

ZAKON O ŽELEZNICI

I. UVODNE ODREDBE

Član 1.

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom i obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju vrši se pod uslovima i na način propisanim ovim zakonom.

Član 2.

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, u smislu ovog zakona je: održavanje javne železničke infrastrukture; organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja; obezbeđenje pristupa i korišćenja javne železničke infrastrukture svim zainteresovanim železničkim prevoznicima, kao i pravnim i fizičkim licima koja obavljaju prevoz za sopstvene potrebe; modernizacija javne železničke infrastrukture; zaštita javne železničke infrastrukture i vršenje investitorske funkcije na izgradnji i rekonstrukciji javne železničke infrastrukture.

Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju može se vršiti kao javni prevoz ili kao prevoz za sopstvene potrebe.

Obavljanje delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i delatnosti obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju uređuje se na načelima razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.

Član 3.

Pojedini izrazi, u smislu ovog zakona, imaju sledeće značenje:

1) *gradska železnica* je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim osobinama, kojom se vrši javni prevoz na teritoriji jedinice lokalne samouprave, odnosno području naseljenih mesta u sastavu jedinice lokalne samouprave;

2) *dodela trase voza* je raspodela kapaciteta javne železničke infrastrukture koju vrši upravljač infrastrukture;

3) *železnička vozna sredstva* su vučna, vučena i ostala vozila;

4) *železnički prevoznik* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji je registrovan za obavljanje delatnosti javnog prevoza u železničkom saobraćaju i kome je izdata licenca za prevoz, uz obavezu da obezbedi vuču vozova ili pruža samo uslugu vuče vozova;

5) *železnički prevoznik za sopstvene potrebe* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja isključivo prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz;

6) *železničko područje* je zemljišni prostor na kome se nalaze železnička pruga, objekti, postrojenja i uređaji koji neposredno služe za vršenje železničkog saobraćaja, prostor ispod mostova i viadukata, kao i prostor iznad trase tunela;

7) *žičara* je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim osobinama, i može biti viseća žičara, uspinjača i vučnica, kojom se vrši javni prevoz putnika i robe ili samo putnika, odnosno robe ili lica i robe za sopstvene potrebe;

8) *zagušena infrastruktura* je deo železničke infrastrukture za koji se potražnja za kapacitetom infrastrukture ne može u potpunosti zadovoljiti tokom određenih perioda vremena, pa čak i nakon usklađivanja različitih zahteva za kapacitetima infrastrukture;

9) *zaštitni pružni pojas* je zemljišni pojas sa obe strane pruge, u širini od 100 m, računajući od ose krajnjih koloseka;

10) *Izjava o mreži* je dokument kojim se utvrđuju kriterijumi i postupak za dodelu kapaciteta infrastrukture, naplata naknada i cena usluga, kao i druge informacije koje su potrebne da bi se mogao podneti zahtev za dodelu trase voza;

11) *industrijska železnica* je železnica kojom privredno društvo iz oblasti industrije, šumarstva, rudarstva ili drugih oblasti privrede prevozi robu ili lica za sopstvene potrebe;

12) *industrijski kolosek* je železnički kolosek koji se priključuje na javnu železničku infrastrukturu i služi za dopremanje i otpremanje robe za vlasnika, odnosno nosioca prava korišćenja tog koloseka;

13) *infrastrukturni pojas* je zemljišni pojas sa obe strane pruge, u širini od 25 m, računajući od ose krajnjih koloseka koji funkcionalno služi za upotrebu, održavanje i tehnološki razvoj kapaciteta infrastrukture;

14) *isključivo pravo* je pravo kojim se železnički prevoznik ovlašćuje da pruža određene usluge javnog prevoza putnika železnicom na određenoj trasi voza ili mreži ili na određenom području, uz isključivanje svih drugih železničkih prevoznika;

15) *javna železnička infrastruktura* je pruga sa svim pripadajućim objektima, postrojenjima, uređajima i slično u funkciji železničkog saobraćaja, kao dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koju mogu koristiti svi železnički prevoznici i železnički prevoznici za sopstvene potrebe pod jednakim uslovima;

16) *javni prevoz* je prevoz putnika i robe, koji je dostupan svim korisnicima pod jednakim uslovima;

17) *javni prevoz putnika od opšteg interesa* obuhvata usluge prevoza putnika od opšteg ekonomskog interesa koje se pružaju javnosti na nediskriminativnoj osnovi i kontinuirano;

18) *kapacitet infrastrukture* je ukupan broj planiranih trasa voza za zahtevane pojedinačne elemente infrastrukture u određenom periodu;

19) *koordinacija* je proces tokom kojeg upravljač infrastrukture i podnosioci zahteva vrše usklađivanje pojedinačnih zahteva radi dodeljivanja trasa voza;

20) *licenca za prevoz* je isprava koju nadležni organ izdaje železničkom prevozniku i železničkom prevozniku za sopstvene potrebe o sticanju prava za obavljanje svih ili posebnih vrsta prevoza u železničkom saobraćaju;

21) *licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom* je isprava koju nadležni organ izdaje privrednom društvu čiji je osnivač Republika Srbija, drugom privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku o sticanju prava na upravljanje javnom železničkom infrastrukturom;

22) *manipulativna pruga* je deo javne železničke infrastrukture upravljača infrastrukture koja služi za prevoz robe za potrebe privrednog društva, drugog pravnog lica ili preduzetnika, po potrebi i bez utvrđenog reda vožnje;

23) *metro* je prostorno nezavisan šinski sistem visokog kapaciteta sa posebnim konstruktivnim i energetske-pogonskim karakteristikama;

24) *modernizacija železničke infrastrukture* je uvođenje novih tehničkih sistema ili tehnologija u železnici ili zamena postojećih tehničkih sistema ili tehnologija savremenijim;

25) *mreža* je celokupna javna železnička infrastruktura kojom upravlja upravljač infrastrukture;

26) *nadoknada za obavezu javnog prevoza* obuhvata korist, naročito finansijsku, koju nadležni organ neposredno ili posredno pruža iz sredstava javnih fondova tokom perioda sprovođenja obaveze javnog prevoza ili u vezi sa tim periodom;

27) *neposredno dodeljivanje* je dodeljivanje ugovora o obavezi javnog prevoza određenom železničkom prevozniku bez prethodnog tenderskog postupka;

28) *obaveza javnog prevoza* je zahtev koji je definisan ili utvrđen od strane nadležnog organa u cilju obezbeđivanja usluga javnog prevoza železnicom od opšteg interesa, a koji železnički prevoznik, ukoliko bi postupao rukovodeći se samo komercijalnim, interesima, ne bi prihvatio ili ga ne bi prihvatio u istoj meri ili pod istim uslovima bez nadoknade;

29) *okvirni sporazum* je ugovor kojim se uređuju prava i obaveze podnosilaca zahteva i upravljača infrastrukture u vezi sa kapacitetom infrastrukture koji će se dodeljivati i naknadama koje će se naplaćivati u periodu dužem od perioda važenja jednog reda vožnje;

30) *opšte pravilo* je mera koja se bez diskriminacije primenjuje na sve usluge javnog prevoza putnika iste vrste na određenom geografskom području za koje je odgovoran nadležni organ;

31) *plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture* obuhvata meru ili niz mera sa rokovima za njihovo sprovođenje koji se predlažu za ublažavanje ograničenja kapaciteta infrastrukture koja dovode to toga da se jedan deo infrastrukture proglasi zagušenom infrastrukturom;

32) *podnosilac zahteva* je železnički prevoznik, železnički prevoznik za sopstvene potrebe, pošiljalac robe ili špediter;

33) *prevoz za sopstvene potrebe* je prevoz lica ili robe koji železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, imalac železničkih voznih sredstava, vrši tim sredstvima za potrebe svoje delatnosti;

34) *pružni pojas* je zemljišni pojas sa obe strane pruge, u širini od 8 m, u naseljenom mestu 6 m, računajući od ose krajnjih koloseka, zemljište ispod pruge i vazdušni prostor u visini od 14 m. Pružni pojas obuhvata i zemljišni prostor službenih mesta (stanica, stajališta, rasputnica, putnih prelaza i slično) koji obuhvata sve tehničko - tehnološke objekte, instalacije i pristupno- požarni put do najbližeg javnog puta;

35) *red vožnje* je akt upravljača javne železničke infrastrukture kojim se utvrđuje plan saobraćaja vozova za prevoz putnika i robe, kao i za sopstvene potrebe na javnoj železničkoj infrastrukturi;

36) *rekonstrukcija železničke infrastrukture* je takva izmena železničke infrastrukture koja menja njene osnovne tehničko-tehnološke i konstruktivne karakteristike;

37) *trasa voza* je kapacitet infrastrukture neophodan za saobraćaj voza između dva službena mesta, u predviđenom vremenu i pod tačno utvrđenim tehničko-tehnološkim uslovima na javnoj železničkoj infrastrukturi;

38) *turističko-muzejska železnica* je železnica sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama, kojom se vrši prevoz u turističke svrhe, uključujući i prevoz železničkim voznim sredstvima muzejske vrednosti, pod posebnim uslovima propisanim uputstvom o vršenju saobraćaja na ovim železnicama;

39) *ugovor o obavezi javnog prevoza* obuhvata jedan ili više pravno obavezujućih akata kojima se potvrđuje sporazum između nadležnog organa i železničkog prevoznika o poveravanju tom prevozniku upravljanja i pružanja usluga javnog prevoza u skladu sa obavezama koje proističu iz tog ugovora. Sastavni deo ugovora takođe može činiti odluka nadležnog organa koja sadrži uslove pod kojima nadležni organ poverava pružanje takvih usluga železničkom prevozniku;

40) *upravljач infrastrukture* je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašćen za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom.

II. UPRAVLJANJE ŽELEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

1. Elementi železničke infrastrukture

Član 4.

Železnička infrastruktura obuhvata donji i gornji stroj pruge, tunele, mostove i ostale objekte na pruzi, stanične koloseke, telekomunikaciona, signalno-sigurnosna, elektrovučna, elektroenergetska i ostala postrojenja i uređaje na pruzi, opremu pruge, zgrade železničkih službenih mesta i ostale objekte u pružnom pojasu koji su u funkciji regulisanja železničkog saobraćaja i održavanja železničke infrastrukture, terminale, pružni pojas i vazdušni prostor iznad pruge u visini od 12 m, odnosno 14 m kod dalekovoda napona preko 220 kV, računajući iznad gornje ivice šine.

Železnička infrastruktura ne obuhvata objekte za održavanje voznih sredstava sa pripadajućim kolosecima i železničke depoe.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministar) bliže propisuje elemente železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana.

2. Vrste železničke infrastrukture

Član 5.

Železnička infrastruktura može biti javna železnička infrastruktura (u daljem tekstu: železnička infrastruktura) i industrijska železnica ili industrijski kolosek.

Član 6.

Železničke pruge se kategorišu na sledeći način:

- 1) magistralne pruge - od značaja za međunarodni i nacionalni saobraćaj;
- 2) regionalne pruge - od značaja za regionalni i lokalni saobraćaj;
- 3) lokalne pruge - od značaja za lokalni saobraćaj;
- 4) manipulativne pruge - od značaja za privredne subjekte.

Vlada, na predlog ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo) donosi akt o kategorizaciji železničkih pruga.

Član 7.

Železnička infrastruktura je dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije.

Upravljanje železničkom infrastrukturom je delatnost od opšteg interesa.

Delatnost iz stava 2. ovog člana obavlja društvo kapitala koje se osniva i posluje u skladu sa zakonom kojim se uređuje obavljanje delatnosti od opšteg interesa (u daljem tekstu: Društvo).

Delatnost iz stava 2. ovog člana može da obavlja i preduzetnik, pod uslovima i na način utvrđen zakonom.

Upravljač infrastrukture mora biti računovodstveno razdvojen od privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza putnika i robe.

Upravljač infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva.

Član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva, ako se radi o povezanim društvima u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva, ne može istovremeno biti član organa upravljanja upravljača infrastrukture.

Ukoliko su upravljač infrastrukture i subjekt na tržištu železničkih usluga povezana društva, član organa upravljanja upravljača infrastrukture i član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga ne mogu istovremeno biti i članovi organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva.

Na imenovanje i razrešenje članova organa upravljanja upravljača infrastrukture prethodnu saglasnost daje Direkcija za železnice.

Članovi organa upravljanja upravljača infrastrukture, kao i viši rukovodeći kadar na poslovima dodele kapaciteta infrastrukture, utvrđivanja naknada za korišćenje kapaciteta infrastrukture, izrade i objavljivanja reda vožnje i izrade Izjave o mreži, nakon prestanka obavljanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dve godine, ne mogu biti imenovani za članove organa upravljanja privrednih društava koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva, u periodu od najmanje dve godine.

Upravljač infrastrukture mora da ima licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koje izdaje Direkcija za železnice.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Član 8.

Društvo donosi program održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja, kao i izgradnje, rekonstrukcije i modernizacije železničke infrastrukture, na koji saglasnost daje Vlada.

Član 9.

Poslovi upravljanja na delu železničke infrastrukture za koju Društvo nema ekonomski interes, mogu se preneti upravljaču infrastrukture koga osniva autonomna pokrajina, odnosno jedinica lokalne samouprave.

Odluku o prenosu poslova iz stava 1. ovog člana, donosi Društvo na zahtev autonomne pokrajine, odnosno jedinice lokalne samouprave, u skladu sa zakonom.

Na odluku iz stava 2. ovog člana, saglasnost daje Vlada.

Upravljanje železničkom infrastrukturom iz stava 1. ovog člana vrši se u skladu sa odredbama ovog zakona.

3. Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom

Član 10.

Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču infrastrukture, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom.

Uslov koji se odnosi na dobar ugled ispunjen je ako:

1) podnosilac zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili pravosnažno osuđeni za teška krivična dela i privredne prestupe;

2) podnosilac zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili osuđeni za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu;

3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost ispunjen je ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.

Uslov koji se odnosi na stručnost ispunjen je ako podnosilac zahteva ima upravu koja poseduje znanje ili iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci.

Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost ispunjen je ako je podnosilac zahteva adekvatno osiguran ili je na drugi način, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, obezbedio pokriće svojih obaveza po osnovu naknade štete pričinjene korisniku trase voza ili trećim licima.

Način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom bliže uređuje Direkcija za železnice.

Licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje Direkcija za železnice, u formi rešenja.

Član 11.

Licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom Direkcija za železnice izdaje u formi rešenja, ako su ispunjeni uslovi iz člana 10. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.

Licenca za upravljanje železničkom infrastrukturom izdaje se na neodređeno vreme, dok upravljač infrastrukture ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je. Rešenje o odbijanju zahteva za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Direkcija za železnice vodi evidenciju o izdatim licencama za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Član 12.

Direkcija za železnice proverava svakih 12 meseci da li upravljač infrastrukture ispunjava uslove iz člana 10. ovog zakona.

Ako se prilikom provere iz stava 1. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 10. ovog zakona nije ispunjen ili ako između dve provere inspektor za železnički saobraćaj utvrdi da upravljač infrastrukture ne ispunjava te uslove, Direkcija za železnice će oduzeti licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom.

Rešenje o oduzimanju licence za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Postupak za izdavanje i oduzimanje licence za upravljanje železničke infrastrukture, sadržina te licence i način provere ispunjenosti propisanih uslova, bliže uređuje Direkcija za železnice.

Član 13.

Za izdavanje licence za upravljanje železničkom infrastrukturom plaća se taksa i prihod je budžeta Republike Srbije.

Visinu takse iz stava 1. ovog člana utvrđuje Direkcija za železnice, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Član 14.

Upravljač infrastrukture je dužan da obezbedi trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu železničke infrastrukture, nesmetano korišćenje objekata železničke infrastrukture i drugih sredstava rada za železnički saobraćaj, kao i organizovanje i regulisanje bezbednog i nesmetanog železničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture je, pri obavljanju delatnosti, dužan da se stara o zaštiti životne sredine u skladu sa zakonom i drugim propisima.

Upravljač infrastrukture odgovara za štetu koja nastane korisnicima prevoza, železničkim prevoznicima, železničkim prevoznicima za sopstvene potrebe, privrednim društvima, drugim pravnim licima ili preduzetnicima zbog neizvršavanja svojih obaveza iz st. 1. i 2. ovog člana.

Član 15.

Upravljač infrastrukture može obustaviti javni prevoz putnika i robe na železničkoj infrastrukturi ili delu železničke infrastrukture na kojoj javni prevoz putnika i robe postane nerentabilan, uz saglasnost Vlade.

Železničku infrastrukturu ili njen deo na kojoj se zbog nerentabilnosti obustavi javni prevoz putnika i robe upravljač infrastrukture može da preuredi u manipulativnu prugu ili za druge namene i da propiše uslove i način korišćenja.

Upravljač infrastrukture je dužan da odluku o obustavljanju prevoza iz stava 1. ovog člana dostavi železničkim prevoznicima, železničkim prevoznicima za sopstvene potrebe, organima autonomne pokrajine i organima jedinice lokalne samouprave i objavi u dnevnim listovima i drugim sredstvima javnog informisanja, najkasnije šest meseci pre datuma predviđenog za obustavljanje prevoza.

4. Pristup i korišćenje železničke infrastrukture

a) Pristup železničkoj infrastrukturi

Član 16.

Železnička infrastruktura koristi se pod uslovima i na način utvrđenim ovim zakonom.

Na železničkoj infrastrukturi železnički saobraćaj odvija se pod uslovima utvrđenim propisima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

Član 17.

Železničku infrastrukturu može da koristi železnički prevoznik i železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ako ima:

- 1) licencu za prevoz;
- 2) sertifikat o bezbednosti za prevoz, koji se izdaje u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju;
- 3) ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.

Ugovorom o korišćenju železničke infrastrukture bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i lica iz stava 1. ovog člana, a koja se odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, kao i na plaćanje naknada za korišćenje železničke infrastrukture i cena usluga.

Ugovor o korišćenju železničke infrastrukture mora biti zaključen najkasnije četiri meseca pre početka važenja novog reda vožnje.

Član 18.

Izjava o mreži naročito sadrži: opšte odredbe; uslove za pristup i korišćenje železničke infrastrukture; pregled saobraćajno-tehničkih osobina železničke infrastrukture koja je na raspolaganju i ograničenja u upotrebi; principe, prioritete i kriterijume za dodelu kapaciteta infrastrukture; vrste usluga; principe naplate naknada i cena usluga, kao i visine naknada sa načinom njihovog proračuna.

Ministar bliže propisuje sadržinu i formu Izjave o mreži.

Izjava o mreži objavljuje se, radi informisanja, na internet stranici upravljača infrastrukture i može se preuzeti od upravljača infrastrukture u štampanoj i elektronskoj formi, posle uplate iznosa koji ne može premašiti troškove njenog objavljivanja.

Upravljač infrastrukture je dužan da vrši izmene i dopune Izjave o mreži ukoliko dođe do bilo koje promene podataka koje ona sadrži.

Izjava o mreži se objavljuje u roku koji ne može biti kraći od četiri meseca pre krajnjeg datuma za podnošenje zahteva za dodelu trase voza.

Član 19.

Izjavu o mreži i njene izmene i dopune donosi i objavljuje upravljač infrastrukture u skladu sa članom 18. ovog zakona.

b) Dodela kapaciteta infrastrukture

Član 20.

Kapacitet infrastrukture daje se na korišćenje dodelom trase voza.

Zahtev za dodelu trase voza podnosi se godinu dana, a najkasnije 10 meseci, pre početka važenja novog reda vožnje.

Po isteku roka iz stava 2. ovog člana mogu se podnositi zahtevi za dodelu trasa voza koje nisu dodeljene i zaključivati ugovori o korišćenju železničke infrastrukture.

Podnosilac zahteva je dužan da, prilikom podnošenja zahteva iz st. 2. i 3. ovog člana, uplati iznos na ime troškova postupka za dodelu trase voza.

Direkcija za železnice utvrđuje visinu troškova iz stava 4. ovog člana.

Zahtev za dodelu trase voza sadrži naročito:

- 1) relaciju saobraćaja (polazno i odredišno službeno mesto);
- 2) vreme polaska voza iz polaznog službenog mesta i vreme dolaska voza u odredišno službeno mesto;
- 3) prevozni put;
- 4) mesto, vrsta operacija i tehnološko vreme operacija (službena mesta zaustavljanja, izmena sastava, manipulacija putnika, manipulacija robe, promena vučnog vozila i trajanje zadržavanja);
- 5) vrstu voza;
- 6) sastav voza;
- 7) seriju vučnog vozila.

Upravljač infrastrukture je dužan da informacije dobijene od podnosioca zahteva čuva kao poslovnu tajnu.

Dodela kapaciteta infrastrukture radi obavljanja poslova održavanja te infrastrukture predviđa se u toku procesa planiranja kapaciteta infrastrukture.

Član 21.

Zahtev za dodelu trase voza smatra se ponudom za zaključenje ugovora o korišćenju železničke infrastrukture.

Izmenjena ili dopunjena ponuda iz stava 1. ovog člana od strane upravljača infrastrukture smatra se novom ponudom učinjenom podnosiocu zahteva.

Ponuda iz st. 1. i 2. ovog člana smatra se prihvaćenom momentom zaključenja ugovora o korišćenju železničke infrastrukture između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva.

U slučaju kada je trasa voza dodeljena podnosiocu zahteva koji nije železnički prevoznik ili železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ugovor o korišćenju železničke infrastrukture zaključuju upravljač infrastrukture i železnički prevoznik koga angažuje taj podnosilac zahteva.

Prigovor protiv akta o odbijanju ponude podnosi se Direkciji za železnice u roku od tri dana uz plaćanje takse u visini administrativne takse koja se naplaćuje za žalbu organu.

Direkcija za železnice je dužna da o prigovoru odluči u roku od 10 dana.

U pogledu dejstva i raskida ugovora, naknade štete i drugih pitanja shodno se primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju obligacioni odnosi.

Član 22.

Dodeljivanje trase voza upravljač infrastrukture vrši pod jednakim uslovima, utvrđenim ovim zakonom, za sve korisnike trasa voza.

U postupku po zahtevu za dodelu trase voza upravljač infrastrukture dužan je da primenjuje sledeće kriterijume:

- 1) obim prevoza;
- 2) iskorišćenost kapaciteta infrastrukture;
- 3) obim dodatnih usluga koje upravljač infrastrukture pruža u vezi sa obavljanjem prevoza na trasi voza;
- 4) poslovni ugled;
- 5) delatnost od opšteg interesa u javnom prevozu;
- 6) kvalitet obavljene prevozne usluge u prethodnom periodu.

Upravljač infrastrukture utvrđuje metodologiju vrednovanja kriterijuma iz stava 2. ovog člana.

Član 23.

Upravljač infrastrukture, po pravilu, dodeljuje trase voza jedanput godišnje po usklađivanju zahteva za dodelu trasa voza u postupku izrade reda vožnje, najduže za period važenja reda vožnje.

Upravljač infrastrukture konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje i omogućava im rok od najmanje mesec dana za dostavu svojih predloga.

Zainteresovane strane uključuju sve one koji su podneli zahtev za dodelu trasa voza, kao i ostale strane koje žele da im se omogući da daju svoj komentar o tome kako red vožnje može uticati na njihovu sposobnost da pružaju železničke usluge tokom tog perioda važenja reda vožnje.

Upravljač infrastrukture dužan je da preduzima odgovarajuće mere za rešavanje svih izloženih problema.

Upravljač infrastrukture se pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture koji donosi Ministar posebnim aktom. Vremenski plan dodele kapaciteta infrastrukture predstavlja dinamiku u procesu dodele tih kapaciteta, koji je povezan sa dinamikom podnošenja zahteva tokom postupka izrade reda vožnje (što, između ostalog, uključuje rokove za podnošenje zahteva, planiranje procesa koordinacije, dodelu trase, zaključivanje ugovora i dr.) i dinamikom podnošenja zahteva za dodelu trase voza van postupka izrade reda vožnje.

Član 24.

Tokom procesa planiranja reda vožnje iz člana 23. ovog zakona, kada naiđe na sukobljavanje različitih zahteva, upravljač infrastrukture nastoji da, putem koordinacije zahteva, obezbedi najbolju moguću usklađenost svih zahteva.

Kada se pojavi situacija koja zahteva koordinaciju, upravljač infrastrukture ima pravo da predloži kapacitet infrastrukture koji se razlikuje od onog koji se traži u zahtevu za dodelu trase voza.

Upravljač infrastrukture nastoji da, kroz koordinaciju sa podnosiocima zahteva, postigne rešenje svih sporova.

Principi kojim se rukovode u procesu koordinacije definišu se u Izjavi o mreži.

U slučaju sporova koji se odnose na dodelu kapaciteta infrastrukture obezbeđuje se sistem rešavanja sporova kako bi se takvi sporovi rešili blagovremeno. Ako se ovaj sistem primeni, odluka se mora doneti u roku od 10 radnih dana, bez obzira na postupke po prigovorima.

Član 25.

Upravljač infrastrukture i podnosilac zahteva, izuzetno, mogu da sačine i okvirni sporazum, za korišćenje kapaciteta na odgovarajućoj železničkoj infrastrukturi na rok duži nego što je to jedan period važenja reda vožnje.

Okvirni sporazum između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva sadrži karakteristike kapaciteta infrastrukture koje je podnosilac zahteva tražio i koje su mu ponuđene tokom vremenskog perioda koji prelazi jedan period važenja reda vožnje.

Okvirni sporazum ne sadrži detaljno trasu voza, već zadovoljava legitimne komercijalne potrebe podnosioca zahteva i zaključuje se po pravilu na pet godina.

U posebnim slučajevima upravljač infrastrukture može pristati na kraći ili duži period. Svaki period duži od pet godina pravda se postojanjem komercijalnih ugovora, namenskih investicija ili rizika.

Period duži od 10 godina moguć je samo u izuzetnim slučajevima, posebno kada je reč o dugoročnim investicijama velikog obima i kada je takvo investiranje obuhvaćeno ugovornim obavezama.

Direkcija za železnice daje prethodno odobrenje okvirnog sporazuma.

Okvirni sporazumi ne isključuju mogućnost da odgovarajuću infrastrukturu koriste i drugi podnosioci zahteva.

Okvirni sporazum može da se izmeni, dopuni ili ograniči u cilju bolje upotrebe železničke infrastrukture.

Poštujući poslovnu tajnu, opšte odredbe svakog okvirnog sporazuma dostupne su svakoj zainteresovanoj strani.

Član 26.

Dodeljenu trasu voza korisnik trase voza ne može prenositi drugom železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe.

Zabranjena je trgovina trasama voza.

Korišćenje kapaciteta infrastrukture od strane železničkog prevoznika kada obavlja poslove podnosioca zahteva koji nije železnički prevoznik, ne smatra se prenošenjem u smislu ovog zakona.

v) Naknade za korišćenje železničke infrastrukture i cene usluga koje pruža upravljač infrastrukture

Član 27.

Za korišćenje železničke infrastrukture korisnik trase voza plaća naknade u skladu sa zakonom kojim se uređuju naknade za korišćenje javnih dobara.

Upravljač infrastrukture utvrđuje visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture i vrši njihovu naplatu.

Vlada daje saglasnost na visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture.

Visinu naknada iz stava 1. ovog člana upravljač infrastrukture utvrđuje transparentno i na načelu nediskriminacije i zasniva se na modelu alokacije troškova u koji su uključeni model mreže i model saobraćaja.

Vlada utvrđuje metodologiju vrednovanja elemenata za određivanje naknada za korišćenje železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Metodologija), na predlog Ministra.

Metodologija se objavljuje u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

Sredstva od naplate naknada iz stava 1. ovog člana su prihod upravljača infrastrukture.

Član 28.

Upravljači infrastrukture međusobno sarađuju u cilju omogućavanja železničkim prevoznicima efikasnog obavljanja prevoza kada se prevoz obavlja na više železničkih infrastruktura.

Upravljač infrastrukture garantuje optimalnu konkurentnost međunarodnog železničkog transporta putnika i robe. Svaka saradnja ili zajednička organizacija reguliše se u skladu sa odredbama ovog zakona.

Upravljač infrastrukture primenjuje Metodologiju na način koji obezbeđuje jednake i nediskriminatorske naknade za različite korisnike trase vozova koji obavljaju usluge sličnog karaktera na delu trase voza na kome upravljač infrastrukture obezbeđuje iste vrste usluga.

Član 29.

Korisnik trase voza plaća upravljaču infrastrukture:

- 1) naknadu za Minimalni paket usluga, koje obuhvataju:
 - (1) upravljanje zahtevima za kapacitetom infrastrukture,
 - (2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet infrastrukture,
 - (3) korišćenje pruga, skretnica i čvorova,
 - (4) upravljanje kretanjem vozova, uključujući signalizaciju, propise, sistem za operativno praćenje i komunikaciju i pružanje informacija o kretanju voza,
 - (5) obezbeđivanje svih drugih informacija neophodnih za upravljanje saobraćajem za koji je kapacitet infrastrukture dodeljen;
- 2) naknadu za pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata pristup:
 - (1) objektima za snabdevanje gorivom,
 - (2) putničkim stanicama, staničnim zgradama i drugim objektima,
 - (3) teretnim terminalima,
 - (4) ranžirnim stanicama,
 - (5) objektima za formiranje vozova,

- (6) kolosecima za gariranje,
 - (7) ostalim tehničkim objektima za održavanje;
- 3) naknadu za korišćenje službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja, a što obuhvata:
- (1) korišćenje opreme za snabdevanje električnom energijom za vuču,
 - (2) korišćenje postrojenja za snabdevanje gorivom,
 - (3) korišćenje putničkih stanica, staničnih zgrada i drugih objekata,
 - (4) korišćenje teretnih terminala,
 - (5) korišćenje ranžirnih stanica,
 - (6) korišćenje postrojenja za formiranje vozova,
 - (7) korišćenje kolosečnih grupa za gariranje,
 - (8) održavanje i drugih tehničkih postrojenja.

Pored naknada iz stava 1. ovog člana upravljač infrastrukture i korisnik trase voza mogu posebno ugovoriti pružanje i cene dodatnih i pratećih usluga, i to:

- 1) dodatne usluge:
- (1) snabdevanje strujom za vuču,
 - (2) predgrevanje putničkih vozova,
 - (3) snabdevanje gorivom, manevrisanje i sve druge usluge koje se pružaju u gore pomenutim objektima i postrojenjima,
 - (4) prilagođene usluge za:
 - kontrolu transporta opasnih tereta,
 - pomoć u saobraćanju vozova sa naročitim pošiljkama.
- 2) prateće usluge:
- (1) pristup telekomunikacionoj mreži,
 - (2) pružanje dodatnih informacija,
 - (3) tehnički pregled voznih sredstava.

O naknadama i uslugama iz stava 1. tačka 3) i stava 2. ovog člana, a koje ne omogućava upravljač infrastrukture, isti obezbeđuje u Izjavi o mreži informacije o davaocima naknada i usluga.

Korišćenje službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja kojima ne upravlja upravljač infrastrukture, kao i dopunske i prateće usluge, koje ne obezbeđuje upravljač infrastrukture, predmet su posebnog ugovora između korisnika trase voza i korisnika tih službenih objekata ili servisnih postrojenja, odnosno davaoca dopunskih i pratećih usluga.

Naknade za minimalni paket usluga i pristup prugom službenim objektima, odnosno servisnim postrojenjima zasnovane su na troškovima koji direktno nastaju kao rezultat odvijanja železničkog saobraćaja.

Cene usluga iz stava 2. ovog člana, visina naknada iz stava 5. ovog člana, kao i cene usluga iz člana 35. ovog zakona, mogu se izmeniti u zavisnosti od uslova na tržištu železničkih usluga, uzimajući u obzir ukupne troškove kao gornju granicu na kojoj naknade i cene usluga mogu biti zasnovane, u kom slučaju to mora biti objavljeno najmanje tri meseca unapred.

Cene usluga iz stava 2. ovog člana i člana 35. ovog zakona utvrđuju se u skladu sa Metodologijom.

Kada usluge iz stava 2. ovog člana, pruža samo jedan pružalac usluga, cene koje se naplaćuju za te usluge zavise od troškova pružanja takvih usluga, izračunato na osnovu realnog nivoa korišćenja.

Član 30.

Naknade i usluge iz člana 29. ovog zakona, pružaju se na ravnopravnoj osnovi, a zahtevi se mogu odbiti samo ako postoje realne alternative u postojećim tržišnim uslovima.

Član 31.

Korisnik trase voza na osnovu prava nediskriminacije ima pravo na minimalni paket usluga i pristup prugom do službenih objekata, odnosno servisnih postrojenja iz člana 29. ovog zakona.

U slučajevima kada nudi neku od dodatnih i pratećih usluga iz člana 29. stav 2. ovog zakona upravljač infrastrukture ih pruža na zahtev korisnika trase voza. Za dodatne i prateće usluge korisnik trase voza plaća cene usluga u skladu sa aktom upravljača infrastrukture.

Član 32.

Podnosioci zahteva mogu zahtevati kapacitet infrastrukture koji prelazi preko više od jedne mreže tako što podnose zahtev jednom upravljaču infrastrukture koji u njihovo ime zahteva korišćenje tog kapaciteta od drugih relevantnih upravljača infrastrukture.

Član 33.

Stanje na poslovnim računima upravljača infrastrukture je rezultat ravnoteže prihoda od naknada za korišćenje železničke infrastrukture, prihoda od drugih komercijalnih poslova i sredstava obezbeđenih od strane države s jedne strane i rashoda za železničku infrastrukturu s druge strane.

Upravljač infrastrukture mora biti u mogućnosti da potvrdi da cene usluga koje naplaćuje u skladu sa članom 35. ovog zakona odgovaraju Metodologiji, kao i pravilima i veličinama objavljenim u Izjavi o mreži.

Upravljač infrastrukture dobija podsticaje za smanjenje troškova korišćenja infrastrukture i visine naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga u skladu sa članom 34. ovog zakona.

Član 34.

Upravljač infrastrukture i Vlada, odnosno autonomna pokrajina ili jedinica lokalne samouprave zaključuju ugovor kojim se uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu finansiranja troškova upravljanja železničkom infrastrukturom u delu koji čini razliku između stvarnih troškova upravljanja železničkom infrastrukturom i ostvarenih prihoda od naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga.

Za poslove u vezi sa staranjem o bezbednosti železničkog saobraćaja, održavanja i poboljšanja kvaliteta usluga upravljača infrastrukture, ugovorom iz stava 1. ovog člana posebno će se predvideti podsticaji za smanjenje troškova upravljanja železničkom infrastrukturom, visine naknada za korišćenje te infrastrukture i cena usluga.

Ugovor iz stava 1. ovog člana zaključuje se na period koji nije kraći od tri godine.

Član 35.

Pored naknada i usluga iz člana 29. ovog zakona upravljač infrastrukture može da naplati i sledeće usluge:

- 1) korišćenje zagušene železničke infrastrukture, koja se naplaćuje u slučaju kada je na određenom segmentu infrastrukture utvrđen nedostatak kapaciteta infrastrukture, tokom perioda zagušenja;
- 2) rezervaciju trasa vozova koje se ne koriste;
- 3) dodatno održavanje železničke infrastrukture u skladu sa zahtevima korisnika trase voza.

g) Popusti

Član 36.

Upravljač infrastrukture može da uvede popuste dostupne svim korisnicima železničke infrastrukture, u sledećim slučajevima:

- 1) za tačno navedene određene saobraćajne tokove, za delove mreže, za trase vozova;
- 2) radi podsticanja razvoja novih železničkih usluga za ograničeni vremenski period;
- 3) da se podstakne razvoj novih železničkih usluga ili radi podsticanja korišćenja znatno neiskorišćene železničke infrastrukture.

Popusti koje odobrava upravljač infrastrukture objavljuju se u Izjavi o mreži.

d) Sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza

Član 37.

Upravljač infrastrukture donosi Sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza preko koga se stimulišu korisnici trasa vozova da smanje poremećaje i poboljšaju efikasnost železničke mreže.

Sistem iz stava 1. ovog člana sadrži mere u vezi postupaka kojima se remeti rad mreže, nadoknadu korisnicima trasa vozova koji trpe štetu i bonuse kao nagradu za efikasnost veću od planirane.

đ) Upravljanje i praćenje dodeljenog kapaciteta infrastrukture

Član 38.

Odluku o dodeli trase voza u međunarodnom železničkom saobraćaju donose predstavnici domaćih i stranih upravljača infrastrukture.

Upravljači infrastrukture iz stava 1. ovog člana usklađuju trase vozova u međunarodnom železničkom saobraćaju u cilju omogućavanja optimalnog obavljanja tog saobraćaja.

Usklađene trase vozova iz stava 2. ovog člana stavljaju se na raspolaganje podnosiocima zahteva svakog od upravljača infrastrukture koji u tom postupku učestvuje.

Član 39.

Upravljač infrastrukture može dati prioritet posebnim trasama vozova u okviru procesa planiranja i koordinacije, ali samo na način utvrđen u čl. 41. i 43. ovog zakona.

Član 40.

Upravljač infrastrukture procenjuje potrebu za kapacitetom infrastrukture koji treba da je dostupan u toku važenja reda vožnje, u cilju pravovremenog rešavanja vanrednih zahteva za dodelom trasa voza.

Odredba stava 1. ovog člana primenjuje se i u slučajevima zagušene infrastrukture.

Upravljač infrastrukture rešava po vanrednim zahtevima u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva.

Član 41.

Ako posle koordinacije nije moguće postići rešenje spora, u smislu člana 24. ovog zakona, upravljač infrastrukture dužan je, bez odlaganja, da proglasi zagušenim kapacitet infrastrukture koji je predmet koordinacije.

Zagušenim kapacitetom infrastrukture iz stava 1. ovog člana smatra se i kapacitet infrastrukture za koju se očekivano može predvideti da će u bliskoj budućnosti biti zagušen.

U slučaju proglašenja kapaciteta infrastrukture zagušenim, upravljač infrastrukture sprovodi analizu kapaciteta u skladu sa članom 42. ovog zakona, osim ako nije započeta realizacija plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture iz člana 43. ovog zakona.

Ako cene usluge iz člana 35. tačka 1) ovog zakona nije naplaćena ili nije postigla zadovoljavajući rezultat, a infrastruktura je proglašena zagušenom, upravljač infrastrukture može dodatno upotrebiti prioritete za dodelu kapaciteta infrastrukture.

Primenom prioriteta kriterijuma utvrđuje se značaj određene usluge za društvo, u odnosu na bilo koju drugu uslugu koja se usled toga isključuje.

U slučaju iz stava 5. ovog člana Vlada može odobriti upravljaču infrastrukture nadoknadu koja odgovara gubitku prihoda usled potrebe da se određeni kapacitet infrastrukture dodeli za obavljanje određenih usluga.

Pri određivanju kriterijuma po kojima se daju prioriteti, upravljač infrastrukture će uzeti u obzir i odgovarajući značaj važnosti usluga u transportu robe i naročito međunarodnom transportu robe.

Postupci i kriterijumi kojima će se odrediti prioriteti u slučaju zagušenja kapaciteta infrastrukture utvrđuju se u Izjavi o mreži.

U slučaju zagušene infrastrukture, upravljač infrastrukture ima pravo da zahteva od korisnika trase voza vraćanje dodeljene trase voza, koju je taj korisnik trase voza u periodu od najmanje mesec dana koristio manje nego što je dozvoljeno graničnom kvotom predviđenom u Izjavi o mreži, izuzev ako korisnik trase voza istu nije koristio iz neekonomskih razloga koji su izvan njegove kontrole.

Član 42.

Analiza kapaciteta je postupak kojim se utvrđuju razlozi zagušenja kapaciteta infrastrukture i mere koje se mogu kratkoročno i dugoročno preduzeti da bi se smanjilo zagušenje kapaciteta infrastrukture.

Analiza kapaciteta obuhvata analizu infrastrukture, postupaka rada, karaktera različitih usluga koje se realizuju, mera za preusmeravanje usluga, menjanja vremenskih termina usluga, promena brzina i poboljšanja železničke infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je dužan da izvrši analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je železnička infrastruktura zagušena.

Član 43.

Plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture izrađuje se nakon konsultacija sa korisnicima zagušene infrastrukture, koji sadrži:

- 1) razloge zagušenja;
- 2) mogućnosti za poboljšanje nivoa organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja;
- 3) mogućnosti za razvoj železničke infrastrukture;
- 4) troškove poboljšanja kapaciteta infrastrukture.

Plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture donosi se po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

U slučaju zagušenja infrastrukture upravljač infrastrukture nema pravo da naplati naknade i usluge iz člana 29. ovog zakona, ako:

- 1) ne donese plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture ili
- 2) ne realizuje plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture.

Izuzetno od stava 3. ovog člana, Direkcija za železnice može da odobri upravljaču infrastrukture da naplati naknade i usluge iz člana 29. ovog zakona, ako:

- 1) postoje osnovani razlozi koji onemogućavaju realizaciju plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture;
- 2) finansijske mogućnosti onemogućavaju realizaciju plana poboljšanja kapaciteta infrastrukture.

Upravljač infrastrukture izrađuje plan poboljšanja kapaciteta infrastrukture u roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta.

Član 44.

U slučajevima nemogućnosti odvijanja železničkog saobraćaja koja je prouzrokovana tehničkim kvarovima, nesrećama i delovanjem više sile, upravljač infrastrukture preduzima sve neophodne mere da se uspostavi redovno odvijanje saobraćaja. U tom cilju, on sastavlja mogući plan za nepredviđene situacije, s listom institucija koje treba obavestiti u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u železničkom saobraćaju.

O nemogućnosti odvijanja saobraćaja i merama koje se preduzimaju, upravljač infrastrukture dužan je da obavesti železničkog prevoznika, železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, Ministarstvo i sve druge nadležne institucije.

U hitnim slučajevima i slučajevima kada železnička infrastruktura postane privremeno neupotrebljiva, dodeljene trase vozova mogu se privremeno povući bez

najave i to onoliko vremena koliko je potrebno za dovođenje železničke infrastrukture u upotrebljivo stanje.

Upravljač infrastrukture angažuje sredstva korisnika trase voza koja smatra najpodesnijim za uspostavljanje normalne situacije.

5. Izgradnja, rekonstrukcija i modernizacija železničke infrastrukture

Član 45.

Izgradnja železničke infrastrukture vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata.

Pod izgradnjom železničke infrastrukture, u smislu ovog zakona, smatra se izgradnja nove železničke pruge na novoj trasi, kao i izgradnja telekomunikacionih, signalno-sigurnosnih, elektro-energetskih, elektrovučnih i drugih postrojenja i uređaja, zgrada i objekata na novoj i postojećim prugama.

Član 46.

Narodna skupština, na predlog Vlade, donosi Nacionalni program železničke infrastrukture (u daljem tekstu: Nacionalni program), koji obuhvata:

- 1) postojeće karakteristike i stanje železničke infrastrukture Republike Srbije;
- 2) strategiju izgradnje, rekonstrukcije, modernizacije i održavanja železničke infrastrukture;
- 3) razvojne komponente u izgradnji novih kapaciteta infrastrukture od posebnog značaja za Republiku Srbiju;
- 4) definisanje strukture, dinamike realizacije i prioriteta, visine i izvora finansijskih sredstava potrebnih za izvršenje aktivnosti iz Nacionalnog programa.

Nacionalni program donosi se za period od pet godina.

Vlada podnosi Narodnoj skupštini jedanput godišnje izveštaj o realizaciji Nacionalnog programa.

Na osnovu Nacionalnog programa upravljač infrastrukture izrađuje godišnji program izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja.

Upravljač infrastrukture jedanput godišnje podnosi Vladi izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja.

Član 47.

Upravljač infrastrukture je dužan, da pre otpočinjanja radova, a najmanje 120 dana ranije, objavi početak radova na izgradnji, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture u dnevnim listovima ili na drugi uobičajeni način, da bi privredno društvo, drugo pravno lice, odnosno preduzetnik koji se stara o objektima ugrađenim na železničkom području (cevovodi, vodovodi, električne, telefonske i vazdušne linije, podzemni kablovi i druge slične instalacije i uređaji), kao i u slučaju kada namerava da te objekte izgradi, mogao da uskladi radove na tim objektima sa radovima na izgradnji, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture.

Upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice i preduzetnik iz stava 1. ovog člana, uređuju ugovorom međusobna prava i obaveze u vezi sa

izvođenjem radova na izgradnji železničke infrastrukture i radove na objektima ugrađenim ili koji će se ugraditi na železničkom području.

Obaveza je privrednog društva, drugog pravnog lica, odnosno preduzetnika koji se stara o objektima ugrađenim na železničkom području (cevovodima, vodovodima, električnim, telefonskim i vazdušnim linijama, podzemnim kablovima i drugim sličnim instalacijama i uređajima) da o svom trošku i u zahtevanom roku od strane upravljača infrastrukture, iste rekonstruiše ili izmesti pre početka radova na izgradnji, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture, a ako to ne učini upravljač infrastrukture je ovlašćen da navedene radnje preduzme o trošku tog lica.

Član 48.

Ako železničku infrastrukturu treba rekonstruisati zbog izgradnje drugog objekta (javni put, rudnik, kamenolom, akumulaciono jezero, aerodrom i sl.), deo železničke infrastrukture koji se rekonstruiše mora biti izgrađen sa elementima koji odgovaraju kategoriji te železničke infrastrukture, bez obzira na stvarno stanje u kome se nalazila u momentu rekonstrukcije.

Troškove rekonstrukcije železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana snosi investitor objekta zbog čije izgradnje se vrši rekonstrukcija železničke infrastrukture, ako se drugačije ne sporazumeju investitor i upravljač infrastrukture.

Član 49.

Na mestu ukrštanja puta i ulica sa pružnim i staničnim kolosecima, železničkom infrastrukturuom i železničkim saobraćajem upravlja upravljač infrastrukture, a putnom uličnom i pešačkom infrastrukturuom i saobraćajem upravlja upravljač putne infrastrukture, tako što je svaki upravljač dužan da stvori uslove za bezbedan prelazak mesta ukrštanja na infrastrukturui kojom upravlja.

Ukrštanje železničke infrastrukture sa javnim putevima van prostora za koji su doneti urbanistički planovi u načelu izvodi se njihovim svođenjem na najneophodniji broj, usmeravanjem dva ili više javnih puteva na zajedničko mesto ukrštanja.

Upravljač infrastrukture može imati poseban organizacioni deo u čijoj nadležnosti je obezbeđivanje saobraćaja na mestima ukrštanja puteva, ulica i pešačkih staza sa železničkim kolosecima u nivou u saradnji sa upravljačima putne infrastrukture, odnosno jedinicom lokalne samouprave.

Razmak između dva ukrštanja železničke infrastrukture i javnog puta ne može da bude manji od 2.000 m.

Ukrštanje železničke infrastrukture sa nekategorisanim putevima izvodi se usmeravanjem tih puteva na najbliži javni put koji se ukršta sa odnosnom železničkom infrastrukturuom. Ako to nije moguće treba međusobno povezati nekategorisane puteve i izvesti njihovo ukrštanje sa železničkom infrastrukturuom na zajedničkom mestu.

Upravljač infrastrukture određuje mesto ukrštanja iz stava 5. ovog člana u skladu sa uslovima za uređenje prostora i uslovima za bezbednost saobraćaja, u sporazumu sa upravljačem nekategorisanih puteva.

Član 50.

Rekonstrukcijom železničke infrastrukture, u smislu ovog zakona, smatraju se i radovi koji mogu biti od uticaja na stabilnost železničke pruge (sanacija), objekata na železničkoj pruzi i vozila, izvođenje radova na izgrađenom objektu koji odstupaju od uslova pod kojima je odobrena izgradnja i promena osnovne karakteristike trase

pri menjanju položaja trase železničke pruge u pojasu njenog osnovnog pravca, kao i poboljšavanje parametara elemenata železničke infrastrukture.

Rekonstrukcija železničke infrastrukture vrši se na osnovu odobrenja za rekonstrukciju koje izdaje Ministarstvo.

Član 51.

Izgradnja, rekonstrukcija i modernizacija železničke infrastrukture vrši se u skladu sa:

- 1) zakonom, pravilima i tehničkim normativima;
- 2) materijalom i rezervnim delovima koji su snabdeveni dokumentima kojima se potvrđuje usaglašenost proizvoda sa propisanim tehničkim zahtevima izdatim od strane ovlašćenih preduzeća i drugih pravnih lica.

6. Održavanje železničke infrastrukture

Član 52.

Železnička infrastruktura mora da se održava u stanju koje obezbeđuje bezbedan i nesmetan železnički saobraćaj, kao i kvalitetan i uredan prevoz, a u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i tehničkim propisima i standardima.

U ovom cilju moraju se vršiti stalni nadzori i povremeni pregledi, kao i otklanjati utvrđeni nedostaci.

Član 53.

Održavanje železničke infrastrukture obuhvata redovno održavanje i obnovu.

Član 54.

Radovi na redovnom održavanju su naročito: održavanje i zamena elemenata gornjeg stroja železničke pruge (skretnica, koloseka i kolosečnih veza), istim ili drugim tipom kojima se parametri železničke pruge održavaju na projektovanom nivou; radovi na donjem stroju železničke pruge (odvodnjavanje i uređenje kosina); zamena i obnova istim ili drugim materijalima propusta i mostova do 10 m dužine, ako se ne menja njihov otvor; zamena i dopuna elemenata signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja i postrojenja; zamena i dopuna elemenata stabilnih postrojenja elektro vuče, kao i ostalih električnih postrojenja; adaptacija i popravka zgrada železničkih službenih mesta i ostalih objekata na železničkim službenim mestima koji su u funkciji železničkog saobraćaja kojima se ne menja njihova konstrukcija i spoljni izgled.

Član 55.

Radovi na obnovi se izvode radi glavne opravke postojeće građevinske i elektrotehničke infrastrukture sa ciljem ponovnog postizanja projektovanih parametara.

Ministar bliže uređuje sadržinu tehničke dokumentacije, vrstu radova, tehničke uslove i način izvođenja radova na obnovi železničke infrastrukture.

Član 56.

Održavanje zajedničkih stubova i zajedničkih konstrukcija na mostu izgrađenom za železničku infrastrukturu i javni put vrši upravljač infrastrukture u skladu sa saobraćajno-tehničkim normativima i standardima.

Troškove održavanja zajedničkih stubova i konstrukcije na mostu iz stava 1. ovog člana, snose u jednakim iznosima upravljač infrastrukture i upravljač puteva.

Član 57.

Ako na železničkoj infrastrukturi dođe do prekida saobraćaja zbog elementarnih nepogoda, a upravljač infrastrukture nije u stanju sam da otkloni nastale smetnje i uspostavi železnički saobraćaj u što je moguće kraćem roku, lokalna samouprava na čijoj je teritoriji došlo do prekida železničkog saobraćaja pruža pomoć i u saradnji sa upravljačem infrastrukture određuje mere za otklanjanje smetnji i uspostavljanje železničkog saobraćaja u najkraćem mogućem roku.

U slučaju da se za otklanjanje elementarnih nepogoda iz stava 1. ovog člana, koriste usluge fizičkih i pravnih lica, tehnička sredstva i materijal, odgovarajuća naknada pada na teret upravljača infrastrukture.

7. Zaštita železničke infrastrukture

Član 58.

U infrastrukturnom pojasu, osim u zoni pružnog pojasa, izuzetno se mogu graditi objekti koji nisu u funkciji železničkog saobraćaja, a na osnovu izdate saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja, i ukoliko je izgradnja tih objekata predviđena urbanističkim planom lokalne samouprave koja propisuje njihovu zaštitu i o svom trošku sprovodi propisane mere zaštite tih objekata.

U infrastrukturnom pojasu mogu se postavljati kablovi, električni vodovi niskog napona za osvetljavanje, telegrafске i telefonske vazdušne linije i vodovi, tramvajski i trolejbuski kontaktни vodovi i postrojenja, kanalizacije i cevovodi i drugi vodovi i slični objekti i postrojenja na osnovu izdate saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja.

U železničkom području u zoni građevinskih objekata kao što su železnički mostovi, vijadukti i tuneli na udaljenosti ne manjoj od 8 m od spoljne ivice nosača mosta, spoljne ivice portala tunela mogu se izuzetno graditi i objekti koji nisu u funkciji železničkog saobraćaja, a ispod donje ivice građevinske konstrukcije mosta i vijadukta moguća je izgradnja objekata ne bliže od 3 m, a na osnovu saglasnosti upravljača infrastrukture, koja se izdaje u formi rešenja.

U zaštitnom pružnom pojasu, na udaljenosti 50 m od ose krajnjeg koloseka, ili drugoj udaljenosti u skladu sa posebnim propisom, ne mogu se graditi objekti kao što su rudnici, kamenolomi u kojima se koriste eksplozivna sredstva, industrija hemijskih i eksplozivnih proizvoda, postrojenja i drugi slični objekti.

Protiv rešenja o odbijanju zahteva za izdavanje saglasnosti iz st. 1. i 3. ovog člana investitor objekta može da podnese žalbu Ministarstvu.

Ministar propisuje način za pribavljanje saglasnosti upravljača infrastrukture, sadržinu tehničke dokumentacije i aktivnosti koje investitor komunalne infrastrukture (vodovod, kanalizacija, gasovod, kablovi i sl.) treba da izvrši tokom pribavljanja saglasnosti upravljača infrastrukture, izgradnje i eksploatacije kroz pružni pojas.

Član 59.

U infrastrukturnom pojasu zabranjeno je svako odlaganje otpada, smeća kao i izlivanje otpadnih voda.

Ne sme se saditi visoko drveće, postavljati znakovi, izvori jake svetlosti ili bilo koji predmeti i sprave koje bojom, oblikom ili svetlošću smanjuju vidljivost železničkih signala ili koje mogu dovesti u zabunu radnike u vezi značenja signalnih znakova.

Upravljač infrastrukture ovlašćen je da od vlasnika, odnosno držaoca zahteva hitno otklanjanje nepravilnosti iz st. 1. i 2. ovog člana i o tome odmah obaveštava Ministarstvo, odnosno republičkog inspektora za železnički saobraćaj.

Ako vlasnik, odnosno držalac ne postupi po zahtevu upravljača infrastrukture onda će upravljač infrastrukture preduzeti potrebne radnje, a nastale troškove vlasnik, odnosno držalac dužan je da nadoknadi upravljaču infrastrukture.

Član 60.

Privredna društva, pravna lica i preduzetnici koji vrše pošumljavanje goleti i uređenje bujica u zaštitnom pružnom pojasu i upravljač infrastrukture sporazumno utvrđuju učešće u troškovima pošumljavanja goleti i uređenja bujica i vododerina, imajući u vidu značaj i obim ovih radova za zaštitu železničke infrastrukture.

Član 61.

Na mestima gde železnica prolazi kroz šumu ili pored šume, odnosno zemljišta zasađenog poljoprivrednim kulturama koje su lako zapaljive, upravljač infrastrukture je dužan da preduzme propisane mere za zaštitu od požara na železničkom području pruga, a železnički prevoznik mere zaštite od požara od železničkih vozila.

Korisnici, odnosno sopstvenici šuma i zemljišta iz stava 1. ovog člana, dužni su da u pojasu širine 10 m u šumama uredno uklanjaju drveće, rastinje i lišće, a u pojasu širine 5 m na drugom zemljištu blagovremeno uklanjaju sazrele poljoprivredne kulture i po potrebi preduzimaju druge mere zaštite od požara.

Širina pojasa iz stava 2. ovog člana računa se od spoljne ivice pružnog pojasa.

8. Oduzimanje železničkoj infrastrukturi svojstva dobra u opštoj upotrebi

Član 62.

Delu železničke infrastrukture na kojem je obustavljen javni prevoz, za koju ne postoji interes sa stanovišta celine transportnog sistema Republike Srbije ili interes korisnika usluga javnog prevoza, može biti oduzeto svojstvo dobra u opštoj upotrebi.

Odluku o oduzimanju svojstva dobra u opštoj upotrebi železničkoj infrastrukturi iz stava 1. ovog člana, donosi Narodna skupština, na predlog Vlade.

Sa delom železničke infrastrukture kojem je u smislu stava 2. ovog člana, oduzeto svojstvo dobra u opštoj upotrebi, može se raspolagati u skladu sa zakonom.

9. Gradska železnica, turističko-muzejska železnica, metro i žičara

Član 63.

Žičara, uslovi za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza na žičarama, uređuje se posebnim zakonom.

Ministar uređuje gradsku železnicu, turističko-muzejsku železnicu i metro, uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslove za organizovanje prevoza na ovim vođenim sistemima.

10. Industrijska železnica i industrijski kolosek

Član 64.

Određbe ovog zakona kojima se uređuje izgradnja, rekonstrukcija, modernizacija, održavanje i zaštita železničke infrastrukture shodno se primenjuju i na industrijsku železnicu.

Industrijska železnica može biti priključena na železničku infrastrukturu upravljača infrastrukture.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik može imati industrijski kolosek priključen na železničku infrastrukturu upravljača infrastrukture, kao i industrijske koloseke, postrojenja, uređaje i objekte na tim kolosecima, železnička vozna sredstva i druga sredstva izgrađena po posebnim tehničkim normativima i standardima.

Priključenje industrijskih železnica iz stava 2. ovog člana i industrijskih koloseka iz stava 3. ovog člana, uređuju ugovorom upravljač infrastrukture i privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik čija je industrijska železnica, odnosno industrijski kolosek priključen.

Privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, vlasnik, odnosno imalac industrijskog koloseka, dužan je da donese akt o uslovima za održavanje i zaštitu industrijskog koloseka, železničkih voznih sredstava i drugih sredstava izgrađenih po posebnim tehničkim normativima i standardima i za organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja na industrijskom koloseku, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

Železnički prevoznik, privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, vlasnik, odnosno imalac industrijske železnice mora da ima sertifikat o bezbednosti za upravljanje industrijskom železnicom, koji se izdaje u skladu sa propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.

Železnički prevoznik, drugo pravno lice ili preduzetnik koje obavlja prevoz isključivo na industrijskoj železnici dužan je da donese akt o uslovima i načinu obavljanja tog prevoza, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

III. PREVOZ U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

1. Opšti uslovi za obavljanje prevoza

Član 65.

Javni prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi obavlja železnički prevoznik koji ima licencu za prevoz i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije za železnice, odnosno nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta i ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.

Prevoz lica i robe može da obavlja železnički prevoznik za sopstvene potrebe ako ima licencu za prevoz i sertifikat o bezbednosti za prevoz, izdate od Direkcije za železnice, odnosno od nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta i ugovor o korišćenju železničke infrastrukture.

Javni prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju obavlja se prema tržišnim uslovima na osnovu ugovora o prevozu.

2. Licenca za prevoz

Član 66.

Licenca za prevoz izdaje se železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost, u skladu sa ovim zakonom.

Uslov koji se odnosi na dobar ugled ispunjen je ako:

1) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili pravosnažno osuđeni za teška krivična dela i privredne prestupe;

2) podnosilac zahteva za izdavanje licence za prevoz ili lica ovlašćena za upravljanje nisu bili osuđeni za kažnjiva dela utvrđena propisima u oblasti železničkog transporta, radnih odnosa, bezbednosti i zdravlja na radu, kao i carinskim propisima, ukoliko podnosilac zahteva traži da obavlja prekogranični prevoz robe, koji podleže carinskim procedurama;

3) nad podnosiocem zahteva za izdavanje licence za prevoz nije pokrenut postupak stečaja ili likvidacije.

Uslov koji se odnosi na finansijsku sposobnost ispunjen je ako je podnosilac zahteva finansijski sposoban da ispunjava svoje postojeće i potencijalne obaveze, koje su realno procenjene, za period od 12 meseci.

Uslov koji se odnosi na stručnost ispunjen je ako podnosilac zahteva ima upravu koja poseduje znanje ili iskustvo neophodno da na bezbedan i pouzdan način obavlja operativnu kontrolu i nadzor nad obavljanjem delatnosti koje su navedene u licenci.

Uslov koji se odnosi na pokriće za građansku odgovornost ispunjen je ako je podnosilac zahteva adekvatno osiguran ili je na drugi način, u skladu sa važećim zakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima, obezbedio pokriće svojih obaveza u slučaju udesa, posebno kada se radi o putnicima, prtljagu, robi, poštanskim pošiljkama ili trećim licima.

Način dokazivanja ispunjenosti uslova za izdavanje licence za prevoz bliže uređuje Direkcija za železnice.

Licencu za prevoz izdaje Direkcija za železnice, u formi rešenja.

Član 67.

Licencu za prevoz Direkcija za železnice dužna je da izda, ako su ispunjeni uslovi iz člana 66. stav 1. ovog zakona, u roku od 30 dana od dana podnošenja zahteva.

Licenca za prevoz se izdaje na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik, odnosno prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom i neprenosiva je.

Rešenje o odbijanju izdavanja licence za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

O izdatim licencama za prevoz Direkcija za železnice vodi evidenciju.

Član 68.

Direkcija za železnice proverava svakih 12 meseci da li železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove iz člana 66. stav 1. ovog zakona.

Ukoliko postoji ozbiljna sumnja da železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ispunjava uslove iz člana 66. stav 1. ovog zakona, Direkcija za železnice može u svako doba da proveri da li železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe i dalje ispunjava uslove za izdavanje licence.

Ako se prilikom provere iz st. 1. i 2. ovog člana utvrdi da neki od uslova iz člana 66. stav 1. ovog zakona nije ispunjen, Direkcija za železnice će rešenjem suspendovati ili oduzeti licencu za prevoz.

U slučaju kada je licenca za prevoz suspendovana ili oduzeta zbog neispunjavanja uslova koji se odnosi na finansijsku sposobnost iz člana 66. stav 3. ovog zakona, Direkcija za železnice može izdati privremenu licencu za prevoz, do reorganizacije železničkog preduzeća, odnosno prevoznika za sopstvene potrebe, pod uslovom da bezbednost nije ugrožena. Privremena licenca za prevoz se izdaje na period koji ne može biti duži od šest meseci od dana izdavanja.

Ukoliko železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, ne obavlja prevoz u periodu od šest meseci neprekidno ili kada ne otpočne sa obavljanjem prevoza u periodu od šest meseci od dana izdavanja licence za prevoz, Direkcija za železnice može rešenjem oduzeti licencu za prevoz ili je suspendovati dok se ne steknu uslovi da se nastavi obavljanje prevoza za koji je izdata licenca.

Podnosilac zahteva za izdavanje licence može tražiti da se odredi duži rok za otpočinjanje obavljanja prevoza, uzimajući u obzir posebnu prirodu usluga koje će pružati.

U slučaju statusnih promena, promene pravne forme ili reorganizacije železničkog prevoznika, odnosno železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, kome je izdata licenca za prevoz, Direkcija za železnice, može rešenjem odlučiti da je to lice dužno da ponovo podnese zahtev za dobijanje licence.

Lice iz stava 7. ovog člana može nastaviti sa obavljanjem prevoza, osim ukoliko Direkcija za železnice ne oceni da je bezbednost železničkog saobraćaja ugrožena, u kom slučaju mu Direkcija za železnice rešenjem oduzima licencu.

U slučaju kada imalac licence za prevoz namerava da značajno izmeni ili proširi delatnost, on je dužan da podnese Direkciji za železnice zahtev radi preispitivanja postojanja zakonskih uslova za izdavanje izmenjene licence za prevoz. Posle preispitivanja Direkcija za železnice može odlučiti da rešenjem izmeni izdatu licencu ili da odbije zahtev.

Rešenje Direkcije za železnice iz st. 3, 5, 7, 8. i 9. ovog člana je konačno u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.

Imalac licence za prevoz dužan je da Direkciji za železnice, na njen zahtev, dostavi podatke o ispunjenosti uslova za izdavanje licence za prevoz, kao i da bez odlaganja obavesti Direkciju za železnice o svim promenama koje nastanu u vezi sa tim uslovima.

Postupak za izdavanje, suspenziju, izmenu ili oduzimanje licence za prevoz, sadržina licence za prevoz i način provere ispunjenosti propisanih uslova, bliže uređuje Direkcija za železnice.

Član 69.

Za izdavanje licence za prevoz plaća se taksa i prihod je budžeta Republike Srbije.

Visinu takse iz stava 1. ovog člana utvrđuje Direkcija za železnice, uz saglasnost ministarstva nadležnog za finansije.

Član 70.

Železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe, kome je suspendovana ili oduzeta licenca za prevoz, ne mogu obavljati prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju.

3. Obavljanje prevoza putnika, lica i robe

Član 71.

Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju vrši se u skladu sa redom vožnje unapred utvrđenim od upravljača infrastrukture, a prema prethodno ispostavljenim zahtevima železničkog prevoznika i železničkog prevoznika za sopstvene potrebe u skladu sa utvrđenom procedurom.

Član 72.

Red vožnje se donosi i važi za period utvrđen tim redom vožnje.

Red vožnje, odnosno izmene i dopune reda vožnje za javni prevoz putnika objavljuju se u sredstvima javnog informisanja, ističu na vidnim mestima u staničnim zgradama i objavljuju i na drugi uobičajen način najkasnije 20 dana pre stupanja na snagu.

Železnički prevoznik dužan je da se pridržava objavljenog reda vožnje, kao i da obezbedi redovno i uredno odvijanje prevoza za vreme važenja reda vožnje, osim u slučajevima većih poremećaja saobraćaja koji su nastali zbog elementarnih nepogoda, većih udesa i težih oštećenja železničke infrastrukture.

Direkcija za železnice propisuje sastavne delove reda vožnje, oblik i njihovu sadržinu.

Član 73.

Javni prevoz putnika koji se obavlja po objavljenom redu vožnje, može biti:

- 1) gradski prevoz - na teritoriji jedinice lokalne samouprave;
- 2) prigradski prevoz - na širem području jedinice lokalne samouprave ako ga čine ustaljeni dnevni tokovi putnika;
- 3) regionalni prevoz - na području jednog regiona, odnosno teritoriji autonomne pokrajine;
- 4) daljinski prevoz - između dve jedinice lokalne samouprave na dužim rastojanjima;
- 5) međunarodni prevoz - između dve ili više država.

Član 74.

Ulazak i izlazak putnika vrši se na železničkim stanicama i drugim službenim mestima koji su uneti u red vožnje voza, a ulazak i izlazak lica u prevozu za sopstvene potrebe vrši se na mestima koja su za to određena.

Član 75.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz putnika, lica i robe, mora se, za sve vreme prevoza, nalaziti:

- 1) overena fotokopija važeće licence za prevoz;
- 2) overena fotokopija važećeg sertifikata o bezbednosti za prevoz;
- 3) overena fotokopija važećeg ugovora o korišćenju železničke infrastrukture;
- 4) druga dokumenta, prema propisima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja javni prevoz robe, mora se, za sve vreme prevoza, nalaziti i tovarni list, odnosno drugi dokument koji sadrži sve podatke kao i tovarni list.

U vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz lica i robe za sopstvene potrebe, mora se, za sve vreme prevoza, nalaziti i:

- 1) overena fotokopija važećeg rešenja o upisu u registar, odnosno rešenje o upisu radnje u registar;
- 2) spisak radnika i drugih lica overen od strane imaoca železničkih voznih sredstava ili drugi dokaz o pravu tih radnika i lica na prevoz;
- 3) dokument iz koga se može utvrditi vlasnik i vrsta robe koje se prevoze.

Član 76.

U obavljanju prevoza za sopstvene potrebe železnički prevoznik za sopstvene potrebe može da prevozi lica i robu koji su u funkciji obavljanja delatnosti za koju je registrovan.

Član 77.

U vanrednim situacijama Vlada može odrediti mere kojima se obezbeđuje funkcionisanje železničkog saobraćaja u nastalim okolnostima i kojih je dužan da se pridržava železnički prevoznik, odnosno železnički prevoznik za sopstvene potrebe i upravljač infrastrukture.

Vanrednim situacijama u smislu stava 1. ovog člana, smatraju se: velike prirodne nepogode; vanredni događaji koji su proistekli iz ljudske aktivnosti, a koji za posledicu imaju ugroženost životne sredine; poremećaji u funkcionisanju privrede većih razmera i drugo.

4. Kombinovani transport

Član 78.

Kombinovani transport, u smislu ovog zakona, obuhvata prevoz tovarne jedinice (kontejner ili izmenjivi transportni sud) ili drumskog vozila kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, a početni i završni deo prevoznog puta drumskim transportom na što je moguće kraćim rastojanjima.

Član 79.

Kombinovani transport može biti:

- 1) kombinovani transport sa pratnjom koji se odnosi na transport drumskog vozila železnicom sa pratnjom vozača;
- 2) kombinovani transport bez pratnje koji se odnosi na transport drumskog vozila ili tovarne jedinice železnicom bez pratnje vozača.

Član 80.

Prilikom odvijanja kombinovanog transporta, tovarne jedinice ili drumska vozila natovareni na železnička vozna sredstva mogu prekoračiti dimenzije određene pravilima železničkog transporta.

Član 81.

Da bi se kombinovani transport odvijao potrebno je da tovarne jedinice, drumska vozila i železnička vozna sredstva koja učestvuju u kombinovanom transportu ispunjavaju tehničke i tehnološke uslove i standarde propisane za tu vrstu transporta.

Tovarne jedinice i drumska vozila koja se transportuju na železničkim voznim sredstvima moraju biti na određeni način označena.

Železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice ili drumska vozila moraju biti specijalizovana za kombinovani transport i na poseban način označena.

Železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport mora ispunjavati posebne tehničko-tehnološke uslove i na određeni način biti označena.

Ministar propisuje način označavanja i bliže uslove koje moraju da ispune tovarne jedinice, drumska vozila, železnička vozna sredstva i železnička infrastruktura u obavljanju kombinovanog transporta.

Član 82.

Vlada bliže uređuje odvijanje kombinovanog transporta do i od terminala za kombinovani transport koji se nalazi na železničkoj mreži i određuje dokumente koje drumski prevoznik treba da poseduje u obavljanju tog vida transporta.

Član 83.

U cilju unapređenja kombinovanog transporta, Vlada bliže uređuje državnu pomoć i stimulatívne mere, u skladu sa propisima koji regulišu ovu oblast.

5. Prevoz u železničkom saobraćaju od opšteg interesa

Član 84.

Prevoz u železničkom saobraćaju od opšteg interesa je gradski, prigradski, regionalni i daljinski prevoz putnika.

Član 85.

Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave (u daljem tekstu: nadležni organ), može, u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa, utvrditi železničkom prevozniku obavezu javnog prevoza.

Kriterijumi za utvrđivanje obaveze javnog prevoza su:

- 1) postojanje opšteg interesa;
- 2) dostupnost drugih vrsta prevoza;
- 3) troškovi zamene prevoza u železničkom saobraćaju drugim vidom prevoza;
- 4) kvalitativne i kvantitativne mogućnosti železničkog prevoznika.

Član 86.

Prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika i nadležnog organa u vezi sa obavezom javnog prevoza uređuju se ugovorom o obavezi javnog prevoza.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, obaveze javnog prevoza koje za cilj imaju određivanje maksimalnih tarifa za sve putnike ili za određene kategorije putnika takođe mogu biti regulisane opštim pravilima.

Nadležni organ pruža železničkom prevozniku nadoknadu za obavezu javnog prevoza u iznosu neto finansijskog rezultata, pozitivnog ili negativnog, za nastale troškove i ostvarene prihode u skladu sa tarifnim obavezama ustanovljenim opštim pravilima na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza. Nadležni organ zadržava pravo da obaveze javnog prevoza za koje su određene maksimalne tarife uključi u ugovore o tim obavezama.

Nadoknade za obaveze javnog prevoza po zaključenim ugovorima o obavezi javnog prevoza ili sa opštim pravilima, moraju se obračunavati u skladu sa pravilima o obračunavanju nadoknade za obavezu javnog prevoza, koje propisuje Vlada.

Član 87.

Ugovor o obavezi javnog prevoza i opšta pravila sadrže naročito odredbe kojima se:

1) jasno definišu obaveze železničkog prevoznika koje se odnose na obavezu javnog prevoza, kao i geografska područja na koja se ta obaveza odnosi;

2) utvrđuju parametri na osnovu kojih se izračunava iznos nadoknade za obavezu javnog prevoza, kao i priroda i obim eventualno dodeljenih isključivih prava, na način koji onemogućuje isplatu previsoke nadoknade za obavezu javnog prevoza, odnosno tako da se onemogućuje da iznos te nadoknade premaši iznos potreban da se pokriju neto finansijski rezultati učinjenih troškova i ostvarenih prihoda vršenjem obaveze javnog prevoza, uzimajući u obzir deo prihoda koji zadržava železnički prevoznik i primerenu dobit;

3) uređuje podela troškova vezanih za obavezu javnog prevoza. Ovi troškovi posebno mogu uključivati troškove za osoblje, energiju, naknade za infrastrukturu, održavanje i popravku vozničkih sredstava i instalacije neophodne za obavezu javnog prevoza, fiksne troškove i odgovarajući povraćaj kapitala;

4) uređuje podela prihoda od prodaje karata, odnosno koji prihod železnički prevoznik može zadržati, isplatiti ga nadležnom organu, ili se može podeliti između njih;

5) određuje trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza;

6) utvrđuju zahtevi kvaliteta, ukoliko nadležni organ, u skladu sa zakonom, zahteva od železničkog prevoznika da poštuje određene zahteve kvaliteta;

7) utvrđuje nivo kvaliteta usluge koju obezbeđuje železnički prevoznik (kontinuitet, redovitost, pouzdanost, kapaciteti, minimalni standardi kvaliteta izvršenja obaveze javnog prevoza – informisanje, raspoloživost i izdavanje vozničkih karata i sl.);

8) definišu pokazatelji za ocenu kvaliteta ugovorene obaveze javnog prevoza, sa obrascima tabele koje popunjava železnički prevoznik i dostavlja nadležnom organu;

9) utvrđuje obaveza železničkog prevoznika da izveštava nadležni organ o realizaciji ugovornih obaveza, uključujući način i dinamiku izveštavanja, uz propisane obrasce izveštaja koje železnički prevoznik dostavlja nadležnom organu;

10) definišu posledice neizvršavanja ili neurednog izvršavanja ugovornih obaveza;

11) utvrđuje postupak izmene ugovora.

Član 88.

Ugovor o obavezi javnog prevoza može se dodeliti:

1) na osnovu odluke nadležnog organa o neposrednom dodeljivanju ugovora o obavezi javnog prevoza;

2) na osnovu javnog konkursa, otvorenog za sve železničke prevoznike, uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije, koji može, nakon dostavljanja ponuda i eventualnog prethodnog izbora, uključivati i pregovore u skladu sa tim načelima, u cilju utvrđivanja najboljeg načina za ispunjavanje specifičnih ili složenih uslova.

U slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 1) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 10 godina, a u slučaju dodele ugovora iz stava 1. tačka 2) ovog člana, ugovor o obavezi javnog prevoza ne može trajati duže od 15 godina.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza, imajući u vidu uslove amortizacije sredstava, po potrebi se može produžiti za najviše polovinu trajanja ugovora iz stava 2. ovog člana, ako železnički prevoznik obezbeđuje sredstva koja čine značajan deo ukupnih sredstava potrebnih za izvršenje obaveze javnog prevoza obuhvaćenih ugovorom o obavezi javnog prevoza i povezana su prvenstveno sa uslugama prevoza putnika koje su obuhvaćene ugovorom o obavezi javnog prevoza.

Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi sa izuzetnim investicijama u železničku infrastrukturu i vozna sredstva i ako je ugovor dodeljen u konkurentskom tenderskom postupku, ugovor o javnom prevozu može trajati i duže.

Način dodele ugovora o obavezi javnog prevoza na osnovu javnog konkursa propisuje Vlada na predlog Direkcije za železnice.

Član 89.

Nadležni organ jednom godišnje objavljuje na svojoj internet stranici izveštaj o utvrđenim obavezama javnog prevoza, izabranim železničkim prevoznicima i isplatama nadoknada za obavezu javnog prevoza i isključivim pravima dodeljenim izabranim železničkim prevoznicima na ime te nadoknade.

Ovaj izveštaj omogućuje praćenje i ocenjivanje uspešnosti, kvaliteta i finansiranja obaveze javnog prevoza i, ako je to primereno, pruža informacije o prirodi i obimu dodeljenih isključivih prava.

U slučaju direktne dodele ugovora o obavezi javnog prevoza, nadležni organ će objaviti sledeće informacije u roku od jedne godine od dodele: ime ugovarača, njegovu vlasničku strukturu i, ako je potrebno, ime jednog ili više lica koja vrše kontrolu; trajanje ugovora o javnim uslugama; opis usluga prevoza koje se pružaju; opis parametara finansijske nadoknade za obavezu javnog prevoza; ciljni kvalitet, kao što su tačnost i pouzdanost i predviđene nagrade i kaznene mere; uslove koji se odnose na neophodna sredstva.

Ukoliko to zahteva neka od zainteresovanih strana, nadležni organ će joj dostaviti razloge na kojima se zasniva odluka o neposrednoj dodeli ugovora o javnom prevozu.

Član 90.

Sredstva za nadoknadu obaveze javnog prevoza iz člana 85. ovog zakona prevoznicima obezbeđuju se u budžetu Republike Srbije, u budžetu autonomne pokrajine odnosno u budžetu jedinice lokalne samouprave.

Za sredstva iz stava 1. ovog člana železnički prevoznik dužan je da vodi posebnu računovodstvenu evidenciju u skladu sa propisom iz člana 86. stav 4. ovog zakona.

IV. Direkcija za železnice

1. Status i poslovi Direkcije za železnice

Član 91.

Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), kao posebna organizacija, obavlja poslove državne uprave u oblasti železnice utvrđene ovim zakonom, kao i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Sedište Direkcije je u Beogradu.

Direkcija ima status pravnog lica.

Član 92.

Direkcija obavlja poslove u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga, poslove u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja.

Direkcija je nadležna da izda, suspenduje i oduzme licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i licencu za prevoz.

Pored poslova iz st. 1. i 2. ovog člana, Direkcija obavlja i sledeće poslove:

1) donosi podzakonske akte na osnovu ovlašćenja iz ovog zakona i zakona kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

2) učestvuje u međunarodnoj saradnji u oblasti železničkog saobraćaja koju ostvaruje Ministarstvo, sa:

(1) međunarodnim organizacijama u kojima je Direkcija ovlašćena da predstavlja Republiku Srbiju,

(2) Evropskom železničkom agencijom i organima drugih država nadležnim za bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju i regulisanje tržišta železničkih usluga;

3) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Direkcija na svojoj internet stranici objavljuje propise iz oblasti železničkog saobraćaja, uključujući i uslove, postupak i visinu taksi za izdavanje licenci, dozvola i sertifikata iz nadležnosti Direkcije, pojedinačne akte koje je donela i podatke za kontakt.

Član 93.

Direkcija u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga:

1) odlučuje po prigovorima podnosioca zahteva za dodelu trase voza, naročito imajući u vidu eventualno nepravedno postupanje ili diskriminaciju od strane upravljača infrastrukture ili železničkih prevoznika, a u vezi sa:

(1) Izjavom o mreži,

- (2) kriterijumima utvrđenim u Izjavi o mreži,
- (3) postupkom dodele trasa voza i njegovim ishodom,
- (4) načinom utvrđivanja naknada za korišćenje trase voza,
- (5) nivoom ili strukturom naknada za korišćenje trase voza;

2) prati i analizira uslove konkurencije na tržištu železničkih transportnih usluga i na sopstvenu inicijativu preispituje postupke i dokumente iz tačke 1) ovog člana, a u cilju sprečavanja diskriminacije među podnosiocima zahteva za dodelu trase voza. Direkcija posebno proverava da li Izjava o mreži sadrži klauzule ili predviđa diskreciona ovlašćenja upravljača infrastrukture koja bi mogla biti korišćena za diskriminaciju podnosilaca zahteva za dodelu trase voza;

3) daje prethodnu saglasnost na imenovanje i razrešenje člana organa upravljanja upravljača infrastrukture u smislu člana 7. ovog zakona;

4) kontroliše nezavisnost upravljača infrastrukture u odnosu na druge subjekte na tržištu železničkih usluga;

5) obezbeđuje da naknade koje je utvrdio upravljač infrastrukture budu nediskriminatorne i u skladu sa ovim zakonom;

6) obezbeđuje da upravljač infrastrukture utvrđuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture na nediskriminatornoj osnovi u skladu sa ovim zakonom;

7) preduzima mere za sprečavanje nelojalne konkurencije i diskriminatornog ponašanja:

- (1) upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika ili podnosioca zahteva za dodelu trase voza, a posebno u vezi diskriminatorne Izjave o mreži i okvirnog sporazuma,
- (2) između dva ili više železničkih prevoznika prilikom pružanja usluge prevoza u železničkom saobraćaju;

8) obezbeđuje kontrolu pristupa i korišćenja objekata i stabilnih postrojenja kojima ne upravlja upravljač infrastrukture i koje je regulisano ugovorom potpisanim između lica koje obezbeđuje uslugu i železničkog prevoznika;

9) prati železničko tržište, kako bi se analizirala konkurencija između različitih vidova saobraćaja;

10) kontroliše kvalitet železničkih usluga koju obezbeđuju železnički prevoznici i upravljači infrastrukture;

11) saraduje sa telom nadležnim za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i analize, pruža tehničku pomoć u vezi sa pitanjima koja nisu uređena ovim zakonom, a odnose se na ograničavanje, sprečavanje ili narušavanje konkurencije na tržištu;

12) obavlja i druge poslove utvrđene ovim zakonom.

Direkcija priprema godišnji izveštaj o regulisanju tržišta železničkih usluga u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.

Član 94.

Poslovi Direkcije u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja su:

1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;

2) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njemu;

3) odobravanje puštanja u rad strukturnih podsistema železničkog sistema u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju, kao i provera funkcionalnosti sistema i održavanja u skladu sa relevantnim osnovnim uslovima;

4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim uslovima u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

5) odobravanje puštanja u rad novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkom specifikacijom za interoperabilnost, kao i vozila uvezenih iz inostranstva;

6) 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 železničkog saobraćaja;

7) proverava da li su železnička vozila uredno registrovana u Nacionalnom registru železničkih vozila i da li su podaci sadržani u tom registru tačni i ažurirani;

8) druge poslove utvrđene ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Direkcija priprema godišnji izveštaj o stanju bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja u prethodnoj godini i dostavlja ga Vladi najkasnije do kraja juna tekuće godine. Izveštaj se objavljuje na internet stranici Direkcije.

Član 95.

Direkcija, po službenoj dužnosti, pokreće postupak za utvrđivanje činjenica i primenu mera ukoliko utvrdi mogućnost postojanja povrede konkurencije na tržištu prevoza u železničkom saobraćaju.

Direkcija može zahtevati podatke od upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva za dodelu trase voza, kao i drugih lica, neophodne za postupak iz stava 1. ovog člana.

Zahtev za davanje podataka naročito sadrži: predmet zahteva; rok za postupanje po zahtevu; upozorenje na posledice uskraćivanja davanja podataka, odnosno davanje neistinitih podataka.

Lica iz stava 2. ovog člana dužna su da postupe po zahtevu.

Ukoliko Direkcija utvrdi povredu konkurencije na železničkom transportnom tržištu u postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza ili u postupku pokrenutom po službenoj dužnosti, rešenjem će utvrditi meru za otklanjanje utvrđene povrede u skladu sa ovim zakonom.

U postupku po prigovoru podnosioca zahteva za dodelu trase voza na odluku upravljača infrastrukture kojom se odbija njegov zahtev za dodelu trase ili protiv utvrđenih uslova ponude kapaciteta infrastrukture, Direkcija može rešenjem utvrditi da nema osnova za izmenu odluke upravljača infrastrukture ili naložiti upravljaču infrastrukture da izmeni svoju odluku u skladu sa uputstvima Direkcije.

Član 96.

Rešenje Direkcije je konačno, a protiv njega se može podneti tužba Upravnom sudu u roku od 30 dana od dana dostavljanja rešenja.

Podnošenje tužbe ne odlaže izvršenje rešenja.

Po zahtevu tužioca, Upravni sud može odložiti izvršenje konačnog rešenja Direkcije do donošenja sudske odluke, ako bi izvršenje tog rešenja nanelo tužiocu štetu koja bi se teško mogla nadoknaditi, u skladu sa zakonom kojim se uređuju upravni sporovi.

Rešenja Direkcije objavljuju se na internet stranici Direkcije.

2. Finansiranje Direkcije

Član 97.

Sredstva za rad Direkcije obezbeđuju se iz sledećih izvora:

- 1) u budžetu Republike Srbije;
- 2) donacija i drugih izvora u skladu sa zakonom.

V. NADZOR

Član 98.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju vrši Ministarstvo.

Inspeksijski nadzor vrši Ministarstvo preko republičkog inspektora za železnički saobraćaj (u daljem tekstu: Inspektor).

Poverava se autonomnoj pokrajini na njenoj teritoriji vršenje poslova inspeksijskog nadzora nad primenom ovog zakona, podzakonskih akata donetih na osnovu ovog zakona, kao i zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju iz stava 1. ovog člana.

Član 99.

Inspektor ne može da izrađuje ili učestvuje u izradi tehničke dokumentacije i tehničkoj kontroli tehničke dokumentacije za objekte koji su predmet inspeksijskog nadzora i da vrši stručni nadzor nad izgradnjom, odnosno izvođenjem radova na objektima koji su predmet inspeksijskog nadzora.

Član 100.

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

- 1) radove na izgradnji, rekonstrukciji, modernizaciji i održavanju železničke infrastrukture;
- 2) tehničku dokumentaciju za izgradnju rekonstrukciju, modernizaciju i održavanje železničke infrastrukture;
- 3) ispunjenost uslova propisanih za lica koja vrše poslove projektovanja, unutrašnje i tehničke kontrole tehničke dokumentacije, rukovođenja izvođenjem radova i vršenja stručnog nadzora;
- 4) 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;

5) 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;

6) ispunjenost uslova za upravljanje železničkom infrastrukturom;

7) ispunjenost uslova za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

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

9) da li se pravilno i redovno izvršava utvrđeni i objavljeni red vožnje u železničkom saobraćaju;

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

11) 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 zakonom, drugim propisima i opštim aktima kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

12) 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;

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

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

15) 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;

16) da li se primenjuju propisi kojima se uređuju pružni i zaštitni pružni pojas;

17) da li se pravilno sprovode mere bezbednosti propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

Član 101.

U vršenju inspeksijskog nadzora Inspektor je ovlašćen da:

1) zabrani, odnosno obustavi izvršenje radova koji se izvode protivno zakonu i drugim propisima, tehničkim normativima i standardima prilikom izvođenja radova i upotrebe materijala pri izgradnji, rekonstrukciji, modernizaciji i održavanju železničke infrastrukture, protivno uslovima bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi ili protivno propisanim merama za zaštitu železničke infrastrukture, kao i pri održavanju železničkih voznih sredstava;

2) naredi privremeno isključenje iz saobraćaja železničkih vozni sredstava i železničke infrastrukture koji ne odgovaraju propisanim tehničkim i drugim uslovima, ako postoji opasnost da bi se njihovom upotrebom, odnosno daljim korišćenjem u saobraćaju ugrozila bezbednost železničkog saobraćaja;

3) naredi otklanjanje nedostataka na železničkoj infrastrukturi i železničkim vozni sredstava kojima se ugrožava ili može biti ugrožena bezbednost železničkog saobraćaja, i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

4) naredi rušenje i uklanjanje zgrada, postrojenja, uređaja, drugih objekata i materijala izgrađenih, odnosno postavljenih u pružnom pojasu protivno odredbama ovog zakona;

5) naredi privremenu zabranu železničkog saobraćaja na novoizgrađenoj ili rekonstruisanoj železničkoj infrastrukturi, kao i privremenu zabranu upotrebe novoizgrađenog ili rekonstruisanog vozila, ako prethodno nije izvršen tehnički pregled i doneto rešenje kojim se dozvoljava njihova upotreba;

6) naredi da se u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja otklone nepravilnosti kojima se ugrožava ili može biti ugroženo bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje nepravilnosti u upravljanju i regulisanju železničkog saobraćaja;

7) naredi da se privremeno obustave radovi koji se izvode na železničkom području ili u neposrednoj blizini železničke infrastrukture, ako postoji opasnost da se tim radovima ugrozi bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja;

8) naredi obustavu radova koji se obavljaju na železničkom području ili u pružnom pojasu ili u zaštitnom pružnom pojasu, ako se oni izvode bez građevinske dozvole i o tome odmah obavesti nadležni organ za izdavanje građevinske dozvole;

9) zabrani upravljanje železničkom infrastrukturom ako nisu ispunjeni uslovi propisani ovim zakonom;

10) zabrani korišćenje železničke infrastrukture ako nisu ispunjeni uslovi za prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju;

11) naredi rušenje železničke infrastrukture ili njenog dela, za koje nije izdato odobrenje za izgradnju, odnosno rekonstrukciju;

12) naredi izgradnju kolovoznog zastora na zemljanom putu koji se ukršta sa železničkom infrastrukturom u istom nivou, u zoni putnog prelaza;

13) naredi otklanjanje nedostataka koji se odnose na održavanje železničke infrastrukture, odnosno železničkih vozni sredstava i organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja, i po potrebi odredi način i mere za otklanjanje utvrđenih nedostataka;

14) naredi rušenje, odnosno otklanjanje nedostataka na gradskoj železnici, metrou i žičari ako se radovi na izgradnji i rekonstrukciji, odnosno održavanju izvode suprotno propisima;

15) naredi otklanjanje nedostataka u organizovanju i obavljanju prevoza na gradskoj železnici, metrou i žičari koji se organizuju i obavljaju suprotno propisima;

16) zabrani prevoz putnika, lica i robe koji se obavlja protivno odredbama ovog zakona;

17) zabrani izvršenje naređenja koja su protivna odredbama zakona, drugih propisa i opštih akata kojima se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju;

18) zabrani obavljanje poslova i 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, odnosno za regulisanje železničkog saobraćaja na železničkoj infrastrukturi;

19) 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.);

20) privremeno udalji ili zahteva udaljenje železničkog radnika ili odgovornog lica sa poslova i zadataka, ako ustanovi da su ugrozili bezbednost železničkog saobraćaja;

21) privremeno udalji železničkog radnika u slučajevima propisanim zakonom kojim se uređuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom saobraćaju.

O utvrđenim nepravilnostima i naloženim merama Inspektor izveštava Direkciju i može predložiti oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno industrijskom železnicom, licence za prevoz i sertifikata o bezbednosti za prevoz.

Član 102.

Inspektor, u vršenju inspekcijskog nadzora nosi službeno odelo i službenu legitimaciju.

Izgled i korišćenje službenog odela i obrazac službene legitimacije Inspektora propisuje Ministar.

Član 103.

Privredno društvo, drugo pravno lice, preduzetnik ili fizičko lice nad kojim se vrši inspekcijski nadzor, dužan je da Inspektoru omogući neometano vršenje inspekcijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju.

Lica iz stava 1. ovog člana dužna su da izvrše naložene inspekcijske mere.

Član 104.

Ako je Inspektor, prilikom vršenja inspekcijskog nadzora, izdao usmeno naređenje ili izrekao usmenu zabranu, rešenje o tom naređenju ili zabrani dostaviće u roku od tri dana od dana izdavanja usmenog naređenja, odnosno izricanja usmene zabrane, upravljaju infrastrukturu, železničkom prevozniku, privrednom društvu, drugom pravnom licu ili preduzetniku i fizičkom licu na koje se to rešenje odnosi.

Član 105.

Privredna društva ili druga pravna lica u oblasti železničkog saobraćaja dužna su da dostavljaju Inspektoru izveštaje o izvršenom unutrašnjem nadzoru železničkog saobraćaja, a naročito: o stanju železničkih pruga i železničkih vozila; o svakoj ozbiljnoj nesreći; o radovima koji se izvode na pruzi ili u blizini železničkih pruga, postrojenja ili objekata na pruzi i o drugim podacima i preduzetim merama koji su od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja.

Član 106.

Protiv rešenja Inspektora može se izjaviti žalba Ministru u roku od osam dana od dana dostavljanja rešenja.

Žalba ne odlaže izvršenje rešenja.

VI. KAZNE NE ODREDBE

Član 107.

Novčanom kaznom od 500.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:

1) ako nije računovodstveno razdvojeno od privrednih subjekata koji obavljaju delatnost prevoza putnika i robe (član 7. stav 5);

2) ako nije nezavisan u procesu odlučivanja u skladu sa članom 7. stav 6. ovog zakona;

3) ako je član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga, odnosno član organa upravljanja njegovog kontrolnog društva istovremeno član organa upravljanja upravljača infrastrukture u smislu člana 7. stav 7. ovog zakona;

4) ako je član organa upravljanja upravljača infrastrukture ili član organa upravljanja subjekta na tržištu železničkih usluga istovremeno i član organa upravljanja njihovog kontrolnog privrednog društva u smislu člana 7. stav 8. ovog zakona;

5) ako članovi organa upravljanja upravljača infrastrukture, kao i viši rukovodeći kadar na poslovima dodele kapaciteta infrastrukture, utvrđivanja naknada za korišćenje kapaciteta infrastrukture, izrade i objavljivanja reda vožnje i izrade Izjave o mreži nakon prestanka obavljanja tih poslova budu imenovani za članove organa upravljanja privrednih društava koja s upravljačem infrastrukture čine povezana društva suprotno članu 7. stav 10. ovog zakona;

6) ako ne obezbedi održavanje i zaštitu železničke infrastrukture, korišćenje objekata železničke infrastrukture i drugih sredstava rada za železnički saobraćaj, kao i organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja na način utvrđen u članu 14. stav 1. ovog zakona;

7) ako obustavi javni prevoz na nerentabilnoj relaciji bez saglasnosti Vlade (član 15. stav 1);

8) ako ne objavi u dnevnim listovima ili u drugim sredstvima javnog informisanja ili ne dostavi odluku o obustavljanju prevoza u roku iz člana 15. stav 3. ovog zakona;

9) ako se železnički saobraćaj odvija suprotno propisima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja (član 16. stav 2);

10) ako koristi železničku infrastrukturu bez zaključenog ugovora o korišćenju železničke infrastrukture (član 17. stav 1. tačka 3);

11) ako ne zaključi ugovor o korišćenju železničke infrastrukture u roku iz člana 17. stav 3. ovog zakona;

12) ako ne vrši izmene i dopune Izjave o mreži u skladu sa članom 18. stav 4. ovog zakona;

13) ako objavi Izjavu o mreži u roku koji je kraći od roka određenog članom 18. stav 5. ovog zakona;

14) ako ne čuva kao poslovnu tajnu informacije dobijene od podnosioca zahteva (član 20. stav 7);

15) ako dodelu trase voza ne vrši pod jednakim uslovima (član 22. stav 1);

16) ako u postupku po zahtevu za dodelu trase voza ne primenjuje kriterijume iz člana 22. stav 2. ovog zakona;

17) ako ne vrednuje kriterijume u postupku po zahtevu za dodelu trase voza prema utvrđenoj metodologiji (član 22. stav 3);

18) ako upravljač infrastrukture ne konsultuje zainteresovane strane u vezi sa nacrtom reda vožnje ili im ne omogući rok od najmanje mesec dana za dostavu svojih predloga (član 23. stav 2);

19) ako postupa suprotno odredbi člana 23. stav 4. ovog zakona;

20) ako se ne pridržava vremenskog plana dodele kapaciteta infrastrukture u skladu sa članom 23. stav 5. ovog zakona;

21) ako dodeljenu trasu voza prenese drugom železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe (član 26. stav 1);

22) ako visinu naknada za korišćenje železničke infrastrukture utvrdi suprotno članu 27. stav 4. ovog zakona;

23) ako ne vrednuje elemente za određivanje visine naknade za korišćenje železničke infrastrukture, organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja prema metodologiji iz člana 27. stav 5. ovog zakona;

24) ako ne ostvari saradnju u cilju omogućavanja železničkim prevoznicima efikasnog obavljanja prevoza kada se prevoz obavlja na više železničkih infrastruktura (član 28. stav 1);

25) ako ne primenjuje Metodologiju na način propisan u članu 28. stav 3. ovog zakona;

26) ako ne objavi izmenu naknada i cena usluga u skladu sa članom 29. stav 6. ovog zakona;

27) ako ne može da potvrdi kako cene usluga koje naplaćuje u skladu sa članom 35. ovog zakona odgovaraju Metodologiji, kao i pravilima i veličinama prikazanim u Izjavi o mreži (član 33. stav 2);

28) ako popuste koje odobrava ne objavi u Izjavi o mreži (član 36. stav 2);

29) ako ne donese Sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza (član 37. stav 1);

30) ako da prioritet posebnim trasama vozova u okviru procesa planiranja i koordinacije suprotno članu 39. ovog zakona;

31) ako ne rešava po vanrednim zahtevima za dodelu trasa voza u roku od pet radnih dana od dana prijema zahteva (član 40. stav 3);

32) ako posle neuspešne koordinacije bez odlaganja ne proglasi trasu voza koja je predmet koordinacije zagušenom (član 41. stav 1);

33) ako ne izvrši analizu kapaciteta u roku od šest meseci od kada je utvrđeno da je infrastruktura zagušena (član 42. stav 3);

34) ako ne izradi plan poboljšanja kapaciteta u roku od šest meseci od završetka analize kapaciteta (član 43. stav 5);

35) ako ne postupi u skladu sa članom 44. stav 1. ovog zakona;

36) ako ne obavesti železničkog prevoznika, železničkog prevoznika za sopstvene potrebe, Ministarstvo i sve druge nadležne institucije u skladu sa članom 44. stav 2. ovog zakona;

37) ako gradi železničku infrastrukturu suprotno zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata (član 45. stav 1);

38) ako ne podnese Vladi izveštaj o realizaciji godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcije i održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja (član 46. stav 5);

39) ako železničku infrastrukturu ne rekonstruiše sa elementima iz člana 48. stav 1. ovog zakona;

40) ako rekonstruiše železničku infrastrukturu bez pribavljenog odobrenja za rekonstrukciju (član 50. stav 2);

41) ako gradi, rekonstruiše i modernizuje železničku infrastrukturu suprotno članu 51. ovog zakona;

42) ako železničku infrastrukturu ne održava u stanju koje osigurava bezbedan ili nesmetan železnički saobraćaj, odnosno kvalitetan ili uredan prevoz (član 52. stav 1);

43) ako gradi objekte kao što su rudnici, kamenolomi u kojima se koriste eksplozivna sredstva, industrija hemijskih i eksplozivnih proizvoda, postrojenja i drugi slični objekti suprotno odredbi člana 58. stav 4. ovog zakona;

44) ako ne donese akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza isključivo na industrijskoj železnici ili prethodno ne pribavi saglasnosti Direkcije na taj akt (član 64. stav 7);

45) ako obavlja prevoz putnika, lica i robe u železničkom saobraćaju na železničkoj infrastrukturi, a nema licencu za prevoz ili sertifikat o bezbednosti za prevoz izdate od Direkcije, odnosno od nadležnog organa druge države na osnovu reciprociteta ili ugovor o korišćenju železničke infrastrukture (član 65. st. 1. i 2);

46) ako postupi suprotno članu 68. stav 9. ovog zakona;

47) ako obavlja prevoz za vreme u kome mu je suspendovana ili oduzeta licenca za prevoz (član 70);

48) ako se ne pridržava objavljenog reda vožnje ili ako ne održava redovno i uredno prevoz za vreme važenja reda vožnje (član 72. stav 3);

49) ako ulaz i izlaz putnika ili lica u voz vrši suprotno članu 74. ovog zakona;

50) ako obavlja prevoz za sopstvene potrebe suprotno članu 76. ovog zakona;

51) ako se ne pridržava mera Vlade kojima se obezbeđuje funkcionisanje železničkog saobraćaja u vanrednim situacijama (član 77. stav 1);

52) ako ne označi na poseban način tovarne jedinice ili drumska vozila koja se transportuju na železničkim voznim sredstvima (član 81. stav 2);

53) ako železnička vozna sredstva koja transportuju tovarne jedinice ili drumska vozila nisu specijalizovana za kombinovani transport ili nisu na poseban način označena (član 81. stav 3);

54) ako železnička infrastruktura na kojoj se odvija kombinovani transport ne ispunjava posebne tehničko-tehnološke uslove ili nije na poseban način označena (član 81. stav 4);

55) ako ne postupi po zahtevu Direkcije (član 95. st. 2. i 4);

56) ako ne postupi u skladu sa rešenjem Direkcije (član 95. st. 5. i 6).

Za prekršaj iz stava 1. tač. 1) i 2) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture, za prekršaj iz stava 1. tač. 3) i 4) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture, subjekt na tržištu železničkih usluga i kontrolno društvo, a za prekršaj iz stava 1. tačka 5) ovog člana kazniće se upravljač infrastrukture i privredno društvo koje sa upravljačem infrastrukture čine povezana društva.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 20.000 do 50.000 dinara.

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.

Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 30.000 do 100.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tačka 43) ovog člana.

Član 108.

Novčanom kaznom od 300.000 do 1.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice:

1) ako se ne stara o zaštiti životne sredine u skladu sa zakonom i drugim propisima (član 14. stav 2);

2) ako ne objavi početak radova u skladu sa odredbom člana 47. stav 1. ovog zakona;

3) ako postupi suprotno odredbi člana 47. stav 3. ovog zakona;

4) ako ne vrši održavanje zajedničkih stubova i zajedničke konstrukcije na mostu izgrađenom za železničku infrastrukturu i javni put na način i pod uslovima iz člana 56. stav 1. ovog zakona;

5) ako gradi objekte, postavlja kablove, električne vodove niskog napona za osvetljavanje, telegrafske i telefonske vazdušne linije i vodove, tramvajske i trolejbuske kontaktne vodove i postrojenja, kanalizacije i cevovode i drugi vodove i slične objekte i postrojenja u infrastrukturnom pojasu protivno članu 58. st. 1. i 2. ovog zakona;

6) ako odlaže otpad, smeće ili izliva otpadne vode u infrastrukturnom pojasu (član 59. stav 1);

7) ako sadi visoko drveće, postavlja znakove, izvore jake svetlosti ili bilo koje predmete i sprave koje bojom, oblikom ili svetlošću smanjuju vidljivost železničkih signala ili koje mogu dovesti u zabunu radnike u vezi značenja signalnih znakova (član 59. stav 2);

8) ako ne preduzima mere za zaštitu od požara u skladu sa članom 61. stav 1. ovog zakona;

9) ako uredno ne uklanja drveće, rastinje i lišće, odnosno blagovremeno ne uklanja sazrele poljoprivredne kulture ili ne preduzima po potrebi druge mere zaštite od požara u propisanom pojasu (član 61. stav 2);

10) ako ne donese akt o uslovima za održavanje i zaštitu industrijskog koloseka, železničkih voznih sredstava i drugih sredstava izgrađenih po posebnim tehničkim normativima i standardima i za organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja na industrijskom koloseku ili ga donese bez prethodno pribavljene saglasnosti Direkcije (član 64. stav 5);

11) ako ne dostavi podatke na zahtev Direkcije i ako bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim promenama koje nastanu u vezi sa uslovima za izdavanje licence (član 68. stav 11);

12) ako ne objavi red vožnje, odnosno njegove izmene i dopune u sredstvima informisanja ili na drugi uobičajeni način ili ga ne istakne na vidnim mestima u staničnim zgradama (član 72. stav 2);

13) ako u vučnom vozilu voza kojim se obavlja prevoz putnika, lica i robe nema dokumenta propisana u članu 75. ovog zakona;

14) ako ne omogući Inspektoru neometano vršenje inspeksijskog nadzora i da bez odlaganja omogući uvid u zahtevanu dokumentaciju i podatke, kao i nesmetan pristup objektima, sredstvima ili osoblju (član 103. stav 1);

15) ako ne izvrši nalog Inspektora iz člana 103. stav 2. ovog zakona;

16) ako ne dostavi Inspektoru izveštaje o izvršenom unutrašnjem nadzoru železničkog saobraćaja u skladu sa članom 105. ovog zakona.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice privrednog društva ili drugog pravnog lica novčanom kaznom od 20.000 do 50.000 dinara.

Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.

Novčanom kaznom od 10.000 do 50.000 dinara kazniće se fizičko lice za prekršaj iz stava 1. tač. 5), 6), 7), 9), 14) i 15) ovog člana.

VII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 109.

Direkcija za železnice je dužna da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Privredna društva, druga pravna lica i preduzetnici koji obavljaju delatnosti u oblasti železničkog saobraćaja, dužni su da poslovanje usklade sa odredbama ovog zakona u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 110.

Propisi za izvršavanje ovog zakona doneće se u roku od 24 meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 111.

Propisi, tehnički propisi, normativi i standardi u oblasti železničkog saobraćaja doneti do dana stupanja na snagu ovog zakona primenjivaće se do donošenja odgovarajućih propisa u skladu sa ovim zakonom, osim ako njihove odredbe nisu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Član 112.

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaju da važe Zakon o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 18/05), Pravilnik o uslovima i postupku za ostvarivanje nadoknade za obavljanje utvrđene obaveze javnog prevoza u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 58/10) i Pravilnik o sadržini Ugovora o obavezi javnog prevoza u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 56/10).

Član 113.

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 sadržan je u članu 97. tačka 6. Ustava Republike Srbije kojim je, pored ostalog, propisano da Republika Srbija uređuje i obezbeđuje sistem obavljanja pojedinih privrednih i drugih delatnosti.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Važeći Zakon o železnici donela je Narodna skupština Republike Srbije 17. februara 2005. godine, a objavljen je u „Službenom glasniku RS”, broj 18/05 od 24. februara 2005. godine.

Prilikom izrade tog zakona osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem Evropske unije.

Koncept železničkog sistema na kojem su se zasnivala rešenja u Zakonu o železnici, sastojao se od sledećih elemenata:

- 1) nezavisno poslovanje železničkih preduzeća;
- 2) stvaranje uslova za pojavu više železničkih prevoznika i upravljača železničke infrastrukture, što je trebalo da dovode do pojave konkurencije i povećanja kvaliteta prevoza;
- 3) razdvajanje železničkog sistema na deo koji je odgovoran za upravljanje železničkom infrastrukturom, organizovanje i regulisanje saobraćaja (upravljač infrastrukture) i na deo koji je odgovoran za prevoz u putničkom i teretnom saobraćaju (železnički prevoznik) i na njihovom posebnom finansiranju i subvencionisanju;
- 4) stimulisanje razvoja intermodalnog saobraćaja;
- 5) osnivanje Direkcije za železnice kojoj su dati brojni i značajni poslovi u oblasti železničkog sistema.

Takođe, jedan od najvažnijih razloga za donošenje Predloga zakona o železnici zasnovan je na neophodnosti usklađivanja propisa u oblasti železničkog saobraćaja sa relevantnim propisima Evropske unije, i to sa Direktivom broj 91/440 o razvoju železnice i Direktivama broj 95/18 i 95/19, donetim u cilju preciznijeg određivanja Direktive broj 91/440, koje su postale pravni okvir za restrukturiranje svih evropskih železnica, odnosno, nacionalnih železničkih kompanija, kao i Uredba Saveta Evrope broj 1370/2007. Takođe, prilikom izrade navedenog zakona uzete su u obzir i Direktive 2001/12, 2001/13 i 2001/14.

U toku petogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i primene i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja.

Naime, u toku perioda u kome se primenjuje Zakon o železnici uočeni su nedostaci tog zakona koji su, pre svega, zahtevali usklađivanje sa novim „paketima” direktiva Evropske unije, kao i proširenje delokruga Direkcije za železnice u cilju pune i efikasne primene tog zakona. Kao primer, ističe se nemogućnost Direkcije za železnice da donosi podzakonske akte koji se donose na osnovu Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju („Službeni list SRJ”, br. 60/98 i 36/99 i

„Službeni glasnik RS”, broj 101/05), a koji su neophodni za bezbedno odvijanje tog vida saobraćaja.

Pored navedenog, Predlog zakona o železnici ima za cilj usklađivanje sa Nacrtom zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice (koji se radi uporedo sa ovim zakonom), kao i usklađivanje tog zakona sa odredbama zakona koji su stupili na snagu posle njegovog donošenja, kao i osavremenjavanje i preciziranje pojedinih odredaba tog zakona.

Posebna pažnja je posvećena uređivanju kombinovanog transporta, kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, a koji je, uprkos svom značaju i potencijalima u velikoj meri zanemaren u važećem Zakonu o železnici.

Posebno se ističe u Predlogu zakona o železnici značajno osavremenjavanje i preciziranje dela zakona, u kome se uređuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture.

Značajna novina predviđena Predlogom zakona o železnici odnosi se na uvođenje Nacionalnog programa železničke infrastrukture koji, na predlog Vlade, donosi Narodna skupština Republike Srbije i predstavlja planski akt od nacionalnog značaja u oblasti železnice.

Ne manje važno od prethodno navedenog, Predlogom zakona o železnici ispravljaju se greške i nedorečenosti važećeg Zakona o železnici, uočene tokom perioda njegove primene.

Problemi koje zakona treba da reši

Najvažniji problem koji Predlog zakona treba da reši predstavlja nepostojanje određenih ovlašćenja Direkcije za železnice za donošenje podzakonskih propisa koji su neophodni za bezbedno i nesmetano obavljanje železničkog saobraćaja.

Takođe, nakon stupanja na snagu važećeg Zakona o železnici pojavili su se raznorodni problemi koji su rezultovali nezadovoljavajućim efektima tog zakona na situaciju na železnici, a u najdrastičnijim slučajevima i nemogućnošću praktične primene nekih njegovih odredaba.

Ciljevi koji se zakonom postižu

Predlogom zakona o železnici predviđeno je izmeštanje odredaba koje se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja u Nacrt zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice. Takođe, odredbama o delokrugu Direkcije za železnice, daje se ovlašćenje toj direkciji za donošenje određenih propisa od velikog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja, koji će se donositi na osnovu Nacrta zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice, a daju se i pojedinačna ovlašćenja za donošenje podzakonskih akata, koji se donose na osnovu važećeg Zakona o železnici.

Predlogom zakona se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe čime se postiže olakšana i efikasnija praktična primena tog zakona.

U tom smislu, donošenjem Predloga zakona štite se interesi svih učesnika u železničkom saobraćaju, odnosno svih upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika, odnosno korisnika mreže magistralnih, regionalnih i lokalnih pruga.

Razmatrane mogućnosti da se problem reši i bez donošenja zakona

U proteklom periodu Direkcija za železnice izradila je nekoliko podzakonskih akata koji su neophodni za regulisanje oblasti železničkog i kombinovanog saobraćaja, ali zbog nedostatka pravnog osnova nije bilo mogućnosti da se ovi propisi donesu.

Kako se podzakonski propisi ne mogu donositi bez pravnog osnova, ne postoji druga mogućnost za rešavanje tog problema.

Takođe, drugi problemi koji se između ostalih odnose na preciznije definisanje pristupa železničkoj infrastrukturi uočeni tokom primene važećeg Zakona o železnici mogli su biti rešeni samo novim zakonom.

Zašto je donošenje zakona najbolji način za rešavanje problema

Donošenje novog zakona o železnici je jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena zakona učini praktičnom i efikasnom.

III. OBRAZLOŽENJE POJEDINIH ODREDBA ZAKONA

Odredbama čl. 1. i 2. Predloga zakona određen je predmet uređivanja ovog zakona, definisani su svi poslovi koje obuhvata upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, utvrđena osnovna podela prevoza putnika i robe na javni prevoz i prevoz za sopstvene potrebe i utvrđeno načelo razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.

Odredbama člana 3. Predloga zakona uvedeni su i definisani pojedini izrazi sa njihovim značenjima, upotrebljeni u smislu ovog zakona.

Odredbama člana 4. Predloga zakona definisan je pojam železničke infrastrukture u saobraćajno-tehničkom smislu.

Odredbom člana 5. Predloga zakona izvršena je podela železničke infrastrukture na javnu i industrijsku železnicu ili industrijski kolosek.

Odredbama člana 6. Predloga zakona izvršena je kategorizacija železničkih pruga.

Odredbama člana 7. Predloga zakona definisan je status železničke infrastrukture kao dobra u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, definisani su subjekti koji mogu imati svojstvo upravljača javne železničke infrastrukture i propisani uslovi koje upravljač mora da ispunjava, a koji se odnose na licencu i sertifikat o bezbednosti. Data su i pravila koja se odnose na razdvajanje računovodstva, nezavisnost u radu i lica u organima upravljanja Upravljača infrastrukture.

Odredbama člana 8. Predloga zakona predviđena je obaveza Upravljača infrastrukture, za donošenje programa održavanja železničke infrastrukture, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja, kao i izgradnje, rekonstrukcije i modernizacije javne železničke infrastrukture.

Odredbama člana 9. Predloga zakona propisano je da se poslovi upravljanja na delu železničke infrastrukture za koju privredno društvo nema ekonomski interes mogu dati autonomnoj pokrajini, odnosno jedinici lokalne samouprave.

Odredbama čl. 10, 11, 12. i 13. Predloga zakona propisani su uslovi za izdavanje, subjekti i postupak u vezi izdavanja licence za upravljanje železničkom infrastrukturom i postupak u vezi oduzimanja licence.

Odredbama člana 14. Predloga zakona utvrđene su obaveze i odgovornosti upravljača javne železničke infrastrukture u pogledu održavanja, korišćenja, organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja u cilju zaštite korisnika javne infrastrukture i zaštite bezbednosti železničkog saobraćaja, kao javnog interesa.

Odredbama člana 15. Predloga zakona utvrđena su prava i obaveze upravljača javne železničke infrastrukture kada je javni prevoz postao nerentabilan na toj infrastrukturi.

Odredbama člana 16. Predloga zakona propisan je način korišćenja železničke infrastrukture.

Odredbama čl. 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43. i 44. Predloga zakona utvrđeni su postupak i način pristupa železničkoj infrastrukturi, dodela kapaciteta železničke infrastrukture, naknade za korišćenje železničke infrastrukture i usluge koje pruža upravljač železničke infrastrukture, popusti, sistem pokazatelja za poboljšanje kvaliteta prevoza i upravljanje i praćenje dodeljenog kapaciteta infrastrukture.

Odredbama čl. 45, 46, 47, 48, 49, 50. i 51. Predloga zakona utvrđena je nadležnost za izdavanje odobrenja za izgradnju i rekonstrukciju javne železničke infrastrukture, definisan pojam rekonstrukcije i modernizacije javne železničke infrastrukture u smislu ovog zakona, utvrđen način podele troškova održavanja putnog prelaza i osiguranja bezbednog i nesmetanog saobraćaja između upravljača javne železničke infrastrukture i upravljača puteva, uveden Nacionalni program železničke infrastrukture, koji predstavlja značajan državni, planski dokument koji obuhvata opis postojećeg stanja, strategiju izgradnje i druge razvojne komponente kao i strukturu i dinamiku i način finansiranja radova na železničkoj infrastrukturi. O realizaciji Nacionalnog programa železničke infrastrukture Vlada podnosi izveštaje Narodnoj Skupštini svake godine.

Odredbama čl. 52, 53, 54, 55, 56. i 57. Predloga zakona definisani su radovi koji se smatraju održavanjem javne železničke infrastrukture u smislu ovog zakona, kao i obaveze i odgovornosti upravljača javne železničke infrastrukture u pogledu održavanja, a u funkciji bezbednog odvijanja saobraćaja.

Odredbama čl. 58, 59, 60. i 61. Predloga zakona ustanovljeni su zaštitni pružni pojas i poseban pojas korisnika, odnosno sopstvenika šuma i zemljišta zasađenog poljoprivrednim kulturama, koje su lako zapaljive, u funkciji bezbednog odvijanja saobraćaja.

Odredbama člana 62. Predloga zakona utvrđen je postupak za oduzimanje javnoj železničkoj infrastrukturi svojstva dobra u opštoj upotrebi.

Odredbama člana 63. Predloga zakona utvrđeno je da će se uslovi za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje, kao i uslovi za organizovanje prevoza na gradskoj železnici, turističko-muzejskoj železnici, metrou i žičari urediti posebnim zakonom.

Odredbama člana 64. Predloga zakona utvrđeno je da se na industrijsku železnicu primenjuju odredbe ovog zakona kojima se uređuje izgradnja rekonstrukcija, modernizacija, održavanje i zaštita železničke infrastrukture, način priključenja industrijske železnice i industrijskog koloseka na javnu železničku infrastrukturu i dato ovlašćenje vlasniku, odnosno imaocu industrijskog koloseka za donošenje akta o uslovima za održavanje i zaštitu industrijskog koloseka, železničkih vozničkih sredstava i drugih sredstava izgrađenih po posebnim tehničkim normativima i standardima, organizovanje i regulisanje železničkog saobraćaja, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Direkcije za železnice.

Odredbama člana 65. Predloga zakona utvrđeni su opšti uslovi za obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju.

Odredbama čl. 66, 67, 68, 69. i 70. Predloga zakona utvrđeni su uslovi za izdavanje, postupak i visina takse u vezi licence za prevoz u železničkom saobraćaju, kao i uslovi za njeno oduzimanje.

Odredbama čl. 71, 72, 73, 74, 75, 76. i 77. Predloga zakona utvrđeni su uslovi, obaveze i način obavljanja prevoza železničkih prevoznika, privrednih društava, drugih pravnih lica ili preduzetnika na javnoj železničkoj infrastrukturi.

Odredbama čl. 78, 79, 80, 81, 82. i 83. Predloga zakona regulisana je oblast kombinovanog transporta koja do sada nije bila regulisana propisima. Ovim odredbama je preciziran pojam kombinovanog transporta, vrste, način i postupci odvijanja, kao i akti koje će Vlada doneti u smislu bližeg uređivanja odvijanja kombinovanog transporta i unapređenja ove oblasti kroz državnu pomoć i stimulativne mere. Ova oblast je nužno morala biti regulisana u Predlogu zakona iz razloga nepostojanja posebnog zakona kojim bi bio uređen kombinovani transport u svim vidovima saobraćaja.

Odredbama čl. 84, 85, 86, 87, 88, 89. i 90. Predloga zakona uređena je oblast koja se odnosi na usluge prevoza železnicom od opšteg interesa, definisanje pojma obaveze javnog prevoza železnicom, procedure oko određivanja usluga prevoza železnicom od opšteg interesa, prava, obaveze i odgovornosti železničkog prevoznika koje pruža usluge obaveze javnog prevoza i države, opšta pravila, sadržaj, zaključivanje i raskidanje Ugovora o obavezi javnog prevoza, akti kojima se određuje nadoknada na koji železnički prevoznik ima pravo pružanjem usluge obaveze javnog prevoza, i druga pitanja kojima se bliže uređuje ova oblast, a u cilju usklađivanja sa Uredbom 1370/2007 EK.

Odredbama čl. 91, 92, 93, 94, 95, 96. i 97. Predloga zakona uređena su pitanja statusa i poslova Direkcije za železnice, i određena pitanja postupka za utvrđivanje činjenica i primenu mera ukoliko utvrdi mogućnost postojanja povrede konkurencije na tržištu prevoza u železničkom saobraćaju. Takođe, Predlogom zakona su uređena pitanja koja se odnose na pojedinačne pravne akte koje donosi Direkcija za železnice, kao i pitanja finansiranja te direkcije.

Odredbama čl. 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105. i 106. Predloga zakona utvrđena su prava, dužnosti i ovlašćenja republičkog inspektora za železnički saobraćaj, u smislu njihovog preciziranja i celovitosti, a u cilju efikasnijeg vršenja inspeksijskog nadzora u oblasti železničkog saobraćaja.

Odredbama čl. 107. i 108. Predloga zakona ustanovljena su bića prekršaja, shodno dispozicijama propisanim u zakonu i određene visine novčanih kazni shodno Zakonu o prekršajima („Službeni glasnik SRS”, broj 44/89 i „Službeni glasnik RS”, br. 21/90, 11/92, 6/93, 20/93, 53/93, 67/93, 28/94, 16/97, 37/97, 36/98, 44/98, 65/01 i 55/04).

Odredbom člana 109. Predloga zakona propisana je obaveza Direkciji za železnice da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog zakona u roku od tri meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona, kao i obaveza privrednih društava, drugih pravnih lica i preduzetnika, koji obavljaju delatnosti u oblasti železničkog saobraćaja, da poslovanje usklade sa odredbama ovog zakona u roku od godinu dana.

Odredbom člana 110. Predloga zakona propisan je opšti rok za donošenje propisa za izvršavanje ovog zakona od 24 meseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredbom člana 111. Predloga zakona propisano je da će se propisi, tehnički propisi, normativi i standardi u oblasti železničkog saobraćaja doneti na osnovu važećeg Zakona o železnici, primenjivati do donošenja propisa na osnovu ovog zakona, osim ako njihove odredbe nisu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Odredbom člana 112. Predloga zakona uređen je prestanak Zakona o železnici („Službeni glasnik RS”, broj 18/05), kao i Pravilnika o uslovima i postupku za ostvarivanje nadoknade za obavljanje utvrđene obaveze javnog prevoza u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 58/10) i Pravilnika o sadržini Ugovora o obavezi javnog prevoza u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 56/10).

Odredbom člana 113. Predloga zakona propisano je da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

IV. PROCENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA POTREBNIH ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

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

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Donošenje ovog zakona po hitnom postupku od strane Narodne skupštine Republike Srbije, u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12- prečišćen tekst) potrebno je iz razloga što bi nedonošenje ovog zakona po hitnom postupku dovelo do značajnih štetnih posledica za železnički saobraćaj u Republici Srbiji, kao i na rad privrednog društva za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom i obavljanje javnog prevoza u železničkom saobraćaju, čiji je osnivač Republika Srbija, a čije je postojanje i uspešan rad veoma značajno, ne samo za obavljanje prevoza u železničkom saobraćaju, nego i za celokupnu privredu Republike Srbije.

Naime, pre početka izrade Predloga zakona doneta je Odluka o promeni pravne forme Javnog preduzeća „Železnice Srbije”, Beograd i Odluka o izmenama i dopunama osnivačkog akta Javnog preduzeća „Železnice Srbije”, koje su objavljene u „Službenom glasniku RS”, broj 37/11. Navedenim odlukama Javno preduzeće „Železnice Srbije” je reorganizovano, na potpuno novim i savremenim osnovama, u Akcionarsko društvo „Železnice Srbije”, Beograd, što omogućava tom privrednom društvu efikasniji rad i poslovanje u skladu sa tržišnim uslovima. Puna primena navedene odluke nije moguća bez donošenja novog zakona kojim se uređuje železnica, kojim će se stvarati potrebno okruženje za rad i poslovanje tog privrednog društva. Vlada Republike Srbije je dala saglasnost na Odluku o organizovanju AD „Železnice Srbije”, Beograd radi usklađivanja sa Zakonom o privrednim društvima i saglasnost na Statut „Železnice Srbije” akcionarsko društvo („Službeni glasnik RS”, broj 64/12).

Takođe, zaostajanje u usklađivanju propisa Republike Srbije koji se odnose na železnički saobraćaj u odnosu na propise Evropske unije, kao i zaostajanje u restrukturiranju navedenog železničkog preduzeća, odnosno celokupnog sistema železničkog saobraćaja na teritoriji Republike Srbije, već je dovelo do njihove nekompatibilnosti ili neusklađenosti i sa železnicama zemalja u okruženju i sa železnicama zemalja Evropske unije. To je dovelo i do disproporcije u investiranju u železnicu u poređenju sa drumskom infrastrukturom. Razlog tome je što nijedan investitor ne želi da ulaže u nerestrukturisanu, zastarelo organizovanu i neefikasnu železnicu. Neke posledice se već sada osećaju, a to je zaobilazanje Koridora X, kao prirodno najpogodnijeg i najkraćeg puta iz Zapadne Evrope za Tursku i Bliski istok i skretanje tokova roba na alternativne pravce kroz Rumuniju i Bugarsku.

Iz svih navedenih razloga predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku, kako bi se izbegle značajne štetne posledice po železnički saobraćaj i celokupnu privredu Republike Srbije.

VI. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Određivanje problema koje zakon treba da reši

Pre izrade novog zakona kojim će se urediti oblast železnice analizirani su efekti važećeg Zakona o železnici, koji su se pojavljivali u praksi od početka primene navedenog zakona.

Osnovni problemi koje treba rešiti donošenjem novog zakona o železnici i koji su opredelili zakonodavca da pristupi donošenju novog zakona, je ispravljanje nedostataka uočenih prilikom primene važećeg zakona, kao i da se u što većoj meri ugrade rešenja iz propisa Evropske unije koje uređuju ovu oblast (Direktiva 91/440/EEZ, Direktiva 95/18/EZ, Direktiva 2001/14/EZ i Uredba 1370/2007/EZ).

Takođe, jedan od značajnih problema koje ovaj zakon treba da reši je zatvoreno i nedovoljno regulisano tržište železničkih usluga, sa nepostojanjem konkurencije, neefikasnim sistemom, sa sve manjim brojem prevezenih putnika i robe, povećani vremenom putovanja i prevoza, sa visokom zavisnošću od budžetskih subvencija.

U svrhu ove analize navodimo sledeće činjenice:

Tradicionalna organizaciona struktura za većinu železnica u svetu posle drugog svetskog rata je predstavljala integrisan, javni monopol. S obzirom na visoke fiksne troškove u pogledu obezbeđivanja infrastrukture i značaj obezbeđivanja saobraćaja koji sebi mogu da priušte grupe sa niskim prihodima, zasnivanje nacionalnog železničkog prevoza na javnom monopolu činilo se očiglednim rešenjem. Međutim, u proteklim godinama, sve ove pretpostavke su u značajnoj meri dovedene u pitanje.

U mnogim državama je do potrebe za reformama dovela nemogućnost nadmetanja sa razvojem koji se odvijao u drugim vidovima saobraćaja (automobilski, kamionski i avio saobraćaj) što je brojnim železničkim kompanijama stvorilo finansijske poteškoće. Ovi problemi su mnoge države naveli da izvrše reformu svog železničkog sektora. Osim toga, u proteklom periodu Evropska unija (u daljem tekstu: EU) je donošenjem velikog broja novih propisa kojima se uređuje železnica u značajnoj meri reformisala taj vid saobraćaja.

U zemljama Zapadne Evrope je tržišni udeo kod većine železnica počeo da opada 50-ih godina XX veka. Ovo opadanje je odrazilo prelaz privrede sa tradicionalne teške industrije – kojoj je železnica odgovarala – na industriju usluga i maloprodaje, što je proces koji se dešavao u kombinaciji sa porastom u broju vlasnika automobila i izgradnji puteva. Nasuprot tome, u istočnoj Evropi je obim železničkog saobraćaja imao iznenadniji i oštiji pad, skoncentrisan oko perioda intenzivnih ekonomskih reformi početkom 90-ih godina, premda je u toku poslednjih nekoliko godina u određenog meri došlo do stabilizacije – i do danas je zabeležen veći udeo železnice na tržištu robnog saobraćaja nego u zemljama Zapadne Evrope.

Sadašnja struktura „Železnice Srbije” ad nije održiva u dugoročnom periodu, reakcije su spore, finansiranje je neizvesno, efikasnost je niska i dr. što dovodi do loših strateških odluka. Procenjeno je da je nabolja opcija ona koja forsira interne efikasnosti, naročito u prevozu robe, koji će uskoro morati da se suoči sa jakom konkurencijom od železnica koje primaju državnu pomoć, i to u takvom obimu sa kojim se Republika Srbija ne može meriti. Ovo će učiniti da, iako će železnici u Republici Srbiji sigurno biti potrebna dugoročna finansijska pomoć od države, ova pomoć bude minimizirana, a potrebno je da naša nacionalna železnica obezbedi efikasno pružanje razumnog nivoa usluga.

U okviru rešenja koja donose novi propisi EU, a sa kojima Republika Srbija ima obavezu da se usklađuje, što je i izvršeno kroz ovaj zakon, rezultati restrukturiranja železnice da daju Republici Srbiji veliku šansu da obrazuje efikasan i efektivan železnički sektor. Imajući u vidu da su železnice vitalni deo transportnog sektora države, da efikasnost železničkog sistema treba da se poboljša da bi se taj sistem integrisao u konkurentno tržište prevoznih usluga, kao i da železnički saobraćaj treba da se učini efikasnijim i konkurentnijim u odnosu na druge vidove saobraćaja, neophodno je da država železničkim prevoznicima omogući status

samostalnih operatora koji će poslovati na komercijalan način - u skladu sa zahtevima tržišta. Budući razvoj i efikasno poslovanje železničkog sistema može se unaprediti ako se pravi razlika između pružanja transportnih usluga i upravljanja infrastrukturom i, s obzirom na ovu koncepciju, neophodno je da se odvojeno upravlja ovim dvema delatnostima i da one imaju odvojene račune, što je i predviđeno ovim zakonom.

Takođe, u važećem Zakonu o železnici nedostajale su preciznije odredbe koje se odnose na funkcionisanje i organizovanje privrednog društva koje se bavi upravljanjem železničkom infrastrukturom i time obavlja delatnost od opšteg interesa, odnosno važećim zakonom date su samo načelne odredbe koje se odnose na reformu železničkog sistema.

Pored toga, primenom važećeg zakona javili su se problemi koji se odnose na postupke, prava i rokove za pristup železničkoj infrastrukturi, a i uočeno je nemogućnost Direkcije za železnice, kao regulatornog tela da primeni određene mere .

Na ovaj način ispravljaju se greške i nedorečenosti važećeg zakona, uočene tokom perioda njegove primene.

2. Ciljevi koji se donošenjem zakona postižu

Prilikom izrade ovog zakona osnovni ciljevi koji su se želeli postići bili su poboljšanje efikasnosti železničkog sistema Republike Srbije, njegovo integrisanje u tržište transportnih usluga, kao i integracija srpskih železnica u železnički sistem EU.

Posebno ističemo da se koncept železničkog sistema na kojem su se zasnivala rešenja u ovom zakonu, sastojao se od sledećih elemenata:

- 1) nezavisno poslovanje železničkih preduzeća (železničkih prevoznika i upravljača železničke infrastrukture);
- 2) stvaranje uslova za pojavu više železničkih prevoznika i upravljača železničke infrastrukture, što je trebalo da dovode do pojave konkurencije i povećanja kvaliteta prevoza u železničkom saobraćaju;
- 3) razdvajanje železničkog sistema na deo koji je odgovoran za upravljanje železničkom infrastrukturom, organizovanje i regulisanje saobraćaja (upravljač infrastrukture) i na deo koji je odgovoran za prevoz u putničkom i teretnom saobraćaju (železnički prevoznik) i na njihovom posebnom poslovanju, što podrazumeva njihovo posebno finansiranje i subvencionisanje;
- 4) stimulisanje razvoja intermodalnog saobraćaja u delu koji je vezan za železnicu;
- 5) utvrđivanje novih brojnih i značajnih poslova Direkcije za železnice.

Prema mišljenju strateškog savetnika Republike Srbije za železnicu (Ričard Bulok, Bullpin Pty doo), koji je bio angažovan za potrebe restrukturiranja "Železnice Srbije" ad (2010. godine), najbolji pristup, koji je i definisan kroz ovaj zakon (restrukturiranje železničkog sistema, pristup i korišćenje železničke infrastrukture, prevoz u železničkom saobraćaju od opšteg interesa), je da se železnica izloži, što je pre moguće, okruženju u kome se odluke donose na komercijalnoj osnovi. Ovo je jedan od glavnih ciljeva razvoja železnice kroz restrukturiranje, tako da kada konkurencija zaista dođe, železnička privredna društva budu u dovoljno jakoj poziciji da mogu da prežive.

Novim zakonom o železnici značajno su osavremljeni i precizirani delovi ovog zakona, u kome se uređuje pristup i korišćenje železničke infrastrukture, na način kako je pojašnjeno dalje u tekstu.

U cilju podsticanja konkurencije u pogledu pružanja usluge korisnicima u železničkom saobraćaju, u smislu poboljšanja komfora i usluga uopšte, država treba da zadrži odgovornost za razvoj odgovarajuće železničke infrastrukture, što je i definisano u ovom zakonu.

Takođe, predviđeno je da je upravljač infrastrukture, uz saglasnost Vlade, dužan da utvrdi pravila kojim se propisuju naknade i cene usluga železničkih prevoznika za korišćenje železničke infrastrukture, pri čemu ova plaćanja moraju biti u skladu sa principom nediskriminacije između železničkih preduzeća. Država treba da obezbedi zdravu finansijsku strukturu naročito postojećem železničkom prevozniku, koji je u državnom vlasništvu.

Treba imati na umu da je železnička infrastruktura prirodni monopol. Zbog toga je neophodno pružiti upravljačima infrastrukture podsticaje da smanje troškove i efikasno upravljaju ovom infrastrukturom. Takođe, treba uzeti u obzir činjenicu da, dugi niz godina, nivo ulaganja u infrastrukturu i tehnologiju nije omogućio stvaranje uslova za bilo kakav razvoj železničkog transporta, zbog čega je potrebno da se sprovedu odgovarajuća poboljšanja. S obzirom na monopolističku poziciju upravljača infrastrukture, poželjno je ispitati respoložive kapacitete infrastrukture, kao i ustanoviti metode poboljšanja kvaliteta kapaciteta infrastrukture, ukoliko postupak dodele kapaciteta infrastrukture nije usaglašen sa zahtevima korisnika.

Kroz ovaj zakon uvedeni su podsticaji za železničke prevoznike i upravljače infrastrukture za smanjenje poremećaja i poboljšanje efikasnosti mreže.

Uzete su u obzir potrebe korisnika ili potencijalnih korisnika kapaciteta infrastrukture da planiraju svoje poslovanje, te za potrebe korisnika i investitora u tu infrastrukturu, značajno je da upravljač infrastrukture obezbedi da se kapacitet infrastrukture dodeli tako da obezbedi redovno održavanje i poboljšanje nivoa pouzdanosti usluga.

Uveden je pojam Izjave o mreži koji sadrži sve neophodne informacije za korišćenje prava pristupa železničkoj infrastrukturi, kako bi se obezbedio transparentan i ravnopravan pristup svim železničkim prevoznicima.

Naime, prema ovom zakonu, regulisanje tržišta železničkih usluga podrazumeva, pored ostalog, i praćenje i analiziranje uslova konkurencije na tržištu železničkih usluga, preispitivanje postupaka i akata upravljača infrastrukture, kontrolisanje nezavisnosti upravljača infrastrukture, preduzimanje mera za sprečavanje neloyalne konkurencije i diskriminatornog ponašanja, praćenje železničkog tržišta kako bi se analizirala konkurencija između različitih vidova saobraćaja, kontrolisanje kvaliteta železničkih usluga itd, koju vrši regulatorno telo – Direkcija za železnice.

Kada su u pitanju ciljevi koji treba da se postignu odredbama koje se odnose na obavezu javnog prevoza ističemo sledeće:

Pitanja vezana za prevoz putnika, odnosno obaveza javnog prevoza propisane su Uredbom Evropskog parlamenta i Saveta (EZ) broj 1370/2007, i u skladu sa njom brojne usluge kopnenog prevoza putnika koje su potrebne iz razloga opšteg ekonomskog interesa trenutno se ne mogu pružati na komercijalnoj osnovi. U državama članicama EU nadležni organi moraju biti u stanju da deluju na način koji će osigurati pružanje takvih usluga. Mehanizmi koje oni mogu koristiti da bi se obezbedilo pružanje usluga javnog prevoza putnika uključuju: dodeljivanje isključivih prava železničkim prevoznicima u vršenju javnih usluga, pružanje finansijske nadoknade železničkim prevoznicima u vršenju javnih usluga i definisanje opštih pravila za pružanje usluga javnog prevoza koja važe za sve železničke prevoznike. Za ovakve mehanizme koji su definisani ovim zakonom mogli su se primeniti i opšti

režimi državne pomoći, ali je procenjeno da je način definisan u ovom zakonu precizniji i efikasniji za primenu obaveze javnog prevoza.

Svrha odredbi koje se odnose na obavezu javnog prevoza je da propiše postupanje državnih organa, organa autonomne pokrajine i lokalne samouprave, sa jedne strane, i železničkih prevoznika, sa druge strane, u oblasti javnog prevoza putnika, a u cilju obezbeđenja pružanja usluga od opšteg interesa, koje su između ostalog kvalitetnije ili sa nižim cenama nego one koje bi bile moguće isključivo na osnovu delovanja tržišnih zakona.

U tom cilju, ovaj zakon utvrđuje uslove pod kojima nadležni organi, prilikom nametanja ili ugovaranja obaveza javnog prevoza, pružaju nadoknadu železničkim prevoznicima javnih usluga za troškove koje su imali i/ili im dodeljuju isključiva prava kao nadoknadu za pružanje javnih usluga.

Takođe, da bi se javni prevoz putnika organizovao na način koji najviše odgovara potrebama javnosti, nadležni organi moraju imati mogućnost slobodnog izbora železničkog prevoznika, koji će izvršiti javne usluge. Da bi se garantovala primena načela transparentnosti, ravnopravnog tretmana konkurentskih železničkih prevoznika i proporcionalnosti prilikom dodeljivanja nadoknade ili isključivih prava, od suštinskog je značaja da ugovor o obavezi javnog prevoza između nadležnog organa i izabranog železničkog prevoznika javnih usluga utvrdi prirodu obaveza javnog prevoza i ugovorenu nadoknadu.

Izrađene studije i iskustvo država članica EU u kojima konkurencija u sektoru javnog prevoza postoji više godina pokazuju da, uz odgovarajuće mere obezbeđenja, uvođenje regulisane konkurencije između železničkih prevoznika ima za rezultat atraktivnije i inovativnije usluge po nižoj ceni.

Ovim zakonom predviđeno je da ugovori o obavezi javnog prevoza sa dužim rokovima izvršenja mogu dovesti do zatvaranja tržišta na duži period nego što je neophodno, čime se smanjuju prednosti pritiska konkurencije. Da bi se poremećaj načela konkurencije sveo na minimum i istovremeno zaštitio kvalitet usluga, trajanje ugovora o obavezi javnog prevoza treba ograničiti. Produženje takvih ugovora može biti uslovljeno pozitivnom ocenom korisnika. U ovom kontekstu, produženje ugovora o obavezi javnog prevoza treba ograničiti na polovinu početnog ugovornog perioda u slučaju da železnički prevoznik koji vrši javne usluge ulaže u sredstva za koje postoji izuzetno dug period amortizacije zbog posebnih karakteristika železničke infrastrukture. Pored toga, ako železnički prevoznik koji vrši javne usluge vrši investicije u infrastrukturu ili u šinska i druga vozila, što u oba slučaja zahteva značajna sredstva, a pod uslovom da je ugovor dodeljen na osnovu transparentnog konkurentskog javnog konkursa, treba dozvoliti mogućnost produženja na duži rok.

U skladu sa ovim zakonom nadležni organi mogu utvrditi socijalne i kvalitativne kriterijume u cilju održavanja ili unapređenja standarda kvaliteta za obaveze javnog prevoza, na primer, u pogledu minimalnih uslova rada, prava putnika, potreba osoba sa posebnim potrebama, zaštite životne sredine, bezbednosti putnika i zaposlenih. U cilju obezbeđivanja transparentnih i uporedivih uslova konkurencije između železničkih prevoznika i otklanjanja rizika od socijalnog dampainga, nadležnim organima treba omogućiti uvođenje specifičnih socijalnih standarda i standarda kvaliteta usluga.

Posebna pažnja je posvećena uređivanju kombinovanog transporta kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, a koji je, uprkos svom značaju i potencijalima u velikoj meri zanemaren u važećem Zakonu o železnici.

Značajna novina predviđena ovim zakonom odnosi se na uvođenje Nacionalnog programa železničke infrastrukture koji, na predlog Vlade, donosi

Narodna skupština Republike Srbije i koji predstavlja planski akt od nacionalnog značaja u oblasti železnice.

3. Druge mogućnosti za rešavanje problema

U toku analize razmatrano je nekoliko relevantnih mogućnosti:

- status quo - ne menjanje važećeg Zakona o železnici;
- donošenje zakona kojim bi se izmenio i dopunio važeći Zakon o železnici u smislu korekcije problema uočenih u realizaciji važećeg zakona;
- donošenje novog zakona koji bi preciznije regulisao oblast železničkog saobraćaja i uveo nove mehanizme za Direkciju za železnice, kao regulatornog tela u oblasti železničkog saobraćaja.

Tokom analize pojedinačnih rešenja u ovom zakonu, razmatrana su u dva koraka:

- u prvom, razmatrana je potrebe za izmenama i dopunama odredbi važećeg zakona,
- u drugom, ako su izmene i dopune bile neophodne, razmatrane su relevantne opcije i utvrđivala se najpoželjnija, sa aspekta utvrđenih kriterijuma i ciljeva.

Razlog zašto se nije opredelilo na izmene i dopune važećeg zakona je taj što sam obim promena neminovno uzrokuje donošenje novog zakona, a ne njegovu korekciju kroz izmene i dopune.

4. Zašto je donošenje zakona najbolje za rešavanje problema

U toku petogodišnjeg perioda praćenja i kontrole primene važećeg Zakona o železnici, u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja, kao i analize efekata u primeni tog zakona od strane Direkcije za železnice, ustanovljeno je da je neophodno pristupiti donošenju novog zakona, a sve sa ciljem da se efikasnije obavljaju poslovi u oblasti železničkog saobraćaja.

Takođe, preciznije su definisani poslovi u oblasti regulisanja tržišta železničkih usluga i poslovi u oblasti regulisanja bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, koji predstavljaju specifične poslove koje obavlja Direkcija za železnice. Donošenje novog zakona rešava pitanja postupaka, prava i rokova za pristup železničkoj infrastrukturi i omogućuje Direkciji za železnice da primeni određene mere kao regulatorno telo.

Kao što je već navedeno, donošenje ovog zakona je jedina mogućnost za prevazilaženje svih navedenih problema i jedini način da se primena ovog zakona kojim se uređuje železnički saobraćaj učini praktičnom i efikasnom.

Pored napred navedenog, potreba za potpunijim usaglašavanjem sa zakonodavstvom Evropske unije rešava veći deo problema koji su se pojavili u važećem zakonu.

5. Na koga će i kako uticati predložena rešenja

Rešenja u ovom zakonu će imati pozitivan uticaj na:

- sve učesnike u procesu odvijanja železničkog saobraćaja, tj. železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture i privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnike koji vrše prevoz za sopstvene potrebe, iz razloga što će efikasnijom primenom ovog zakona i Nacrta zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice biti stvoreni uslovi za brži rast celokupnog železničkog sistema i bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja;

- Direkciju za železnice, kojoj se ovim zakonom daje ovlašćenje za regulisanje tržišta železničkih usluga, što između ostalog podrazumeva i praćenje i analiziranje uslova konkurencije na tržištu železničkih usluga, preispitivanje postupaka i akata upravljača železničke infrastrukture, kontrolisanje nezavisnosti upravljača infrastrukture, preduzimanje mera za sprečavanje nelojalne konkurencije i diskriminatornog ponašanja, donošenje podzakonskih akata na osnovu ovog zakona, kao i ovlašćenje za donošenje propisa od značaja za bezbednost železničkog saobraćaja koji se donose na osnovu Nacrta zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železnice;

- privredne subjekte koji se bave organizovanjem i obavljanjem prevoza u kombinovanom transportu kod koga se veći deo prevoznog puta obavlja železnicom, jer se ovim zakonom daju osnovi za uređivanje ove vrste transporta;

- privredu Republike Srbije u celini, zbog toga što će poboljšavanjem i zaokruživanjem pravnog uređivanja železničkog saobraćaja u skladu sa propisima Evropske Unije doći do porasta interesovanja za železnički saobraćaj, kako u Republici Srbiji tako i u onim evropskim zemljama koje imaju interes za odvijanje železničkog saobraćaja preko teritorije Republike Srbije. Takođe, unapređenjem železničkog sistema mogu se privući strane investicije koje bi imale pozitivan efekat na privredu i građane u celini.

6. Troškove koje će primena zakona stvoriti građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima)

Primena ovog zakona ne stvara troškove građanima i privredi. Dokazano je da podsticanje optimalnog korišćenja železničke infrastrukture dovodi do smanjenja troškova prevoza za privredne subjekte i društvo u celini.

Strateški savetnik Republike Srbije za železnicu procenio je da će samo proces restrukturiranja doneti:

- značajno smanjenje troškova železničkog prevoznika u prevozu robe, moguće od 15 - 20% ili više, naročito ukoliko ima kontrolu nad vučom;

- nikakve stvarne promene u cenama prevoza putnika, ali značajno poboljšanje nivoa usluge, što će omogućiti konkurentne cene na glavnim prugama;

- u zavisnosti od kontrole sprovedene od starnog regulatornog tela, progresivno smanjenje u troškovima infrastrukture (za, recimo, 2-3% godišnje) u kombinaciji sa poboljšanjem kvaliteta.

Ovakvi pokazatelji samo potvrđuju činjenicu da smanjenje troškova može uticati i na smanjenje državnih subvencija u železnički sektor, što naravno zavisi i od drugih faktora.

U skladu sa potrebom analize odredbi koje se odnose na uvođenje naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga (koje su pripremljene u neposrednoj saradnji sa Ministarstvom finansija i privrede, zbog usklađivanja ovog zakona sa Zakonom o budžetskom sistemu) i nadoknada za obavezu javnog prevoza, koje su definisane čl. 29, 35. i 90. ovog zakona, daje se sledeće pojašnjenje:

„Železnice Srbije” ad u sadašnjem trenutku predstavlja i upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika putnika i robe i ima monopolski položaj. To privredno društvo finansira se u najvećoj meri iz budžetskih sredstava za subvencije u skladu sa zakonom kojim se uređuje budžet za tekuću godinu.

Ovim zakonom predviđeno je uvođenje plaćanja naknada za korišćenje železničke infrastrukture, koje je i u skladu sa radnom verzijom nacrta zakona kojim se uređuju naknade za korišćenje javnih dobara i plaćanje cena određenih usluga

koje upravljač infrastrukture može da ponudi železničkom prevozniku, odnosno železničkom prevozniku za sopstvene potrebe.

Takođe, predviđeno je i zaključivanje ugovora između upravljača infrastrukture i Vlade, odnosno autonomne pokrajine ili jedinice lokalne samouprave kojim se uređuju međusobna prava i obaveze u pogledu finansiranja troškova upravljanja železničkom infrastrukturom u delu koji čini razliku između stvarnih troškova upravljanja železničkom infrastrukturom i ostvarenih prihoda od naknada za korišćenje infrastrukture i cena usluga. Na taj način, iznos koji bi država izdvajala za upravljanje infrastrukturom u odnosu na sadašnji iznos subvencija „Železnice Srbije” ad bi bio smanjen. Troškovi upravljanja infrastrukturom definišće se na osnovu učinka upravljača infrastrukture. Takođe, ovaj ugovor se zasniva na sledećim principima:

- ekonomičnosti načina upravljanja železničkom infrastrukturom u Republici Srbiji;
- usklađenost sa važećim politikama i propisima Evropske unije;
- povećanje konkurentnosti železničkog saobraćaja u Republici Srbiji;
- maksimiziranje ulaganja sredstava i preduzimanje napora u cilju otklanjanja značajnog kašnjenja u održavanju, rekonstrukciji i modernizaciji železničke infrastrukture;
- omogućavanje upravljaču infrastrukture sigurnog oslonca u poslovnom planiranju investicija, u određenom iznosu za određeno vreme;
- stvaranja osnova za dalji razvoj železničke infrastrukture u Republici Srbiji u budućnosti;

Postizanje navedenih ciljeva predviđeno je da bude kontrolisano merenjem rezultata upravljanja infrastrukturom na osnovu ovog ugovora.

Takođe, procenjeno je da nadoknada za obavezu javnog prevoza, koju bi Vlada, nadležni organ autonomne pokrajine, odnosno nadležni organ jedinice lokalne samouprave u cilju obezbeđivanja prevoza od opšteg interesa isplaćivao železničkom prevozniku, zajedno sa iznosom za troškove upravljanja železničkom infrastrukturom, ne bi prelazila subvenciju koju sada država izdvaja za jedan privredni subjekt - „Železnice Srbije” ad.

Smatra se da bi se uvođenjem ugovornih odnosa za upravljanje železničkom infrastrukturom i za obavezu javnog prevoza, što je i definisano ovim zakonom, omogućilo kontrolisanje utroška sredstava, na koji način se obezbeđuje efikasan, efektivan rad i podizanje kvaliteta usluga upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika. Ovakva podela troškova, koja se sada isplaćuje putem subvencija jednom privrednom subjektu koje je istovremeno i upravljač infrastrukture i železnički prevoznik, biće posledica procesa restrukturiranja „Železnice Srbije” ad.

7. Da li se zakonom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija

Poboljšanim i preciziranim uređivanjem sistema železničkog saobraćaja značajno će se podstaći interesovanje domaćih i stranih pravnih i fizičkih lica za ulaganja u železničku infrastrukturu i prevoz železnicom.

U tom smislu, očekuje se pojava privrednih subjekata koji će obavljati poslove upravljanja železničkom infrastrukturom i prevoza u železničkom saobraćaju, čime će nastati uslovi za pojavu konkurencije na tržištu usluga u tom vidu saobraćaja.

U prilog ovome ide i činjenica da sada već postoje zainteresovani domaći prevoznici za pristup železničkoj infrastrukturi, ali zbog nepreciznih odredbi važećeg Zakona o železnici, nije dodeljena ni jedna trasa voza.

Takođe, početnim koracima u uređivanju kombinovanog transporta, ovim zakon će podstaći intenzivniji razvoj tog oblika transporta.

8. Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da se izjasne o zakonu

Tokom izrade ovog zakona, u različitim fazama, bilo je formirano više radnih podgrupa sastavljenih od predstavnika najznačajnijih interesnih grupa vezano za oblast železničkog saobraćaja (Direkcije za železnice, „Železnice Srbije” ad, Preduzeća za izgradnju železničkog čvora Beograd d.o.o, Saobraćajnog fakulteta i konsultanta Twinning projekata – eksperti francuskog i litvanskog ministarstva za transport).

O Nacrtu zakona o železnici održana je javna rasprava, tako da su svi zainteresovani subjekti imali mogućnost da se izjasne i dostave sugestije i primedbe na ovaj zakon. Nacrt zakona o železnici bio je objavljen i na sajtu ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Tom prilikom sugestije i komentare su dostavili pojedini sektori „Železnice Srbije” ad, a one su se odnosile u na zaštitu železničke infrastrukture, primenu zakona kojim se reguliše javna svojina, i preciziranje pojedinih odredbi ovog zakona, u svrhu pojašnjenja. Takođe, Pokrajinski sekretarijat za privredu, zapošljavanje i ravnopravnost polova Autonomne Pokrajine Vojvodina obraćao se u vezi ovog zakona na temu prava koja su AP Vojvodina data ovim zakonom, što je i bilo prethodno definisano u okviru čl. 9. i 85. ovog zakona.

Novi zakon o železnici je razmatran i od strane nadležnih organa Evropske komisije, čiji su predlozi i sugestije u najvećem delu prihvaćeni i na osnovu toga dobijeno pozitivno mišljenje Kancelarije za evropske integracije.

9. Koje će se mere tokom primene zakona preduzeti da bi se ostvarilo ono što se donošenjem zakona namerava

Nakon donošenja ovog zakona planirano je donošenje podzakonskih akata, od strane Ministarstva saobraćaja, Direkcije za železnice, od kojih je većina već pripremljena, zahvaljujući pomoći EU, odnosno eksperata u okviru projekata koje je finansirala EU Twinning projekata i Tehničke pomoći „Železnice Srbije” ad u restrukturiranju pojedinih oblasti. Takođe, predviđeno je da „Železnice Srbije” ad donesu, u što kraćem roku, svoja akta kako bi ovaj zakon mogao da ima punu primenu.

Takođe, veoma značajan je Nacionalni program železničke infrastrukture koji donosi Narodna skupština Republike Srbije, na predlog Vlade i kojim će se urediti: strategija izgradnje, rekonstrukcije, modernizacije i održavanja železničke infrastrukture.