirom da je restrukturiranje železničkog sistema u Republici Srbije završeno 2015. godine, to nema potrebe za dodatnim merama.

PRILOG 10:

Ključna pitanja za analizu rizika

- 1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Da.

- 2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Predložene izmene Predloga zakona ne zahtevaju obezbeđivanje finansijskih sredstava za njegovo sprovođenje.

- 3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Prisutna je neizvesnost daljeg oblikovanja zakonskog okvira u ovoj oblasti na nivou EU s obzirom na ograničenost finansijske sposobnosti većine železničkih prevoznika za prevoz u EU.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa
Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada
Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
2. Naziv propisa
Predlog zakona o izmenama i dopunama zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju
Draft of the Law on changes and amendments to the Law on safety in railway traffic
3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):
 - a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,
Naslov 8- Politike saradnje, član 108- Transport
 - b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,
Opšti rok iz člana 8 SSP-a, u vezi sa članom 72.
 - v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
ispunjava u potpunosti
 - g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,
/
 - d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

Mesto u strukturi NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14.1. Kopneni transport - 3.14.1.2. Železnički transport

2019-43
I/2020

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:
 - a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka d) – potpuno usklađeno
 - b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007. (prečišćena verzija, 2016-07-01)

Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01)

CELEX 32007L005932007L0059R(01)

32014L0082

32019R0554

Delimično usklađeno

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

/

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

Za potpuno usklađivanje sa Direktivom (EU) br. 2007/59 neophodno je donošenje novog Zakona o železnici koje je planirano u I kvartalu 2021. godine radi usklađivanja sa IV paketom železničkih propisa.

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

Rok za potpuno usklađivanje sa Direktivom (EU) br. 2007/59 planiran je za IV kvartal 2021. godine.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

/

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

Jesu

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

Nije

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

U toku postupka pripreme ovog zakona nije ostvarena saradnja sa Evropskom komisijom, tj. tekst nije poslat EK na sugestije i komentare.

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti.

1. Naziv propisa Evropske unije :		2. „CELEX” oznaka EU propisa				
Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovoda koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007. (prečišćena verzija, 2016-07-01)		32007L0059 32014L0082 32016L0882				
Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community, OJ L 315, 3.12.2007 (consolidated version, 2016-07-01)						
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:		4. Datum izrade tabele: 02.4.2018.				
Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada						
Obradivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture						
5. Naziv (nacarta, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:		6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:				
0.1. Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Sl.Glasnik RS”, br.41/18)		2017-504				
Law on Safety in Railway Traffic						
0.2. Pravilnik o obrascu dozvole za upravljanje vučnim vozilom, obrascu dodatnog uverenja i obrascu dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja ("Službeni glasnik RS", br. 22/2016 i 89/2016)						
Rulebook on the Treatment of the License for the Management of a Towing Vehicle, Additional Authorization Process and Advice for Regulation of Railway Traffic						
0.3. Pravilnik o elementima registra dozvola za upravljanje vučnim vozilom i elementima registra dodatnih uverenja („Sl. glasnik RS“, broj 22/16)						
0.4 Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju						
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti

1.	This Directive lays down the conditions and procedures for the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. It specifies the tasks for which the competent authorities of the Member States, train drivers and other stakeholders in the sector, in particular railway undertakings, infrastructure managers and training centres, are responsible.			PU	Ova odredba se odnosi na oblast primene direktive i njen smisao sadržan je u celokupnom tekstu zakona, izuzev odredaba koje se odnose na EU članice, i kao takve su neprenosive.	
2.	<p>1. This Directive shall apply to train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community for a railway undertaking requiring a safety certificate or an infrastructure manager requiring a safety authorisation.</p> <p>2. Member States shall not, on the basis of national provisions pertaining to other staff on board freight trains, prevent freight trains from crossing borders or providing domestic transport in their territory.</p> <p>3. Without prejudice to the Article 7, Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive train drivers operating exclusively on:</p> <p>(a) metros, trams and other light rail systems;</p> <p>(b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and are intended only for the operation of local, urban or suburban passenger and freight services;</p> <p>(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owners for their own freight operations;</p> <p>(d) sections of track that are temporarily closed to normal traffic for the purpose of maintaining, renewing or upgrading the railway system.</p>			NP	<p>Ova odredba se odnosi na EU članice, i kao takva je neprenosiva.</p> <p>Transportno tržište još uvek nije otvoreno za strane prevoznike.</p> <p>Diskreciono pravo</p>	

3.1	For the purposes of this Directive: (a) 'competent authority' means the safety authority referred to in Article 16 of Directive 2004/49/EC;	01. 3.	Poslovi Direkcije za željeznice (u daljem tekstu: Direkcija), kao nacionalnog tela za bezbednost u oblasti železničkog saobraćaja, su: 1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja; 3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti; 7) drugi poslovi utvrđeni ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice.	PU		
-----	--	-----------	--	----	--	--

3.2	(b) 'train driver' means a person capable and authorised to drive trains, including locomotives, shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles or trains for the carriage of passengers or goods by rail in an autonomous, responsible and safe manner;	01. 2.36.	mašinovođa je lice sposobno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima, na samostalan, odgovoran i bezbedan način	PU		
3.3	(c) 'other crew members performing safety-critical tasks' means staff on board the train who are not train drivers but who help to ensure the safety of the train and of the passengers and goods being transported;	01. 2.6.	6) vozopratno osoblje je zajednički naziv za vozovođu, konduktera i voznog manevristu	DU		
3.4	(d) 'railway system' means the system composed of the railway infrastructures, comprising lines and fixed installations of the rail system plus the rolling stock of all categories and origin travelling on that infrastructure, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.23.	23) železnički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;	PU		
3.5	(e) 'infrastructure manager' means any body or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or on part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	01. 2.61.	61) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice	DPU	Ova odredba je u potpunosti usklađena, izuzev dela odredbe koji se odnosi na diskreciono pravo koje nije iskorišćeno u zakonu - ova mogućnost nije data	Diskreciono pravo koje nije iskorišćeno u zakonu - ova mogućnost nije data

3.6	f) 'railway undertaking' means any railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure [14], and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction. The term also includes undertakings which provide traction only;	01. 2.21.	21) železnički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	PU		
3.7	(g) 'technical specifications for interoperability' or 'TSIs' means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and to ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	01. 2.57.	59) tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo pod sistema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;	PU		
3.8	(h) 'Agency' means the European Railway Agency established by Regulation (EC) No 881/2004 [15] of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004;			NP	Odnosi se na Agenciju	
3.9	(i) 'safety certificate' means the certificate issued to a railway undertaking by a competent authority in accordance with Article 10 of Directive 2004/49/EC;	01. 16.3.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da ispunjava zahteve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.	PU		

		23.1.	Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija na propisanom obrascu.			
3.10	(j) 'certificate' means the harmonised complementary certificate indicating the infrastructure on which the holder is authorised to drive and the rolling stock which the holder is authorised to drive;	01. 2.11.	11) dodatno uverenje je isprava na osnovu koje železnički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj železničkoj infrastrukturi;	DU		
3.11	(k) 'safety authorisation' means the authorisation issued to an infrastructure manager by a competent authority in accordance with Article 11 of Directive 2004/49/EC;	01. 21.1. 23.1.	Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija na propisanom obrascu.	PU		
3.12	l) 'training centre' means an entity accredited or recognised by the competent authority to give training courses.	01. 2.64.	64) centar za stručno osposobljavanje je ustanova sertifikovana za obavljanje teoretskog i praktičnog stručnog osposobljavanja i njegovu proveru.	PU		

4.1.	<p>1. All train drivers shall have the necessary fitness and qualifications to drive trains and shall hold the following documents:</p> <p>(a) a licence demonstrating that the driver satisfies minimum conditions as regards medical requirements, basic education and general professional skills. The licence shall identify the driver and the issuing authority and shall state the duration of its validity. The licence shall comply with the requirements of Annex I, until the Community certification model is adopted, as provided for in paragraph 4;</p> <p>(b) one or more certificates indicating the infrastructures on which the holder is authorised to drive and indicating the rolling stock which the holder is authorised to drive. Each certificate shall comply with the requirements of Annex I.</p>	<p>01.</p> <p>66.1.</p> <p>66.2.</p> <p>65.1.2.</p> <p>68.11.</p>	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none">1) da ima propisanu stručnu spremu;2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom;3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja. <p>Direkcija propisuje postupak izdavanja dozvole, obrazac dozvole, obrazac zahteva za izdavanje dozvole i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev.</p> <p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove:</p> <ol style="list-style-type: none">2) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih uverenja; <p>Izgled i sadržinu obrasca dodatnog uverenja i overene kopije dodatnog uverenja propisuje Direkcija.</p>	PU		
------	--	--	---	----	--	--

4.2.	<p>2. However, the requirement to hold a certificate for a specific part of infrastructure shall not apply in the exceptional cases listed hereafter, provided that another train driver who possesses a valid certificate for the infrastructure concerned sits next to the driver during driving:</p> <p>(a) when a disturbance of the railway service necessitates the deviation of trains or maintenance of tracks, as specified by the infrastructure manager;</p> <p>(b) for exceptional, one-off services which use historical trains;</p> <p>(c) for exceptional, one-off freight services, provided that the infrastructure manager agrees;</p> <p>(d) for the delivery or demonstration of a new train or locomotive;</p> <p>(e) for the purposes of training and examining drivers.</p> <p>The use of this possibility shall be a decision of the railway undertaking and may not be imposed by the relevant infrastructure manager or by the competent authority.</p> <p>Whenever an additional driver is used as provided for above, the infrastructure manager shall be informed beforehand.</p>	<p>01. 68.3.</p> <p>68.4.</p>	<p>Lice iz stava 1. ovog člana ne mora imati dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture u sledećim slučajevima:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kada smetnje u odvijanju železničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju železničke pruge zahtevaju kretanje vozova obilaznim prugama; 2) izuzetni jednokratni saobraćaj muzejskih vozova; 3) izuzetni jednokratni prevoz robe, uz saglasnost upravljača; 4) potrebe isporuke ili prezentaciji novog voza ili vučnog vozila; 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. <p>Železnički prevoznik odlučuje o primeni mogućnosti iz stava 3. ovog člana. Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti tu obavezu.</p> <p>U slučajevima iz stava 3. ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture, o čemu se unapred obaveštava upravljač.</p>	PU		
------	--	-----------------------------------	--	----	--	--

		68.5				
4.3.	<p>3. The certificate shall authorise driving in one or more of the following categories:</p> <p>(a) category A: shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles and all other locomotives when they are used for shunting;</p> <p>(b) category B: carriage of passengers and/or of goods.</p> <p>A certificate may contain an authorisation for all categories, covering all codes as referred to in paragraph 4.</p>	01. 68.2.	<p>Dodatnim uverenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:</p> <p>1) kategorija A – manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;</p> <p>2) kategorija B – vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.</p>	PU		
4.4.	<p>4. By 4 December 2008 the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, a Community model for the licence, the certificate and the certified copy of the certificate, and also determine their physical characteristics, taking into account therein anti-forgery measures. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory</p>			NP	Odnosi se na Komisiju, a ne na države	

	<p>procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). By 4 December 2008, the Commission shall adopt the measures designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, and concerning the Community Codes for the different types in categories A and B as referred to in paragraph 3 of this Article in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>					
5.	<p>Competent authorities and issuing bodies shall take all necessary steps to avoid the risks of falsification of licences and certificates and tampering with the registers provided for in Article 22.</p>			NU	Mere protiv falsifikovanja su predmet Krivičnog zakona	
6.1.	<p>1. A licence shall be owned by its holder and shall be issued by the competent authority as defined in Article 3(a).</p>	<p>01. 66.1.</p> <p>66.8.</p>	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja.</p> <p>Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.</p>	PU		U ovoj fazi procesa pristupanja odredba

	Where a competent authority or its agent issues a licence in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the licence using one of the Community languages.			PU NP	primenljiva samo na nivou država članica.	
6.2.	<p>2. A certificate shall be issued by the railway undertaking or the infrastructure manager who employs or contracts the driver. The certificate shall be owned by the undertaking or manager issuing it.</p> <p>However, in accordance with Article 13(3) of Directive 2004/49/EC, drivers shall be entitled to obtain a certified copy.</p> <p>Where a railway undertaking or an infrastructure manager issues a certificate in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the certificate using one of the Community languages.</p>	<p>01. 68.1.</p> <p>68.10.</p>	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje:</p> <p>Original dodatnog uverenja pripada poslodavcu, koji je dužan da na zahtev nosioca dodatnog uverenja izda overenu kopiju.</p>	<p>PU</p> <p>PU</p> <p>NP</p>	<p>U ovoj fazi procesa pristupanja odredba primenljiva samo na nivou država članica</p>	
7.1.	1. A licence shall be valid throughout the whole territory of the Community.			NU	Zakonom se ne može utvrditi obaveza država članica EU da priznaju dozvolu izdatu u Srbiji	
7.2.	2. A certificate shall be valid only on those infrastructures and rolling stock identified on it.	<p>01. 68.2.</p>	<p>Dodatnim uverenjem lice iz stava 1. ovog člana se ovlašćuje da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sledećih kategorija:</p>	PU		

8.	The certification documents of train drivers of a third country operating exclusively on border-crossing sections of a Member State's railway system may be recognised by that Member State in accordance with any bilateral agreements with the third country in question.	01. 66.13. 68.15	Dozvola izdata u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma. Dodatno uverenje izdato u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.	PU		
9.1.	1. To obtain a licence, applicants shall satisfy the minimum requirements set out in Articles 10 and 11. To obtain a certificate and for it to remain valid, applicants shall hold a licence and satisfy the minimum requirements set out in Articles 12 and 13.	01. 66.1. 68.1.	Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom; 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja. Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje: 1) je položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se dodatno uverenje odnosi; 2) je položilo ispit u vezi poznavanja železničke infrastrukture na koju se dodatno uverenje odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači; 4) ima dozvolu.	PU		

9.2.	<p>2. A Member State may apply more stringent requirements with regard to the issuing of licences on its own territory.</p> <p>Nevertheless, it shall recognise licences issued by other Member States, in accordance with Article 7.</p>	-	-	NP	Diskreciona odredba	
10.	<p>Member States shall prescribe the minimum age of licence applicants, which shall be at least 20 years. However, a Member State may issue licences to applicants from the age of 18 years, the validity of such a licence then being limited to the territory of the issuing Member State.</p>	01. 66.13.	<p>Dozvola izdata u drugoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.</p>	DU	<p>S obzirom da Srbija nije članica EU, međusobno priznavanje dozvola moguće je na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.</p>	
11.1.	<p>1. Applicants shall have successfully completed at least nine years' education (primary and secondary) and have successfully concluded basic training equivalent to level 3 referred to in Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (1).</p>	01. 66.1.	<p>Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sledeće uslove: 1) da je navršilo 18 godina života, odnosno 20 godina života za upravljanje vučnim vozilom u prekograničnom saobraćaju; 2) da poseduje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i jedno ili više dodatnih uverenja; 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.</p> <p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 1) da ima propisanu stručnu spremu;</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU	DU	<p>Sistem školovanja u Srbiji je drugačiji. Mašinovođa mora imati završeno osnovno obrazovanje u trajanju od 8 godina i srednje obrazovanje u trajanju od 4 godine.</p> <p>Konkretna stručna sprema biće propisana podzakonskim aktom.</p>

		75.1.				
		75.2.				Zdravstveni uslovi, navedeni u Aneksu II, će biti potpuno transponovani u podzakonskom aktom iz čl. 75.2.
11.3.	3. Applicants shall demonstrate their occupational psychological fitness by passing an examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a psychologist or a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in section 2.2 of Annex II.	01. 75.1.	Železnički radnik mora ispunjavati posebne zdravstvene uslove propisane ovim zakonom i biti psihički i fizički sposoban za obavljanje svojih poslova i zadataka.	PU		Zdravstveni uslovi, navedeni u Aneksu II, će biti potpuno transponovani u podzakonskom aktom iz čl. 75.2.
		75.2.	Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra. Zdravstvene preglede lica koja se			

		79.1.	<p>stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vođenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.</p>			
11.4.	4. Applicants shall have demonstrated their general professional competence by passing an examination covering at least the general subjects listed in Annex IV.	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove: 3) da je položilo ispit iz opštih stručnih znanja.</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU		Podzakonski akt iz člana 64. sadržaće sve elemente navedene u Aneksu IV, čime će se postići potpuna usklađenost.
12.	The linguistic knowledge criterion referred to in Annex VI shall be met for the infrastructure for which the certificate is being applied.	01. 68.1.	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje: 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na železničkoj</p>	PU		

		64.	<p>infrastrukturi druge države, koji upravljač te države naznači;</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>			Podzakonski akt iz člana 64. sadržiće sve elemente navedene u Aneksu VI, čime će se postići potpuna usklađenost.
13.1.	1. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the rolling stock for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex V.	01. 68.1. 64.	<p>Dodatno uverenje izdaje poslodavac (železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka) licu koje:</p> <p>1) je položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnog vozila na koje se dodatno uverenje odnosi;</p> <p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	PU		Opšti predmeti navedeni u Aneksu V će biti transponovani u podzakonski akt iz čl. 64. čime će se postići potpuna usklađenost.

		66.3.	internet stranici postupak za dobijanje dozvole.			
14.2.	2. All licence applications shall be lodged with the competent authority by the candidate driver or any entity on his behalf.	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove:</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim vozilom izdaje se licu koje ispunjava uslove propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost železnice i koje je podnelo zahtev za izdavanje dozvole na propisanom obrascu sa potrebnom dokumentacijom.</p>	DU	Zahtev može da podnese samo kandidat za mašinovođu	
14.3.	3. Applications submitted to the competent authority may be for the grant of a new licence, the updating of licence particulars, a renewal or a duplicate.	01. 66.1.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove...</p> <p>Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.</p>	PU		
		66.9.				

		66.10.	U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ili propisa kojim se uređuje oblast železnice, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.			
		66.11.	U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.			
14.4.	4. The competent authority shall issue the licence as soon as possible and no later than one month after receiving all the necessary documents.	01. 66.7.	Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.	PU		
14.5.	5. A licence shall be valid for 10 years, subject to Article 16(1).	01. 66.8.	Dozvola se izdaje sa rokom važenja od deset godina i vlasništvo je nosioca.	PU		

	Railway undertakings and infrastructure managers shall update, without delay, a certificate whenever the certificate holder has obtained additional authorisations relating to rolling stock or infrastructure.	68.8.	odnosno za drugu železničku infrastrukturu.			
		68.12.				
16.1.	1. In order for a licence to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Article 11(2) and (3). With regard to medical requirements, the minimum frequency shall be observed in accordance with the provisions of section 3.1 of Annex II. These medical checks shall be conducted by, or under the supervision of, medical doctors accredited or recognised in accordance with Article 20. As far as general professional knowledge is concerned, the provisions of Article 23(8) shall apply.	01. 67.1.	Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveri ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom. Kopiju uverenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad železničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Direkciji.	PU		
		75.2.	Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra.			
			Zdravstvene preglede lica koja se stručno osposobljavaju za obavljanje poslova železničkog radnika i redovne i vanredne zdravstvene preglede železničkih radnika i zdravstvenu evidenciju o tim licima, odnosno o psihičkoj i fizičkoj sposobnosti tih lica vrše, odnosno vode zdravstvene			Podzakonski akt iz člana 75.2. obuhvatiće u potpunosti zahteve iz Aneksa II, čime će se postići potpuna usklađenost.

	<p>When renewing a licence, the competent authority shall verify in the register provided for in Article 22(1)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.</p>	<p>79.1.</p>	<p>ustanove koje su osposobljene i opremljene, odnosno koje ispunjavaju opšte uslove za obavljanje tih pregleda i vodenje evidencije propisane zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.</p> <p>Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.</p>			
		<p>66.9.</p>				

16.3.	3. Where a periodic check is missed or gives a negative result, the procedure laid down in Article 18 shall be applied.	<p>01. 69.1.</p> <p>04. 69.3. (3)</p> <p>69.3.</p> <p>69.4.</p>	<p>Da bi dodatno uverenje ostalo važeće, nosilac dodatnog uverenja je dužan da:</p> <p>1) učestvuje na redovnim i vanrednim usavršavanjima, kao i redovnim i vanrednim proverama stručne osposobljenosti;</p> <p>2) obavlja provere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na železničkoj infrastrukturi druge države.</p> <p>3) učestvuje na obuci iz sistema za upravljanje bezbednošću koju sprovodi poslodavac.</p> <p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Dodatno uverenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog uverenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p>	PU		
-------	---	--	--	----	--	--

17.	<p>When a driver ceases to work for a railway undertaking or an infrastructure manager, it shall inform the competent authority without delay.</p> <p>The licence shall remain valid, provided that the conditions in Article 16(1) remain fulfilled.</p> <p>A certificate shall become invalid when its holder ceases to be employed as a driver. However, the holder shall receive a certified copy of it and of all documents providing evidence of his training, qualifications, experience and professional competences. When issuing a certificate to a driver, a railway undertaking or infrastructure manager shall take account of all those documents.</p>	<p>01. 71.</p>	<p>Mašिनovođa je dužan da o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja obavesti Direkciju.</p> <p>Posle prestanka radnog odnosa dozvola ostaje važeća, ukoliko mašिनovođa ispunjava uslove iz člana 67. stav 1. ovog zakona.</p> <p>Dodatno uverenje prestaje da važi kada mašिनovođи prestane radni odnos kod poslodavca.</p> <p>U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac je dužan da mašिनovođи изда overenu kopiju dodatnog uverenja i vrati sve dokumente o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumenta iz stava 4. ovog člana.</p>	PU		
18.1.	<p>1. Railway undertakings and infrastructure managers shall be required to ensure, and to check, that the licences and certificates of the drivers they employ or contract are valid.</p> <p>They shall set up a system for monitoring their drivers. If the results of such monitoring call into question a driver's competence for the job and the continuing validity of his licence or certificate, railway undertakings and infrastructure managers shall immediately take the necessary action.</p>	<p>01. 72.1. 72.2.</p>	<p>Poslodavac proverava važenje dozvole i dodatnog uverenja mašिनovode koga zapošljava ili angažuje po ugovoru.</p> <p>Poslodavac uspostavlja sistem nadzora svojih mašिनovođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost mašिनovode za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili dodatnog uverenja, poslodavac odmah preduzima potrebne mere.</p>	PU		

		72.5.				
		72.6.				
19.1.1	1. The competent authority shall fulfil the following tasks in a transparent and non-discriminatory manner: (a) issuing and updating licences, and providing duplicates, as provided for in Articles 6 and 14;	01. 66.1. 66.9.	<p>Dozvolu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: dozvola) izdaje Direkcija, na propisanom obrascu, ako lice koje je podnelo zahtev ispunjava sledeće uslove...</p> <p>Po isteku roka iz stava 8. ovog člana, na zahtev lica iz stava 1. ovog člana, dozvola se obnavlja na osnovu uverenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom, što se evidentira u registru, propisanim članom 70. stav 1. ovog zakona.</p> <p>U slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli ili propisa kojim se reguliše oblast železnice, nosilac dozvole bez odlaganja podnosi zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole.</p> <p>U slučaju gubitka ili oštećenja dozvole, Direkcija izdaje duplikat.</p> <p>Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovoda, vodeći</p>			

19.1.2	(b) ensuring periodic examinations and/or tests as provided for in Article 16(1);	66.10. 66.11. 68.14. 67.1.	<p>računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.</p> <p>Da bi dozvola ostala važeća, nosilac dozvole dužan je da se podvrgava proveri ispunjenosti zdravstvenih uslova na način propisan ovim zakonom. Kopiju Uverenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad železničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Direkciji.</p> <p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.</p> <p>Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalažanja mera.</p> <p>Nalog iz stava 6. ovog člana može da sadrži i zabranu rada</p>	PU		Osim navedenog, periodični pregledi i/ili provere su zakonska obaveza ustanovljena ovim zakonom. Neizvršavanje ove obaveze je sankcionisano u kaznenim odredbama ovog zakona.
--------	---	---	--	----	--	---

		69.3.	mašino vođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.			
		69.5.				
		69.6				

		69.7				
--	--	------	--	--	--	--

19.1.3	(c) suspending and withdrawing licences, and notifying the issuing body of reasoned requests for the suspension of certificates, as provided for in Article 29;	67.2.	<p>Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p>	PU		
		67.3.	<p>Dozvola se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.</p> <p>Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.</p>			
		67.4.				

19.1.4	(d) if so designated by the Member State, recognising persons or bodies as provided for in Articles 23 and 25;	61.1.	<p>Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. <p>Bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja propisuje Direkcija.</p> <p>Centru stručnog osposobljavanja koji ispuni uslove iz stava 4. ovog člana Direkcija izdaje sertifikat, u formi rešenja, sa rokom važenja od pet godina.</p>	PU		
		61.4.	<p>Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači.</p> <p>Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.</p>			
		61.5.				
		62.6.				
		62.10.				

--	--	--	--	--	--	--

19.1.5	(e) ensuring that a register of persons and bodies accredited or recognised as provided for in Article 20 is published and updated;	61.9.	Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih centara za stručno osposobljavanje. Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.	PU		
19.1.6	(f) keeping and updating a register of licences as provided for in Articles 16(1) and 22(1);	62.15.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.			
19.17.	(g) monitoring the drivers' certification process as provided for in Article 26;	70.1.	Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti. Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj. Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno uverenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za			

19.1.8	<p>(h) carrying out inspections as provided for in Article 29;</p> <p>(i) establishing national criteria for examiners as provided for in Article 25(5).</p>	66.14.	<p>vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.</p> <p>Direkcija izdaje dozvolu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahteva za izdavanje dozvole iz stava 1. ovog člana.</p>			
		68.13.				

19.19	The competent authority shall respond quickly to requests for information and present any requests for additional information without delay when preparing licences.	62.10. 66.7.				Kada je reč o kompletiranju dokumentacije, dopuna dokumentacije se traži u skladu sa ZUP-om.
19.2.	2. The competent authority shall not delegate the tasks referred to in points (c), (g) and (i) of paragraph 1 to third parties.			NP	Zakon, uopšte, ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	

19.3.	3. Any delegation of tasks shall be transparent and non-discriminatory and shall not give rise to a conflict of interests.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.4.	4. Where a competent authority delegates or contracts tasks referred to in points (a) or (b) of paragraph 1 to a railway undertaking, at least one of the following conditions shall be complied with: (a) the railway undertaking issues licences only to its own drivers; (b) the railway undertaking does not enjoy exclusivity in the territory concerned for any of the delegated or contracted tasks.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.5.	5. Where a competent authority delegates or contracts tasks, the authorised representative or contractor shall be required, in performing such tasks, to comply with the obligations imposed on competent authorities by this Directive.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	
19.6.	6. Where a competent authority delegates or contracts tasks, it shall set up a system for checking how those tasks have been carried out and shall ensure that the conditions laid down in paragraphs 2, 4 and 5 are complied with.			NP	Zakon ne dopušta mogućnost delegiranja nadležnosti	

20.1.	1. Persons or bodies accredited under this Directive shall be accredited by an accreditation body appointed by the Member State concerned. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards and on the evaluation of a dossier submitted by candidates which provides appropriate evidence of their skills in the area in question.		-	NU	Odabrana je opcija iz člana 20.2. Direktive	
20.2.	2. As an alternative to the accreditation provided for in paragraph 1, a Member State may provide that persons or bodies recognised under this Directive shall be recognised by the competent authority or a body appointed by the Member State concerned. Recognition shall be based on criteria of independence, competence and impartiality. However, in cases when the particular competence sought is extremely rare, an exception to this rule shall be allowed after a positive opinion is given by the Commission in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). The criterion of independence does not apply in the case of the training referred to in Article 23(5) and (6).	01. 61 62 79		PU		Lica i tela navedena u čl. 61, 62 i 79. smatraju se priznatim u smislu ovog zakona

20.3.	3. The competent authority shall ensure the publication and updating of a register of persons and bodies which have been accredited or recognised under this Directive.	01. 61.9. 62.15. 79.3.	Direkcija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 5. ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Direkcija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača. Spisak zdravstvenih ustanova iz stava 1. ovog člana objavljuje Direkcija na svojoj internet stranici.	PU		
21.1.	1. The competent authority shall state the reasons for its decisions.	01. 4.1.1.	Direkcija se u svom radu pridržava sledećih načela: 1) obavlja svoje poslove na otvoren, nediskriminatorski i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;			
21.2.	2. The competent authority shall ensure that an administrative appeals procedure is set up allowing employers and drivers to request a review of a decision relating to any application under this Directive.		-	NU	Što se tiče mašinovođa, žalbeni postupak je predmet člana 68.6. i 68.7. Zakonom o upravnom postupku je predviđeno da se protiv odluka organa državne uprave (a to je Direkcija) može pokrenuti postupak pred sudom.	

21.3.	3. Member States shall take the necessary steps to ensure judicial review of the decisions taken by a competent authority.	01. 66.4. 66.15.	Rešenje o odbijanju izdavanja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o odbijanju obnavljanja i ažuriranja dozvole konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	PU		
22.1.	1. The competent authorities shall be required to: (a) keep a register of all licences issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every licence, which shall be accessible using the national number allotted to each driver. It shall be regularly updated;	01. 70.1. 03. 3.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima. Podaci koji se unose u registar dozvola svrstavaju se u četiri odeljka: 1) odeljak 1, koji sadrži podatke o trenutnom statusu dozvole; 2) odeljak 2, koji sadrži podatke o izdatoj dozvoli, sa elementima iz obrasca dozvole; 3) odeljak 3, koji sadrži podatke o istorijatu dozvole; 4) odeljak 4, koji sadrži podatke o ispunjenju osnovnih zahteva i prvim proverama da li dozvola može da se izda, kao i o naknadnim proverama da li dozvola može i dalje da važi. Direkcija, na zahtev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u	PU		

	(b) supply, upon reasoned request, information on the status of such licences to the competent authorities of the other Member States, the Agency or any employer of drivers.	70.2.	slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o statusu dozvola.			
22.2.	2. Each railway undertaking and infrastructure manager shall be required to: (a) keep a register, or ensure that a register is kept, of all certificates issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every certificate, as well as data relating to the periodic checks provided for in Article 16. It shall be regularly updated;	01. 70.3.1. 03.	Poslodavac je dužan da: 1) vodi i ažurira registar dodatnih uverenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena, koji sadrži podatke iz dodatnih uverenja, kao i podatke o periodičnim proverama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti; Podaci koji se unose u registar dodatnih uverenja svrstavaju se u četiri odeljka: 1) odeljak 1, koji sadrži podatke o statusu dozvole, koju poseduje nosilac; 2) odeljak 2, koji sadrži podatke o izdatim dodatnim uverenjima, sa elementima iz obrasca dodatnog uverenja; 3) odeljak 3, koji sadrži podatke o istorijatu dodatnog uverenja; 4) odeljak 4, koji sadrži podatke o	PU		

		7.	<p>osnovnim zahtevima i prvim proverama da li dodatno uverenje može da se izda, kao i o naknadnim proverama koje treba da se evidentiraju da bi dodatno uverenje moglo i dalje da važi.</p> <p>Odeljak 2 sadrži podatke o sadašnjem poznavanju železničkih vozila, poznavanju infrastrukture i poznavanju jezika, ocenjenim na proveru stručne osposobljenosti.</p> <p>Odeljak 2 sadrži datum sledećih očekivanih provera stručne osposobljenosti. Sa datumom narednih provera započinje novo „sadašnje stanje”, a prethodni podaci pomeraju se u odeljak 4, koji sadrži istorijske podatke.</p> <p>Poslodavac je dužan da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Direkciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi tražene podatke; 3) dostavlja informacije o podacima iz dodatnih uverenja na zahtev nadležnih organa drugih država kada pruža usluge u međunarodnom saobraćaju; 			
--	--	----	--	--	--	--

	<p>(b) cooperate with the competent authority of the Member State where they are domiciled in order to exchange information with the competent authority and give it access to data required;</p> <p>(c) supply information on the content of such certificates to the competent authorities of the other Member States upon their request, when this is required as a consequence of their transnational activities.</p>	<p>70.3.2.</p> <p>70.3.3.</p>				
22.3.	<p>3. Train drivers shall have access to the data concerning them which is stored in the registers of competent authorities and of railway undertakings, and shall be provided with a copy of that data on request.</p>	<p>01.</p> <p>70.4.</p>	<p>Mašिनovoda ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Direkcije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtev, bez naknade, dostave ti podaci.</p>	<p>PU</p>		
22.4.	<p>4. The competent authorities shall cooperate with the Agency in order to ensure the interoperability of the registers provided for in paragraphs 1 and 2.</p> <p>To this end, by 4 December 2008, the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, the basic parameters of the registers to be set up, such as data to be recorded, their format and the data exchange protocol, access rights, the duration of data</p>			<p>NP</p>	<p>Saradnja sa Agencijom podrazumeva članstvo u EU</p> <p>Obaveza za Komisiju</p>	

	retention and the procedures to be followed in cases of bankruptcy. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).					
22.5.	5. The competent authorities, infrastructure managers and railway undertakings shall ensure that the registers provided for in paragraphs 1 and 2 and the modes of operation of such registers comply with Directive 95/46/EC.			NP	Direktiva 95/46 odnosi se na zaštitu podataka o ličnosti i nije tema ZOB-a.	
22.6.	6. The Agency shall ensure that the system set up in paragraph 2(a) and (b) complies with Regulation (EC) No 45/2001.			NP	Obaveza Agencije koja se ne može propisivati u ZOB.	
23.1.	1. The training of drivers shall include a part relating to the licence and reflecting general professional knowledge as described in Annex IV, and a part relating to the certificate and reflecting specific professional knowledge, as described in Annexes V and VI.	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonskim aktom iz člana 64. obuhvatiće se sve odredbe aneksa IV, V i VI Direktive.
23.2.	2. The training method shall satisfy the criteria laid down in Annex III.	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonskim aktom iz člana 64. obuhvatiće se odredbe aneksa III Direktive.

23.3.	<p>3. The detailed training objectives are defined in Annex IV for the licence, and in Annexes V and VI for the certificate. These detailed training objectives may be supplemented by either:</p> <p>(a) the relevant TSIs adopted in accordance with Directive 96/48/EC or Directive 2001/16/EC. In this case, the Commission shall ensure consistency between the TSIs and Annexes IV, V and VI; or</p> <p>(b) the criteria proposed by the Agency pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 881/2004. These criteria, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p>			NP	Diskreciono pravo koje nije iskorišćeno	
23.4.	<p>4. Pursuant to Article 13 of Directive 2004/49/EC, Member States shall take steps to ensure that candidate drivers have fair and non-discriminatory access to the training needed to fulfil the conditions for obtaining the licence and the certificate.</p>	01. 61.2.	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		

23.5.	5. Training tasks relating to general professional knowledge as provided for in Article 11(4), linguistic knowledge as provided for in Article 12 and professional knowledge relating to rolling stock as provided for in Article 13(1) shall be performed by persons or bodies accredited or recognised in accordance with Article 20.	01. 61 62 79		PU		Lica i tela navedena u čl. 61, 62 i 79. smatraju se priznatim u smislu ovog zakona
23.6.	6. Training tasks relating to infrastructure knowledge as provided for in Article 13(2), including route knowledge and operating rules and procedures, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	01. 61 62 79		PU		Lica i tela navedena u čl. 61, 62 i 79. smatraju se priznatim u smislu ovog zakona
23.7.	7. With regard to licences, the general system for the recognition of professional qualifications established by Directive 2005/36/EC shall continue to apply to the recognition of the professional qualifications of drivers who are nationals of a Member State and have obtained their training certificate in a third country.			NP	Ova odredba se odnosi na države članice EU.	

23.8.	8. A process of continuous training shall be set up in order to ensure that staff competences are maintained, in accordance with point 2(e) of Annex III to Directive 2004/49/EC.	01. 63.1. 63.2.	Železnički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati. Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac.	PU		
24.1.	1. Member States shall ensure that the necessary measures are taken in order to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager.			NU	Svi radnici, uključujući železničke radnike, mogu da napuste jednog poslodavca i pređu kod drugog.	
24.2.	2. Particular attention shall be paid to the implementation of this Article in the report provided for in Article 33, in particular as regards point (f) thereof.			NP	Član 33. odnosi se na Agenciju	
25.1.	1. The examinations and examiners intended for the purpose of checking the requisite qualifications shall be determined: (a) for the part relating to the licence: by the competent authority when laying down the procedure to be followed to obtain a licence in accordance with Article 14(1);	01. 62.5.	Za polaganje ispita iz stava 3. ovog člana ispitivače utvrđuju: 1) Direkcija, za izdavanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom; 2) poslodavac, za izdavanje dodatnog uverenja.	PU		

	(b) for the part relating to the certificate: by the railway undertaking or the infrastructure manager when laying down the procedure to be followed to obtain a certificate in accordance with Article 15.					
25.2.	2. The examinations referred to in paragraph 1 shall be overseen by competent examiners, accredited or recognised in accordance with Article 20, and shall be organised in such a way as to avoid any conflict of interest.	01. 62.6 62.7.	Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači. Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve: 1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita;	PU		
25.3.	3. Infrastructure knowledge evaluation, including route knowledge and operation rules, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	01. 62.6 62.7. 62.10.	Ispite iz stava 3. ovog člana sprovode ispitivači. Organizacija ispita mora da ispuni sledeće zahteve: 1) u slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita; Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana.	DU		

25.4.	4. The examinations referred to in paragraph 1 shall be organised in such a way that any conflict of interests is avoided, without prejudice to the possibility that the examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the certificate.	01. 62.8.	Ispiti iz stava 3. ovog člana organizuju se na način da se izbegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje dodatno uverenje iz člana 68. ovog zakona.	PU		
25.5.(1)	5. The choice of examiners and examinations may be subject to Community criteria established on the basis of a draft prepared by the Agency. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).			NP	Obaveza za Agenciju i Komisiju	
25.5.(2)	In the absence of such Community criteria, the competent authorities shall establish national criteria.	01. 62.10.	Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 6. ovog člana propisuje Direkcija.	PU		

25.6.	6. There shall be theoretical and practical examinations at the end of the training course. Driving ability shall be assessed during driving tests on the network. Simulators may also be used for examining the application of operational rules and driver performance in particularly difficult situations.	01. 62.3.	Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja.	PU		
26.	The competent authorities shall ensure that all activities associated with training, the assessment of skills and the updating of licences and certificates are the subject of continuous monitoring under a quality standards system. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance Directive 2004/49/EC.	01. 68.14.	Direkcija vrši nadzor nad postupkom izdavanja dodatnog uverenja mašinovođa, vodeći računa o tome da stručno osposobljavanje i usavršavanje iz člana 62. ovog zakona ispunjava bezbednosne zahteve utvrđene u TSI ili nacionalnim propisima o bezbednosti.	PU		
27.	1. An independent assessment of the procedures for the acquisition and assessment of professional knowledge and competences, and of the system for the issuing of licences and certificates, shall be carried out in each Member State at intervals of not more than five years. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Directive 2004/49/EC. The assessment shall be carried out by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.	01. 70.6. 70.7.	Nezavisnu ocenu postupaka za sticanje i proveru stručnog znanja i osposobljenosti, kao i sistema za izdavanje dozvola i dodatnih uverenja, sprovodi Ministarstvo. Odredbe stava 6. ovog člana ne odnose se na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima za upravljanje bezbednošću koje su uspostavili železnički prevoznici i upravljači železničke infrastrukture u skladu sa ovim zakonom. Rezultati nezavisnih ocena uredno se dokumentuju i dostavljaju Direkciji. Ako je potrebno,	PU		

	<p>2. The results of these independent assessments shall be duly documented and brought to the attention of the competent authorities concerned. If necessary, Member States shall take appropriate measures to remedy any shortcomings brought to light by the independent assessment.</p>	70.8.	<p>preduzimaju se odgovarajuće mere u cilju otklanjanja nedostataka uočenih tokom nezavisne ocene.</p>			
--	---	-------	--	--	--	--

28.	<p>1. The Agency shall, in a report to be presented by 4 June 2009, and taking into account the TSI on operation and traffic management developed under Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, identify the profile and tasks of other crew members performing safety-critical tasks whose professional qualifications accordingly contribute to railway safety which should be regulated at Community level by means of a system of licences and/or certificates which may be similar to the system established by this Directive.</p> <p>2. On the basis of this report the Commission shall, by 4 June 2010, present a report and, if appropriate, bring forward a legislative proposal on a certification system for the other crew members referred to in paragraph 1.</p>			NP	Obaveza za Agenciju. Ne može se propisivati u ZOB.	
-----	--	--	--	----	--	--

		117.1.12.	zadataka voznom, odnosno staničnom osoblju, koje ne ispunjava propisane uslove u pogledu stručne spreme i obučenosti ili psihičke i fizičke sposobnosti za vršenje svojih poslova i zadataka, odnosno licu koje nema propisanu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom ili dodatno uverenje,			
29.3.	3. The competent authority may carry out enquiries regarding compliance with this Directive by drivers, railway undertakings, infrastructure managers, examiners and training centres pursuing their activities in its area of jurisdiction.	01. 4.1.5.	Direkcija se u svom radu pridržava sledećih načela: 5) sprovodi nadzore i provere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Direkcija izdaje isprave propisane ovim zakonom. Direkcija vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.	PU		
		15.1.	Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe dozvolu i dužno je da je pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog			

		66.14	<p>istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Lice iz stava 1. ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe dodatno uverenje i dužno je da ga pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i republičkog inspektora za železnički saobraćaj.</p> <p>Direkcija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 5. ovog člana vrši periodične provere da li nosilac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 4. ovog člana.</p>			
		68.13.				

		61.10.				
29.4.1. 29.4.11	<p>4. If the competent authority finds that a driver no longer satisfies one or more required conditions, it shall take the following measures:</p> <p>(a) if it concerns a licence issued by the competent authority, the competent authority shall suspend the licence. The suspension shall be temporary or permanent depending on the scale of the problems created for rail safety. It shall immediately inform the driver concerned and his employer of its reasoned decision, without prejudice to the right of review provided for in Article 21. It shall indicate the procedure to be followed for recovering the licence;</p>	<p>01.</p> <p>67.2.</p> <p>67.3.</p> <p>67.4.</p>	<p>Dozvola se suspenduje ako njen nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.</p> <p>Dozvola se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dozvole.</p> <p>Direkcija obaveštava nosioca dozvole i njegovog poslodavca o suspenziji ili oduzimanju dozvole.</p>	PU		

29.4.1.2	(b) if it concerns a licence issued by a competent authority in another Member State, the competent authority shall approach that authority and provide a reasoned request either that a further inspection be carried out or that the licence be suspended. The requesting competent authority shall inform the Commission and the other competent authorities of its request. The authority that issued the licence in question shall examine the request within four weeks and notify the other authority of its decision. The authority that issued the licence shall also inform the Commission and the other competent authorities of the decision. Any competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending notification of the issuing authority's decision;			NP	Odnosi se na države članice EU	
29.4.1.3	(c) if it concerns a certificate, the competent authority shall approach the issuing body and request either that a further inspection be carried out or that the certificate be suspended. The issuing body shall take appropriate measures and report back to the competent authority within a period of four weeks. The competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending the report of the issuing body, and shall inform the Commission and the other competent authorities thereof.	01. 69.3. 69.4.	<p>Dodatno uverenje se suspenduje ako nosilac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provera iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Dodatno uverenje se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije dodatnog uverenja ili ako nosilac i na ponovljenim proverama iz stava 1. ovog člana ne pokaže potrebno znanje.</p> <p>Izdavalac dodatnog uverenja bez odlaganja obaveštava Direkciju o</p>	PU		

			<p>svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima.</p> <p>Ako Direkcija, u okviru nadzora iz člana 68. stav 14. ovog zakona, utvrdi da nosilac dodatnog uverenja ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu proveru stručne osposobljenosti nosioca dodatnog uverenja ili da suspenduje dodatno uverenje. Poslodavac je obavezan da preduzme naložene mere i da o tome obavesti Direkciju u roku od 30 dana od dana nalažanja mera.</p> <p>Nalog iz stava 6. ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dostave traženog obaveštenja.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

		69.7.				
29.4.2.	At all events, if the competent authority considers that a particular driver creates a serious threat to the safety of the railways, it shall immediately take the necessary action, such as asking the infrastructure manager to stop the train and prohibiting the driver from operating in its area of jurisdiction for as long as necessary. It shall inform the Commission and the other competent authorities of any such decision.	01. 117.1.13. 117.2.	U vršenju inspekcijskog nadzora Inspektor je ovlašten da: 13) zabrani voznom, odnosno staničnom osoblju obavljanje poslova i zadataka, ako ustanovi da postoji opasnost da će daljim vršenjem i regulisanjem železničkog saobraćaja ugroziti bezbednost železničkog saobraćaja (zamor, alkohol, rad duži od propisanog i sl); O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama inspektor izveštava Direkciju.	PU		
29.4.3.	In all cases the competent authority, or the body designated for this, shall update the register provided for in Article 22.	01. 70.1.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Poslodavac je dužan da: 1) vodi i ažurira registar dodatnih uverenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena,	PU		

		70.3.1.	ukradena ili uništena,			
--	--	---------	------------------------	--	--	--

29.5.	<p>5. If a competent authority considers that a decision taken by a competent authority in another Member State pursuant to paragraph 4 fails to comply with the relevant criteria, the matter shall be referred to the Commission which shall deliver its opinion within three months. If necessary, corrective measures shall be proposed to the Member State concerned. In the event of disagreement or dispute, the matter shall be referred to the Committee referred to in Article 32(1), and the Commission shall take whatever measures are necessary in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). A Member State may maintain a prohibition on a driver driving on its territory in accordance with paragraph 4 until the matter is concluded in accordance with this paragraph.</p>			NP	<p>Odredba se ne može primeniti na Republiku Srbiju</p> <p>Nije članica EU i ne može da obaveštava Komisiju</p>	
-------	--	--	--	----	---	--

30.	Without prejudice to any other penalties or procedures established by this Directive, the Member States shall lay down rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for shall be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify the Commission of those provisions by the date specified in the first subparagraph of Article 36(1) at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.	<p>01.</p> <p>123.1.</p>	<p>Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:</p> <p>40) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 60. stav 5);</p> <p>41) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 5. ovog zakona;</p> <p>42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 63. stav 5);</p> <p>43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1);</p> <p>44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12);</p> <p>45) vučnim vozilom upravlja lice koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);</p> <p>Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:</p> <p>9) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5);</p> <p>10) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila,</p>	PU		Obaveštavanje Komisije je obaveza država članica EU
-----	--	---------------------------------	---	----	--	---

		124.1.	<p>odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12);</p> <p>11) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4);</p> <p>12) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona;</p> <p>13) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona;</p> <p>14) mašinovodi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4);</p> <p>15) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovode (član 71. stav 1);</p> <p>16) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4);</p> <p>Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ako:</p> <p>4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 66. stav 14);</p> <p>5) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno uverenje ili ga ne pokaže na zahtev</p>			
--	--	--------	--	--	--	--

		125.1.	ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);			
--	--	--------	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

31.	<p>1. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive by adapting the Annexes to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).</p> <p>2. Where the adaptations concern health and safety conditions, or professional competences, the Commission shall ensure that the social partners are consulted prior to their preparation.</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	
32.	<p>1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.</p> <p>2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	

	<p>apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p>					
33.	<p>The Agency shall evaluate the development of the certification of train drivers in accordance with this Directive. It shall submit to the Commission, not later than four years following the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system as regards:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the procedures for issuing licences and certificates; (b) the accreditation of training centres and examiners; (c) the quality system put in place by the competent authorities; (d) the mutual recognition of certificates; (e) the adequacy of the training requirements specified in Annexes IV, V and VI in relation to the market structure and the categories mentioned in Article 4(2)(a); (f) the interconnection of registers and mobility in the employment market. <p>Furthermore, in this report the Agency may, if appropriate, recommend measures regarding the theoretical and practical examination of the professional knowledge of applicants for the harmonised certificate for rolling stock and relevant infrastructure. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, changes to this Directive.</p>			NP	Ove odrodbe se odnose na zadatke Agencije i Komisije i ne mogu se propisivati u ZOB.	

34.	<p>By 4 December 2012, the Agency shall examine the possibility of using a smartcard combining the licence and certificates provided for in Article 4, and shall prepare a cost/benefit analysis thereof.</p> <p>Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the technical and operating specifications for such a smartcard shall be adopted on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).</p> <p>If the implementation of the smartcard does not entail any modification to this Directive or the Annexes hereto, the specifications of the smartcard shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).</p>			NP	Ove odredbe se odnose na zadatke Agencije i ne mogu se propisivati u ZOB.	
35.	<p>Member States shall assist one another in the implementation of this Directive. Competent authorities shall cooperate during this phase of implementation.</p> <p>The Agency shall assist this cooperation and organise appropriate meetings with representatives of the competent authorities.</p>			NP	Srbija nije država članica. Ne može da učestvuje u ovakvoj saradnji.	
36.	<p>1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 4 December 2009. They shall forthwith inform the Commission thereof.</p> <p>When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.</p>			NP	Ovo se odnosi na rokove usklađivanja nacionalnih zakona i drugih propisa država članica EU i obaveštavanje Komisije o tome. Srbija nije članica EU.	

	<p>2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.</p> <p>3. The obligations for transposition and implementation of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta as long as no railway system is established within their territory.</p>					
37.	<p>This Directive shall be phased in gradually as indicated below.</p> <p>1. The registers provided for in Article 22 shall be set up within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4).</p> <p>2. (a) Within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), certificates or licences shall be issued in accordance with this Directive to drivers performing cross-border services, cabotage services or freight services in another Member State, or work in at least two Member States, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>From that same date, all train drivers performing the services listed above, including those not yet licensed or certified in accordance with this Directive, shall comply with the periodic checks provided for in Article 16.</p> <p>(b) Within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all new licences and certificates shall be issued in accordance with this</p>			NP	<p>Slično kao za 36.</p> <p>Transportno tržište još nije otvoreno za strane prevoznike.</p> <p>Diskreciona prava.</p> <p>Obaveze Komisije i saradnja sa Komisijom.</p>	

	<p>Directive, without prejudice to the provisions of point 3.</p> <p>(c) Within seven years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all drivers shall hold licences and certificates in conformity with this Directive. The issuing bodies shall take into account all professional competencies already acquired by each driver in such a way that this requirement does not generate unnecessary administrative and financial burdens. Entitlements to drive previously granted to drivers shall be safeguarded, as far as possible. The issuing bodies may nevertheless decide, for individual drivers or for groups of drivers, as appropriate, that additional examinations and/or training are necessary in order to obtain licences and/or certificates under this Directive.</p> <p>3. Drivers authorised to drive in accordance with the provisions which applied prior to the application of point 2(a) or (b) may continue to pursue their professional activities on the basis of their entitlements, and without applying the provisions of this Directive, for up to seven years from the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>In the case of apprentices who started an approved education and training programme or an approved training course prior to the application of point 2(a) or (b), Member States may certify these apprentices in accordance with existing national provisions.</p> <p>For drivers and apprentices referred to in this point, the competent authority or authorities involved may, in exceptional cases, grant exemptions from the</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>medical requirements laid down in Annex II. The validity of any licence issued with such exemption shall be limited to the territory of the Member States concerned.</p> <p>4. Competent authorities, railway undertakings and infrastructure managers shall ensure the gradual application of periodic checks corresponding to those provided for by Article 16 to drivers who do not hold licences and certificates in conformity with this Directive.</p> <p>5. Where a Member State so requests, the Commission shall ask the Agency, in consultation with that Member State, to carry out a cost/ benefit analysis of the application of the provisions of this Directive to train drivers operating exclusively on the territory of that Member State. The cost/benefit analysis shall cover a period of 10 years. This cost/benefit analysis shall be submitted to the Commission within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1.</p> <p>If this cost/benefit analysis shows that the costs of applying the provisions of this Directive to such train drivers outweigh the benefits, the Commission shall, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), adopt a decision within six months following the submission of the results of this cost/benefit analysis. The decision may be that the provisions of point 2(b) and (c) of this Article do not have to be applied to such train drivers for a period of up to 10 years on the territory of the Member State concerned.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	No later than 24 months prior to the expiry of this temporary exemption period, the Commission, taking into account relevant developments in the railway sector in the Member State concerned, may, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), request the Agency to carry out another cost/benefit analysis, to be submitted to the Commission no later than 12 months prior to the expiry of this temporary exemption period. The Commission shall take a decision in accordance with the procedure described in the second subparagraph of this point.					
38.	This Directive shall enter in force on the day following its publication in the Official Journal of the European Union.			NP	Prelazne i završne odredbe	
39.	This Directive is addressed to the Member States.			NP	Prelazne i završne odredbe	
aI.1.	1. CHARACTERISTICS OF THE LICENCE The physical characteristics of the train driver's licence must be in conformity with ISO standards 7810 and 7816-1. The card must be made of polycarbonate. The methods for verifying the characteristics of the driving licences to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.	02. a3.I.	I. FIZIČKE KARAKTERISTIKE DOZVOLE ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM Dozvola za upravljanje vučnim vozilom je formata ID-1, utvrđenim u standardu SRPS ISO/IEC 7810 Identifikacione kartice - Fizičke karakteristike. Metode za proveru osobina dozvola za upravljanje vučnim vozilom, kako bi se osiguralo da su one u skladu sa standardom, moraju da budu usaglašene sa standardom SRPS ISO/IEC 10373-	PU		

			1 Identifikacione kartice - Metode ispitivanja - Deo 1: Fizičke karakteristike.			
aI.2.	<p>2. CONTENTS OF THE LICENCE The front of the licence must contain:</p> <p>(a) the words ‘Train driver’s licence’ printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence;</p> <p>(b) the name of the Member State issuing the licence;</p> <p>(c) the distinguishing sign of the Member State issuing the licence in accordance with the country’s ISO 3166 code, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars;</p> <p>(d) information specific to the licence issued, numbered as follows: (i) the surname of the holder; (ii) other name(s) of the holder; (iii) the date and place of birth of the holder; (iv) — the date of issue of the licence, — the date of expiry of the licence, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional); (v) the number of the licence giving access to data in the national register; (vi) a photograph of the holder; (vii) the signature of the holder; (viii) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(e) the words ‘European Communities model’ in the language or languages of the Member State issuing the licence and the words ‘Train driving licence’ in</p>	<p>02. a3.III.</p>	<p>III. SADRŽINA DOZVOLE ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim odgovara obrascu, referentnim bojama (Pantone Reflex Blue i Pantone Yellow) i šarama datim u poglavlju VI. ovog priloga.</p> <p>Dozvola za upravljanje vučnim vozilom sadrži podatke na obe strane.</p> <p>Na prednjoj strani su: a) reči "DOZVOLA ZA UPRAVLJANJE VUČNIM VOZILOM", na vrhu; b) identifikaciona oznaka Republike Srbije (RS) u skladu sa standardom SRPS EN ISO 3166-1 Kodovi za predstavljanje imena zemalja i njihovih administrativnih jedinica - Deo 1: Kodovi zemalja - kod alfa-2, bele boje, u plavom pravougaoniku u gornjem levom uglu. v) podaci specifični za izdatu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i numerisani brojevima kako sledi: 1. prezime nosioca dozvole, koje mora da se slaže sa onim koje je navedeno u ličnoj karti ili pasošu; 2. ime nosioca dozvole, koje mora da se slaže sa onim koje je navedeno u ličnoj karti ili pasošu; 3. datum i mesto rođenja nosioca dozvole; 4a datum izdavanja dozvole za upravljanje vučnim vozilom; 4b datum isteka dozvole za upravljanje vučnim vozilom; 4c naziv organa koji je izdao</p>	DU	<p>U dokumentu 02. sadržani su svi elementi iz aI.2. Direktive izuzev odredbi pod (e) jer Srbija nije članica EU.</p> <p>Dokument 02. je u potpunosti uskladen i sa COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010 of 3 December 2009 on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>	

	<p>the other languages of the Community, printed in yellow to form the background of the licence;</p> <p>(f) the reference colours: — blue: Pantone Reflex blue, — yellow: Pantone yellow;</p> <p>(g) additional information, or medical restrictions for use imposed by a competent authority in accordance with Annex II, in code form. The codes shall be decided by the Commission, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2) and on the basis of a recommendation from the Agency.</p>		<p>dozvolu za upravljanje vučnim vozilom;</p> <p>4d referentni broj zaposlenog kod njegovog poslodavca (ako je dodeljen);</p> <p>5. broj dozvole za upravljanje vučnim vozilom, zasnovan na evropskom identifikacionom broju (EIN - European Identification Number). Primer broja dozvole: RS 71 2017 0025 gde su: RS - slovni kôd Republike Srbije; 71 - vrsta dokumenta (dozvola za upravljanje vučnim vozilom); 2017 - godina izdavanja; 0025 - redni broj izdate dozvole u godini izdavanja;</p> <p>6. fotografija nosioca dozvole;</p> <p>7. potpis nosioca dozvole.</p> <p>g) zastava Republike Srbije i reči "REPUBLIKA SRBIJA", na plavoj podlozi na dnu. Na poleđini su podaci specifični za izdatu dozvolu za upravljanje vučnim vozilom i numerisani brojevima kako sledi:</p> <p>8. (rezervisano);</p> <p>9. dodatni podaci (polja 9a) i zdravstvena ograničenja (polja 9b); 9a dodatni podaci se prikazuju u poljima pod brojem 9a u sledećem redosledu: a.1 maternji jezik nosioca dozvole; a.2 prostor rezervisan za organ koji izdaje dozvolu za upravljanje vučnim vozilom, za eventualne druge podatke;</p> <p>9b zdravstvena ograničenja se prikazuju u poljima 9b kodovima b.1 i b.2 koji imaju sledeće značenje: b.1 - obavezno korišćenje naočara/sočiva;</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>b.2 - obavezno korišćenje slušnog aparata/aparata za sporazumevanje. Odgovarajući kôd se upisuje u jedno od polja, a neupotrebljeno polje ostaje prazno. Ispod numerisanih polja data su značenja numerisanih polja (1 do 9b). Na dnu zadnje strane je traka plave boje.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

a1.3.	<p>3. CERTIFICATE</p> <p>The certificate must contain:</p> <p>(a) the surname of the holder;</p> <p>(b) other name(s) of the holder;</p> <p>(c) the date and place of birth of the holder;</p> <p>(d) — the date of issue of the certificate, — the date of expiry of the certificate, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);</p> <p>(e) the number of the licence giving access to data in the national register;</p> <p>(f) a photograph of the holder;</p> <p>(g) the signature of the holder;</p> <p>(h) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);</p> <p>(i) the name and address of the railway undertaking or infrastructure manager for which the driver is authorised to drive trains;</p> <p>(j) the category in which the holder is entitled to drive;</p> <p>(k) the type or types of rolling stock which the holder is authorised to drive;</p> <p>(l) the infrastructures on which the holder is authorised to drive;</p> <p>(m) any additional information or restrictions;</p> <p>(n) language skills.</p>	02. a4.II.	<p>II. SADRŽINA DODATNOG UVERENJA</p> <p>Na prvoj prednjoj strani prikazani su sledeći podaci:</p> <p>a) logo železničkog preduzeća ili upravljača železničke infrastrukture;</p> <p>b) broj dozvole za upravljanje vučnim vozilom koju ima nosilac dodatnog uverenja;</p> <p>v) reči „DODATNO UVERENJE za upravljanje određenim vrstama vučnih vozila na određenim infrastrukturama”;</p> <p>g) prezime i ime nosioca dodatnog uverenja;</p> <p>d) referentni broj nosioca dodatnog uverenja, ako je dodeljen od strane poslodavca;</p> <p>đ) datum izdavanja i datum isteka dodatnog uverenja;</p> <p>e) podaci o subjektu koji je izdao uverenje i pečat;</p> <p>ž) za administrativne svrhe može da se upiše interni delovodni broj preduzeća.</p> <p>Druga prednja strana sadrži podatke o poslodavcu i dodatne podatke o nosiocu dodatnog uverenja, numerisane kako sledi: po ugovoru, koji uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - naziv preduzeća, - kategoriju preduzeća (železnički prevoznik ili upravljač železničke infrastrukture); - ako je primenljivo, radno mesto (npr. pogon kome nosilac dodatnog uverenja pripada), - adresu poslodavca (ulica i broj, poštanski broj, mesto i država); <p>2. Podaci o nosiocu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mesto rođenja (mesto i država); - datum rođenja; - državljanstvo; - adresa: ulica i broj, poštanski 	PU		<p>Dokument 03. je u potpunosti usklašen i sa COMMISSION REGULATION (EU) No 36/2010 of 3 December 2009 on Community models for train driving licences, complementary certificates, certified copies of complementary certificates and application forms for train driving licences, under Directive 2007/59/EC of the European Parliament and the Council</p>
-------	---	---------------	---	----	--	---

		<p>broj, mesto i država; - potpis i fotografija nosioca dodatnog uverenja. Na trećoj prednjoj strani prikazani su podaci numerisani kako sledi: 3. Kategorije vučnih vozila Kategorije vučnih vozila i vrste vožnji za koje je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen, prikazuju se kako sledi: a) Kategorija A - kategorija A kao univerzalna kategorija, koja obuhvata manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; - potkategorije: A1 - manevarske lokomotive; A2 - vučna vozila radnih vozova; A3 - vučna vozila za posebne namene; A4 - sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; A5 - ostalo, ako se dodatno uverenje odnosi na usluge ili vučna vozila, koja nisu uključena u prethodne potkategorije, što se precizira u polju „Napomene”. b) Kategorija B - kategorija B kao univerzalna kategorija, koja obuhvata vučna vozila vozova za prevoz putnika i vozova za prevoz robe; - potkategorije: B1 - vučna vozila vozova za prevoz putnika; B2 - vučna vozila vozova za prevoz robe. Kategorija u kojoj je nosilac ovlašćen da vozi, navodi se popunjavanjem odgovarajućeg polja ako je odabrana univerzalna kategorija, ili odgovarajućih polja,</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>ako je odabrana jedna ili više potkategorija. Polja koja nisu potrebna, ostaju prazna. Primeri popunjavanja: A = univerzalna kategorija A A 1 = kategorija A, potkategorija 1 A 2 3 = kategorija A, potkategorije 2 i 3 A 5 = kategorija A, potkategorija 5 B = univerzalna kategorija B B 2 = kategorija B, potkategorija 2</p> <p>4. Dodatni podaci Ovaj deo je rezervisan za dodatne podatke koje mogu da se zahtevaju internim procedurama poslodavca.</p> <p>5. Poznavanje jezika U ovaj deo se unosi spisak svih jezika, osim maternjeg jezika, koji su potrebni za rad na određenoj železničkoj infrastrukturi druge države a koje nosilac dodatnog uverenja mora da poznaje.</p> <p>6. Ograničenja Ovaj deo prikazuje ograničenja u vezi karakteristika i sposobnosti nosioca dodatnog uverenja u pogledu sadržine dodatnog uverenja (npr.: vožnja dozvoljena samo pri dnevnom svetlu). Ako se ograničenja odnose na vučna vozila (npr. ograničenja brzine pri vožnji određenih tipova lokomotiva) i/ili infrastrukturu, podaci se navode u obliku teksta u</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>polju „Napomene” pored odgovorajućeg vučnog vozila ili infrastrukture u poljima 7 ili 8. Na četvrtoj (unutrašnjoj) strani prikazuju se podaci numerisani kako sledi:</p> <p>7. Vučna vozila za koja je ovlašćen da upravlja</p> <p>U ovom delu navode se tipovi vučnih vozila za koje je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da upravlja, a podaci se prikazuju u sledećim poljima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - datum početka važenja odgovarajuće osposobljenosti (po proveru stručne osposobljenosti); - opis svakog tipa voznog sredstva; - napomene (one mogu biti žig koji potvrđuje dobijenu osposobljenost, rok važenja osposobljenosti ili drugi relevantani podaci, kao što su npr. oni navedeni u tački 6. iznad). <p>Na petoj i šestoj (unutrašnjoj) strani prikazuju se podaci numerisani kako sledi:</p> <p>8. Infrastruktura na kojoj je ovlašćen da vozi</p> <p>U ovom delu navode se delovi infrastrukture na kojima je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da vozi nakon stručnog osposobljavanja.</p> <p>Podaci se prikazuju u sledećim poljima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polje za datum početka važenja odgovarajuće osposobljenosti (po proveru stručne osposobljenosti); - deo (delovi) infrastrukture na kojoj je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da vozi; - napomene (one mogu biti žig, koji potvrđuje dobijenu osposobljenost, datum završetka važenja osposobljenosti ili drugi relevantani podaci, kao što su npr. 			
--	--	--	--	--	--

			oni navedeni u tački 6. iznad). Za svaki deo infrastrukture na kojoj je nosilac dodatnog uverenja ovlašćen da vozi, dodaju se odgovarajući podaci i ograničenja.			
aI.4.	4. MINIMUM DATA CONTAINED IN NATIONAL REGISTERS (a) Data relating to the licence: All data appearing on the licence plus data relating to checking requirements set out in Article 11 and 16. (b) Data relating to the certificate: All data appearing on the certificate plus data relating to checking requirements set out in Articles 12, 13 and 16.	01. 70.1. 70.3.	Direkcija vodi i ažurira registar dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, istekle, suspendovane, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Registar sadrži podatke iz dozvola i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima. Poslodavac je dužan da: 1) vodi i ažurira registar dodatnih uverenja koja su izdata, ažurirana, suspendovana, oduzeta ili prijavljena kao izgubljena, ukradena ili uništena, koji sadrži podatke iz dodatnih uverenja, kao i podatke o periodičnim proverama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti;	PU		

aII.1.	<p>1. GENERAL REQUIREMENTS</p> <p>1.1. Drivers must not be suffering from any medical conditions or be taking any medication, drugs or substances which are likely to cause:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a sudden loss of consciousness, — a reduction in attention or concentration, — sudden incapacity, — a loss of balance or coordination, — significant limitation of mobility. <p>1.2. Vision</p> <p>The following requirements as regards vision must be complied with:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aided or unaided distance visual acuity: 1,0; minimum of 0,5 for the worse eye, — maximum corrective lenses: hypermetropia + 5/myopia -8. <p>Derogations are authorised in exceptional cases and after having obtained the opinion of an eye specialist. The medical doctor then takes the decision,</p> <ul style="list-style-type: none"> — near and intermediate vision: sufficient, whether aided or unaided, — contact lenses and glasses are authorised when periodically checked by a specialist, — normal colour vision: use of a recognised test, such as Ishihara, as well as another recognised test if required, — field of vision: full, — vision for both eyes: effective, — binocular vision: effective, — recognition of colour signals: the test shall be based on recognition of single colours and not on relative differences, — sensitivity to contrasts: good, — no progressive eye diseases, — lens implants, keratotomies and keratectomies are allowed only on condition that they are checked on a 	<p>01.</p> <p>75.2.</p>	<p>Zdravstvene uslove koje moraju ispunjavati železnički radnici, način njihovog utvrđivanja i vreme njihovog proveravanja propisuje ministar nadležan za poslove zdravlja uz saglasnost ministra.</p>	<p>PU</p>		<p>Podzakonski akt iz člana 75.2. propisaće zdravstvene uslove za sve železničke radnike, uključujući i mašinovođe. Pri tome će sve odredbe iz aII. Direktive biti transponovane.</p>
--------	--	--------------------------------	--	-----------	--	---

	<p>yearly basis or at intervals set by the medical doctor, — ability to withstand dazzle, — coloured contact lenses and photochromatic lenses are not allowed. UV filter lenses are allowed.</p> <p>1.3. Hearing and speaking requirements Sufficient hearing confirmed by an audiogram, i.e.: — hearing good enough to hold a phone conversation and to be able to hear warning sounds and radio messages. The following values should be taken as guidelines: — the hearing deficiency must not be higher than 40 dB at 500 and 1 000 Hz, — the hearing deficiency must not be higher than 45 dB at 2 000 Hz for the ear with the worst air conduction of sound, — no anomaly of the vestibular system, — no chronic speech disorder (given the necessity to exchange messages loudly and clearly), — the use of hearing aids is allowed in special cases.</p> <p>1.4. Pregnancy In the event of poor tolerance or a pathological condition, pregnancy must be considered to be a reason for the temporary exclusion of drivers. Legal provisions protecting pregnant drivers must be applied.</p>					
aII.2.	<p>2. MINIMUM CONTENT OF THE EXAMINATION BEFORE APPOINTMENT</p> <p>2.1. Medical examinations: — a general medical examination, — examinations of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests, testing among others for diabetes mellitus, insofar as</p>			PU		Kao kod aII.1.

	<p>they are necessary to judge the candidate's physical aptitude, — an Electro-Cardiogram (ECG) at rest, — tests for psychotropic substances such as illicit drugs or psychotropic medication and the abuse of alcohol calling into question the fitness for the job, — cognitive: attention and concentration; memory; perception; reasoning, — communication, — psychomotor: reaction time, hand coordination.</p> <p>2.2. Occupational psychological examinations The purpose of the occupational psychological examinations is to assist in the appointment and management of staff. In determining the content of the psychological evaluation, the examination must assess that the applicant driver has no established occupational psychological deficiencies, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the duties.</p>					
aII.3.	<p>3. PERIODIC EXAMINATIONS AFTER APPOINTMENT</p> <p>3.1. Frequency Medical examinations (physical fitness) must be taken at least every three years up to the age of 55, thereafter every year. In addition to this frequency, the medical doctor accredited or recognised under Article 20 must increase the frequency of examinations if the health of the member of staff so requires. Without prejudice to Article 16(1) an</p>			PU		Kao kod aII.1.

	<p>appropriate medical examination must be carried out when there is a reason to doubt that a holder of the licence or certificate no longer fulfils the medical requirements set out in section 1 of Annex II.</p> <p>Physical fitness must be checked regularly and after any occupational accident or any period of absence following an accident involving persons. The medical doctor accredited or recognised under Article 20 can decide to carry out an additional appropriate medical examination, particularly after a period of at least 30 days' sick leave. The employer must ask the medical doctor accredited or recognised under Article 20 to check the physical fitness of the driver if the employer had to withdraw the driver from service for safety reasons.</p> <p>3.2. Minimum content of the periodic medical examination</p> <p>If the driver complies with the criteria required for the examination which is carried out before appointment, the periodic examinations must include as a minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a general medical examination, — an examination of sensory functions (vision, hearing, colour perception), — blood or urine tests to detect diabetes mellitus and other conditions as indicated by the clinical examination, — tests for drugs where clinically indicated. <p>In addition, an ECG at rest is also required for train drivers over 40 years of age.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

aIII.	<p>TRAINING METHOD</p> <p>There must be a good balance between theoretical training (classroom and demonstrations) and practical training (on-the-job experience, driving with supervision and driving without supervision on tracks which are closed off for training purposes). Computer-aided training must be accepted for individual learning of the operational rules, signalling situations, etc.</p> <p>The use of simulators, although not obligatory, may be useful for the effective training of drivers; they are particularly useful for training in abnormal working conditions or for rules infrequently applied. They have a particular advantage in their ability to provide learning-by-doing capability for events that cannot be trained in the real world. In principle, simulators of the latest generation must be used.</p> <p>Concerning the acquisition of route knowledge, the approach to be favoured must be where the train driver accompanies another driver for an appropriate number of journeys along the route, in daylight as well as at night. Videos of the routes as seen from the driver's cab may be used, among other methods, as an alternative training method.</p>	01. 64.	Direkcija propisuje potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika.	PU		<p>Odredbe aIII. su deklarativne.</p> <p>Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati teoretsku i praktičnu obuku i način njenog sprovođenja, uzimajući u obzir principe iz aIII.</p>
aIV.	<p>GENERAL PROFESSIONAL KNOWLEDGE AND REQUIREMENTS REGARDING THE LICENCE</p> <p>The objective of the 'general training' is to provide 'general' competence on all aspects that are relevant to the train driver's profession. The general training in this respect will focus on basic knowledge and principles that are applicable independently of the type</p>	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za opštu obuku uzimajući u obzir sve elemente navedene u aIV. Direktive.

	<p>and nature of rolling stock or infrastructure. It can be organised without practical exercises.</p> <p>Competence with regard to specific types of rolling stock or with regard to safety and operating rules and techniques for a particular infrastructure is not part of 'general' competence. Training to provide specific rolling stock or infrastructure competence relates to the train driver's certificate and is specified in Annexes V and VI.</p> <p>The general training covers subjects (1) to (7) listed below. The order in which they are listed is not an order of priority.</p> <p>The verbs used in the list indicate the nature of the competence expected to be achieved by the trainee. Their meaning is described in the following table:</p> <p>Nature of competence</p> <p>Description</p> <p>to know, to describe describes the acquisition of knowledge (data, facts) that is needed to understand relationships</p> <p>to understand, to identify describes the identification and memorisation of context, task performance and problem solving in a defined framework</p> <p>(1) A driver's work, the work environment, the driver's role and responsibility in the process of rail operation, the professional and personal demands of the driver's duties</p> <p>(a) to know the general thrust of legislation and rules applicable to rail operation and safety (requirements and procedures regarding the certification of train drivers, dangerous goods, environmental protection, fire</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>protection, etc.), (b) to understand the specific requirements and professional and personal demands (working mainly on one's own, shift work over 24 hour cycle, individual protection and security, reading and updating documents, etc.), (c) to understand behaviours which are compatible with safety-critical responsibilities (medication, alcohol, drugs and other psychoactive substances, illness, stress, fatigue, etc.), (d) to identify the reference and operating documents (e.g. rule book, route book, driver's manual, etc.), (e) to identify the responsibilities and functions of persons involved, (f) to understand the importance of being precise in carrying out duties and in working methods, (g) to understand occupational health and safety (e.g. code of behaviour on and near tracks, code of behaviour for getting on and off the traction unit safely, ergonomics, staff safety rules, personal protective equipment, etc.), (h) to know behavioural skills and principles (stress management, extreme situations, etc.), (i) to know the principles of environmental protection (sustainable driving, etc.).</p> <p>(2) Railway technologies, including safety principles behind operational regulations (a) to know the principles, regulations and provisions regarding safety in rail operation, (b) to identify the responsibilities and functions of persons involved.</p> <p>(3) Basic principles of railway infrastructure</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>(a) to know systematic and structural principles and parameters, (b) to know the general characteristics of tracks, stations, marshalling yards, (c) to know railway structures (bridges, tunnels, points, etc.), (d) to know operating modes (single track, double track operation, etc.), (e) to know signalling and train control systems, (f) to know safety installations (hot-axle box detectors, smoke detectors in tunnels, etc.), (g) to know traction power supply (catenary, third rail, etc.).</p> <p>(4) Basic principles of operational communication (a) to know the significance of communication and the means and procedures for communicating, (b) to identify persons the driver needs to contact and their role and responsibility (staff of the infrastructure manager, working duties of other train staff, etc.), (c) to identify situations/causes that require communication to be initiated, (d) to understand communication methods.</p> <p>(5) Trains, their composition and the technical requirements for traction units, wagons, coaches and other rolling stock (a) to know the generic types of traction (electric, diesel, steam, etc.), (b) to describe the layout of a vehicle (bogies, bodies, driving cab, protection systems, etc.), (c) to know the content and systems of labelling, (d) to know the documentation on train composition, (e) to understand braking systems and</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>performance calculation, (f) to identify train speed, (g) to identify maximum load and forces at the coupler, (h) to know the operation and purpose of the train management system.</p> <p>(6) Hazards involved in railway operations in general (a) to understand the principles governing traffic safety, (b) to know the risks related to railway operation and the various means to be used to mitigate them, (c) to know safety-relevant incidents and understand the required behaviour/reaction, (d) to know the procedures applicable to accidents involving persons (e.g. evacuation).</p> <p>(7) Basic principles of physics (a) to understand forces at the wheel, (b) to identify factors influencing accelerating and braking performance (weather conditions, braking equipment, reduced adhesion, sanding, etc.), (c) to understand principles of electricity (circuits, measuring voltage, etc.).</p>					
aV.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>After completing specific training in relation to rolling stock, drivers must be able to carry out the following tasks:</p> <p>1. TESTS AND CHECKS PRIOR TO DEPARTURE Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — collect the documentation and the necessary equipment, — check the capacities of the traction 	<p>01. 64.</p>	<p>Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.</p>	<p>PU</p>		<p>Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za polaganje stručnog ispita mašinovoda uzimajući u obzir sve elemente navedene u aV. Direktive.</p>

	<p>unit, — check the information entered in the documents on board the traction unit, — ensure, by performing the checks and tests specified, that the traction unit is capable of providing the required traction power, and that the safety equipment is operating, — checking the availability and functionality of the prescribed protection and safety equipments at the handover of a locomotive or at the start of a trip, — perform any routine preventive maintenance operations.</p> <p>2. KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK</p> <p>To operate a locomotive, drivers must be familiar with all the controls and indicators placed at their disposal, in particular those concerning: — traction, — braking, — traffic safety-related elements.</p> <p>In order to detect and locate anomalies in the rolling stock, report them and determine what is required to repair them, and in certain cases, to take action, drivers must be familiar with: — mechanical structures, — suspension and attachment equipment, — running gear, — safety equipment, — fuel tanks, fuel supply system, exhaust equipment, — the meaning of markings on the inside and outside of the rolling stock, in particular the symbols used for the transportation of dangerous goods, — trip registration systems, — electrical and pneumatic systems, — collection of current and high-voltage systems,</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> — communication equipment (ground-to-train radio, etc.), — arrangements of trips, — the constituent parts of the rolling stock, their purpose, and the devices specific to the hauled stocks, in particular the system of stopping the train by venting the brake pipe, — braking system, — the parts specific to traction units, — traction chain, motors and transmission. <p>3. TESTING THE BRAKES Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents, — check the functioning of the various components of the braking system of the traction unit and of the train, as appropriate, before departure, at start-up and during running. <p>4. OPERATING MODE AND MAXIMUM SPEED OF THE TRAIN IN RELATION TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — take note of information given to them before departure, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of variables such as speed limits, weather conditions or any signalling changes. <p>5. DRIVING THE TRAIN IN A WAY WHICH DOES NOT DAMAGE INSTALLATIONS OR VEHICLES Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — use all available control systems in accordance with the applicable rules, 							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>— start the train taking account of adhesion and power constraints, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations.</p> <p>6. ANOMALIES Drivers must: — be able to be attentive to unusual occurrences concerning the behaviour of the train, — be able to inspect the train and identify signs of anomalies, distinguish between them, react according to their relative importance and try to remedy them, always giving priority to the safety of rail traffic and persons, — know the available means of protection and communication.</p> <p>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS Drivers must: — be able to take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons on board the train, — be able to determine whether the train is transporting dangerous goods and identify them on the basis of train documents and wagon lists, — know the procedures relating to the evacuation of a train in case of emergency.</p> <p>8. CONDITIONS FOR CONTINUING RUNNING AFTER AN INCIDENT INVOLVING ROLLING STOCK After an incident, drivers must be able to assess whether the vehicle can continue to run and under what conditions, so as to inform the infrastructure manager of those conditions as soon as possible.</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>Drivers must be able to determine if an expert evaluation is necessary before the train can continue.</p> <p>9. IMMOBILISATION OF THE TRAIN Drivers must be able to take measures to ensure that the train, or parts thereof, does not start up or move unexpectedly, even in the most difficult conditions. Furthermore, drivers must have knowledge about measures which can stop a train or parts thereof in case it has started to move unexpectedly.</p>					
aVI.	<p>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF INFRASTRUCTURE AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</p> <p>Matters relating to infrastructure</p> <p>1. TESTING THE BRAKES Drivers must be able to check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents.</p> <p>2. TYPE OF OPERATION AND MAXIMUM TRAIN SPEED ACCORDING TO THE LINE CHARACTERISTICS Drivers must be able to: — take note of information given to them, such as the speed limits or any signalling changes, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of the characteristics of the line.</p> <p>3. KNOWLEDGE OF THE LINE Drivers must be able to anticipate problems and react appropriately in terms of safety and other performances, such as punctuality and economic</p>	01. 64.	Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita, način obavljanja stručnog ispita železničkih radnika i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.	PU		Podzakonski akt iz člana 64. detaljno će propisati zahteve za polaganje stručnog ispita mašinovođa uzimajući u obzir sve elemente navedene u aVI. Direktive.

	<p>aspects. They must therefore have a thorough knowledge of the railway lines and installations on their route and of any alternative routes agreed on.</p> <p>The following aspects are important:</p> <ul style="list-style-type: none"> — operational conditions (changes of track, one-way running, etc.), — perform a route check and consult the relevant documents, — identification of tracks that can be used for a given type of running, — the applicable traffic rules and the meaning of the signalling system, — the operations regime, — the block system and associated regulations, — station names and the position, and distance-sighting of stations and signal boxes to adapt driving accordingly, — transition signalling between different operating or power supply systems, — speed limits for the different train categories driven, — topographical profiles, — particular braking conditions, for example on lines with a steep downward gradient, — particular operating features: special signals, signs, departure conditions, etc. <p>4. SAFETY REGULATIONS</p> <p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — start the trains only when all prescribed conditions are fulfilled (timetable, start order or signal, operation of signals if required, etc.), — observe track-side and in-cab signals, interpret them immediately and without error, and act as specified, — run the train safely according to the specific modes of operation: apply special modes if instructed, temporary speed restrictions, running in opposite direction, permission to pass signals at 					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>danger, switching operations, turns, running through construction sites, etc., — respect scheduled or supplementary stops, and if necessary perform supplementary operations for passengers during these stops, notably opening and closing the doors.</p> <p>5. DRIVING THE TRAIN Drivers must be able to: — know the train's position on the line at all times, — apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations, — adjust the running of the train in accordance with the timetable and any orders given on saving energy, taking account of the characteristics of the traction unit, the train, the line and the environment.</p> <p>6. ANOMALIES Drivers must be able to: — be attentive, insofar as train operation permits, to unusual occurrences concerning the infrastructure and the environment: signals, tracks, energy supply, level crossings, track surrounding, other traffic, — know particular distances to clear obstacles, — inform the infrastructure manager as soon as possible of the place and nature of anomalies observed, making sure that the information has been understood, — taking into account the infrastructure, ensure or take measures to ensure the safety of traffic and persons, whenever necessary.</p> <p>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>Drivers must be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> — take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons, — determine where to stop the train in the event of a fire and facilitate the evacuation of passengers, if necessary, — provide useful information on the fire as soon as possible if the fire cannot be brought under control by the driver acting alone, — inform the infrastructure manager of these conditions as soon as possible, — assess whether the infrastructure allows the vehicle to continue to run and under which conditions. <p>8. LANGUAGE TESTS</p> <p>1. Drivers who have to communicate with the infrastructure manager on critical safety issues must have language skills in at least one of the languages indicated by the infrastructure manager concerned. Their language skills must be such that they can communicate actively and effectively in routine, degraded and emergency situations. They must be able to use the messages and communication method specified in the ‘Operations and traffic management’ TSI.</p> <p>2. In order to satisfy the requirements provided for in paragraph 1, drivers must be able to understand (both listening and reading) and to communicate (both speaking and writing) according to level B1 of the Common European Framework of Reference for Languages (CEFR) established by the Council of Europe (1).</p> <p>3. In case of sections between the borders and the stations situated close to the borders and designated for cross</p>							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>border operations, drivers of trains operated by a railway undertaking may be exempted by the infrastructure manager from the requirements of paragraph 2, provided that the following procedure is applied:</p> <p>(a) the railway undertaking shall request a derogation to the infrastructure manager for the concerned drivers. In order to ensure a fair and equal treatment of the applicants, to each submitted request for derogation the infrastructure manager shall apply the same assessment procedure, which shall be part of the network statement;</p> <p>(b) the infrastructure manager shall grant a derogation if the railway undertaking can demonstrate that it has made sufficient arrangements for ensuring communication between the concerned drivers and the staff of the infrastructure manager in routine, degraded and emergency situations, as provided for in paragraph 1;</p> <p>(c) railway undertakings and infrastructure managers shall ensure that the concerned staff is aware of those rules and arrangements and receive appropriate training through their safety management systems.</p>					
aVII.	<p>FREQUENCY OF EXAMINATIONS The minimum frequency of the periodic checks shall be as follows:</p> <p>(a) linguistic knowledge (only for non-native speakers): every three years or after any absence of more than one year;</p> <p>(b) infrastructure knowledge (including route and operation rules knowledge): every three years or after any absence of more than one year on the relevant route;</p> <p>(c) knowledge of rolling stock: every three years.</p>	<p>01. 63.3.</p>	<p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom.</p>	<p>DU</p>	<p>Zakon propisuje kraće rokove provere stručne osposobljenosti od Direktive.</p>	

--	--	--	--	--	--	--