



Crna Gora
Vlada Crne Gore

CRNA GORA SKUPŠTINA CRNE GORE	
PRIMLJENO:	12.12. 2025. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-2/25-2
VEŽA:	
IPA:	751 XXVIII
SKRAĆENICA:	PRILOG:

Br: 11-011/25-4430/4

12. decembar 2025. godine

SKUPŠTINA CRNE GORE

Gospodin Andrija Mandić, predsjednik

Vlada Crne Gore, na sjednici od 11. decembra 2025. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Vlada predlaže Skupštini da, u skladu sa članom 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore („Službeni list RCG“, br. 51/06 i 66/06 i „Službeni list CG“ br. 88/09, 80/10, 39/11, 25/12, 49/13, 32/14, 42/15, 52/17, 17/18, 47/19, 112/20, 129/20, 65/21, 48/24 i 80/24), ovaj zakon donese po hitnom postupku iz razloga koji su sadržani u Obrazloženju Predloga zakona.

Za predstavnice Vlade, koje će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određene su MAJA VUKIĆEVIĆ, ministarka saobraćaja i SLAVICA KNEŽEVIĆ, v. d. generalne direktorice Direktorata za željeznički saobraćaj u Ministarstvu saobraćaja.

PREDSJEDNIK
mr Milojko Spajić, s. r.

**ZAKON
O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI ŽELJEZNICE**

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema.

Bezbjednost željezničkog saobraćaja

Član 2

Bezbjednost željezničkog saobraćaja obuhvata uslove koje treba da ispunjava željeznički sistem i njegovi učesnici od značaja za ostvarivanje bezbjednog i nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Postizanje interoperabilnosti

Član 3

Postizanje interoperabilnosti željezničkog sistema obuhvata uslove za definisanje optimalnog nivoa tehničke usklađenosti, omogućavanja, olakšavanja, poboljšanja i razvoja usluga željezničkog prevoza koji se odvija između Crne Gore i susjednih zemalja, zemalja Evropske unije i trećih zemalja radi stvaranja jedinstvenog evropskog željezničkog prostora i postepenog stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta Evropske unije.

Primjena

Član 4

Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.

Ovaj zakon ne primjenjuje se na:

- 1) metroe;
- 2) tramvaje i druge lake šinske sisteme vozila uključujući i infrastrukturu kojom se koriste ta vozila;
- 3) mreže koje su funkcionalno odvojene od željezničkog sistema i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja, uključujući prevoznike koji obavljaju djelatnost na tim mrežama.

Željeznički saobraćaj

Član 5

Željeznički saobraćaj obavlja se u skladu sa ovim zakonom, zakonom kojim se uređuje željeznica i drugim propisima, potvrđenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

Izgradnja, rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture

Član 6

Izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih željezničkih pruga vrši se u skladu sa prostorno-planskom dokumentacijom, na osnovu odobrenja za izgradnju, u skladu sa zakonom kojim se uređuje uređenje prostora i izgradnja objekata.

Željeznička infrastruktura se mora projektovati, graditi, rekonstruisati i održavati tako da odgovara utvrđenoj prevoznjoj i propusnoj moći pruge, brzini vozova, dozvoljenoj masi po osovini, dozvoljenoj masi po dužnom metru, zahtjevima bezbjednosti željezničkog saobraćaja, i drugim propisanim uslovima.

Željeznička infrastruktura, pored uslova iz st. 1 i 2 ovog člana i uslova propisanih zakonom kojim se uređuje željeznica, mora da ispunjava i zahtjeve interoperabilnosti, kao i tehničke uslove potvrđenih međunarodnih ugovora i međunarodnih željezničkih propisa.

Pri projektovanju, građenju i rekonstrukciji željezničke pruge i postrojenja, uređaja i objekata na pruzi moraju se primijenjivati tehnički i drugi uslovi utvrđeni ovim zakonom, propisani standardi koji se odnose na pruge i postrojenja, objekte i uređaje na pruzi.

Postrojenja, uređaji i oprema koji se ugrađuju u novoizgrađene ili rekonstruisane željezničke pruge i koje čine njihov sastavni dio, obavezno se atestiraju u pogledu propisanih karakteristika u skladu sa propisima o atestiranju tih postrojenja, uređaja i opreme.

Postrojenja, uređaji i oprema koji čine sastavni dio željezničke pruge mogu se ugraditi u željezničku prugu i pustiti u saobraćaj samo ako je izdat propisani atest za ta postrojenja, uređaje i opremu.

Upotreba rodno osjetljivog jezika

Član 7

Izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

Značenje izraza

Član 8

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **autostop uređaj** je uređaj za automatsko zaustavljanje voza kod signala koji pokazuje da je dalja vožnja zabranjena, odnosno uređaj za automatsku kontrolu smanjenja brzine kretanja voza od signala koji pokazuje da je dalja vožnja dozvoljena smanjenom brzinom;
- 2) **tahograf** je uređaj za registrovanje brzine i pređenog puta i drugih podataka u toku vožnje vučnog vozila;
- 3) **sastavni dio interoperabilnosti** je svaka komponenta, grupa komponenti, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;
- 4) **dodatno uvjerenje** je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi;
- 5) **domicilna jedinica** je organizaciona jedinica u kojoj je željeznički radnik zaposlen;
- 6) **dosije o održavanju** je dokumentacija koju za svako vozilo vodi lice zaduženo za održavanje i koja sadrži opštu tehničku dokumentaciju, dokumentaciju za održavanje i podatke o korišćenju željezničkog vozila i radovima na njegovoj kontroli i održavanju;
- 7) **dozvola za korišćenje** je isprava kojom se dozvoljava puštanje u rad podsistema;
- 8) **dozvola za tip vozila** je isprava kojom se potvrđuje da je tip željezničkog vozila usaglašen sa propisanim tehničkim specifikacijama ili nacionalnim željezničkim propisima;
- 9) **licenca za upravljanje vučnim vozilom** (u daljem tekstu: licenca) je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja vučnim vozilom;
- 10) **dozvoljena masa po dužnom metru** je propisana dozvoljena masa po dužnom metru koja se ne smije prekoračiti;
- 11) **dozvoljena masa po osovini** je propisana dozvoljena masa po osovini koja se ne smije prekoračiti;
- 12) **evropska specifikacija** je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard;
- 13) **glavni istražitelj** je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;
- 14) **harmonizovani standard** je standard, odnosno tehnička specifikacija, koji je usvojen od Evropskog komiteta za standardizaciju (CEN) ili Evropskog komiteta za elektrotehničku standardizaciju (CENELEC) na zahtjev, Evropske komisije, a koji je objavilo pravno lice nadležno za standardizaciju kao nacionalni standard
- 15) **imalac željezničkog vozila** je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koje koristi kao prevozno sredstvo i koje je upisano u registar željezničkih vozila;
- 16) **ovlašćeno tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa zakonom;

- 17) **International Carriage of Dangerous Good Regulations** su međunarodna pravila o željezničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID);
- 18) **International Coach Regulations** su pravila o uzajamnoj upotrebi teretnih kola u međunarodnom prevozu (u daljem tekstu: RIC);
- 19) **incident** je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova i koji negativno utiče na bezbjednost saobraćaja, a nije nesreća ili ozbiljna nesreća;
- 20) **istraga** je proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja davanje bezbjedonosnih preporuka u cilju prevencije vanrednih događaja;
- 21) **lice zaduženo za održavanje** je lice koje je upisano u registar željezničkih vozila;
- 22) **lokomotiva** je vučno vozilo koje može biti električno ili dizel;
- 23) **maksimalna brzina voza** je najveća brzina kojom voz može saobraćati na željezničkoj pruzi ili dijelu željezničke pruge u skladu sa redom vožnje ili propisana na drugi način i koja se ne može prekoračiti;
- 24) **masa po dužnom metru** je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena sa dužinom vozila mjerenom između čeonih površina odbojnika ili između krajnjih djelova kvačila za vozila bez odbojnika;
- 25) **masa po osovini** je masa praznog ili tovarnog željezničkog vozila podijeljena brojem osovina tog vozila;
- 26) **mašinovođa** je lice koje je stručno osposobljeno i ovlašteno da upravlja vučnim vozilima na samostalan, odgovoran i bezbjedan način;
- 27) **mobilni podsistemi** su vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija u vozilu;
- 28) **motorni vozovi** su elektromotorna kola, elektromotorne garniture, dizelmotorna kola i dizelmotorne garniture;
- 29) **naručilac** je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);
- 30) **najveća dopuštena brzina** je najveća propisana brzina na pruzi ili djelovima pruge, prema tehničkom stanju pruge i željezničkih vozila ili drugih uslova;
- 31) **nesreća** je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i slično);
- 32) **nosilac dozvole za tip vozila** je fizičko ili pravno lice koje je dobilo odobrenje za tip vozila ili njegov pravni sljedbenik;
- 33) **obnova podsistema** je veća zamjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;
- 34) **obrtna jedinica** je službeno mjesto u kome vozno osoblje prekida rad do početka sljedeće smjene;
- 35) **ocjenjivanje usaglašenosti** je postupak kojim se dokazuje ispunjavanje zahtjeva koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, lice ili tijelo;
- 36) **ugovor o korišćenju teretnih kola** je ugovor kojim se regulišu uslovi primopredaje teretnih kola kako bi ih željeznički prevoznici koristili kao prevozno sredstvo u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju;
- 37) **osnovni parametri** su tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su važni za interoperabilnost i koji su utvrđeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;
- 38) **osnovni zahtjevi** su uslovi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistemi i sastavni djelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;
- 39) **osoblje vučnog vozila** su mašinovođa, pomoćnik mašinovođe, mašinovođa na manevri i vozač vučnog vozila za posebne namjene;
- 40) **otvorena pitanja** su tehnički aspekti u pogledu osnovnih zahtjeva koji nijesu obuhvaćeni u okviru TSI;
- 41) **ovlašćeni zastupnik** je svako pravno ili fizičko lice sa sjedištem u Crnoj Gori koje je proizvođač ili naručilac pismeno ovlastio da u njegovo ime obavlja određene radnje;
- 42) **ozbiljna nesreća** je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posljedicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike štete željezničkim

vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;

- 43) **podnosilac zahtjeva** je pravno lice koje podnosi zahtjev za izdavanje odobrenja, a koje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac;
- 44) **područje upotrebe** je željezničku mrežu ili mreža jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila;
- 45) **podsystemi** su djelovi željezničkog sistema (strukturni ili funkcionalni);
- 46) **pogodnost za upotrebu** je sposobnost proizvoda da dostigne i zadrži zahtijevane performanse tokom životnog vijeka;
- 47) **poslovni red željezničke stanice** je akt upravljača infrastrukture koji utvrđuje tehničke infrastrukturne kapacitete u stanici, pojedinačne obaveze željezničkih radnika za izvršenje reda vožnje, prijem i predaju robe, odnosno prijem i otpremu putnika;
- 48) **prijavljeno tijelo** je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;
- 49) **priključak industrijskog kolosjeka** je dio industrijskog kolosjeka koji se od odvojne skretnice pruža preko pružnog pojasa uključujući i zonu pružnog pojasa;
- 50) **proizvod** je rezultat proizvodnog procesa i uključuje sastavne djelove interoperabilnosti, elemente strukturnih podsistema i podsisteme;
- 51) **proizvođač** je fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku sastavnih djelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila, ili za koje taj proizvod projektuje ili izrađuje drugo fizičko ili pravno lice i stavlja ih na tržište pod svojim imenom ili žigom;
- 52) **projekat u poodmakloj fazi razvoja** je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;
- 53) **puštanje u rad** su radnje kojima se podsystem ili željezničko vozilo stavlja u upotrebu;
- 54) **red vožnje voza** je planirani saobraćaj voza određene vrste, sastava i posjeda, od polazne do uputne stanice koji se može prikazati grafički i tabelarno;
- 55) **sistem upravljanja bezbjednošću** obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;
- 56) **slobodni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka u koji ne smiju ulaziti djelovi postrojenja, objekata, oznaka, signala, naslage materijala i drugi predmeti;
- 57) **smanjena vidljivost** je nemogućnost uočavanja signalnih znakova sa propisane daljine vidljivosti za određene brzine kretanja voza;
- 58) **specifični slučajevi** su djelovi željezničkog sistema za koje su definisani izuzeci u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (željezničke pruge i željezničke mreže koje su izolovane od ostatka željezničke mreže, tovarni profil, širina kolosjeka, razmak osa kolosjeka, željeznička vozila koja su isključivo namijenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu);
- 59) **stabilni podsystemi** su podsystem infrastruktura, podsystem energija i podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija;
- 60) **stanično osoblje** je osoblje koje obavlja poslove na području službenog mjesta;
- 61) **stavljanje na tržište** je prvo stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno za upotrebu u projektovanom stanju;
- 62) **serija željezničkih vozila** je određeni broj identičnih željezničkih vozila istog tipa;
- 63) **tehnička dokumentacija** je dokumentacija koja sadrži neophodne dokumente o karakteristikama podsistema a prema potrebi i, dokumente o sertifikaciji sastavnih djelova interoperabilnosti, kao i uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za rukovanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;

- 64) **tehničke specifikacije interoperabilnosti** su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI);
- 65) **tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti** je tijelo koje je prijavljeno ili ovlašćeno za ocjenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provjere;
- 66) **tip vozila** obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila, odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta;
- 67) **tovarni profil** je ograničeni prostor u poprečnom presjeku upravnom na osu kolosjeka koji ne može prelaziti prazno ili natovareno željezničko vozilo nijednim svojim dijelom;
- 68) **UIC propisi** su propisi koje donosi Međunarodna željeznička unija;
- 69) **unapređenje podsistema** je značajnija izmjena podsistema ili dijela podsistema kojom se poboljšavaju njegove osnovne karakteristike;
- 70) **upravljač infrastrukture** je pravno lice, koje je ovlašćeno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice (u daljem tekstu: upravljač);
- 71) **uređaj za kontrolu budnosti** je uređaj koji služi za automatsko zaustavljanje voza u slučaju nebudnosti ili nesposobnosti željezničkog radnika koji upravlja vučnim vozilom;
- 72) **uzroci** su radnje, propusti, događaji ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;
- 73) **vučno vozilo za posebne namjene** je pružno željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom (motorno pružno vozilo, lokotraktor, motorno vozilo za ispitivanje, održavanje ili kontrolu željezničkih pruga);
- 74) **vučno vozilo** je željezničko vozilo sa sopstvenim pogonom;
- 75) **vučeno vozilo** je željezničko vozilo bez sopstvenog pogona namijenjeno za prevoz lica (putnička kola), za prevoz robe (teretna kola) ili za posebne namjene (prevoz opreme za otklanjanje posljedica nesreća i nezgoda, održavanje infrastrukture);
- 76) **vanredni događaj** je događaj u željezničkom saobraćaju koji je imao ili je mogao da ima štetne posljedice za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja (incident, nesreće, ozbiljna nesreća);
- 77) **velika šteta željezničke nesreće** je šteta koja iznosi najmanje dva miliona eura;
- 78) **voz** je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;
- 79) **vozno osoblje** je osoblje vučnog vozila i vozopratno osoblje;
- 80) **vozopratno osoblje** je osoblje u vozu koje pomaže da se osigura bezbjednost voza, putnika i robe koja se prevozi, osim mašinovođe i pomoćnika mašinovođe;
- 81) **zajednički pokazatelji bezbjednosti** su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju;
- 82) **zamjena komponenti u okviru održavanja** je zamjena komponenti djelovima identičnih funkcija i performansi u okviru redovnog ili vanrednog održavanja;
- 83) **zajedničke bezbjednosne metode** su metode za ocjenu nivoa bezbjednosti i usaglašenosti sa drugim zahtjevima koji se odnose na bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 84) **željeznički prevoznik** je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;
- 85) **željeznički radnik** je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova koji se odnose na željeznički saobraćaj;
- 86) **željeznički sistem** je sistem koji obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini (strukturni i funkcionalni podsistemi);
- 87) **željeznička mreža** su željezničke pruge, stanice, terminali, kao i sve vrste fiksne opreme, potrebne da bi se obezbijedio bezbjedan i neprekidan rad željezničkog sistema, uređaja i postrojenja;
- 88) **željezničko službeno mjesto** je mjesto na željezničkoj infrastrukturi namijenjeno za organizaciju i obavljanje željezničkog saobraćaja;
- 89) **željezničko vozilo** je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po željezničkim kolosjecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema ili dijelova tih podsistema.

II. INTEROPERABILNOST

Željeznički sistem

Član 9

Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.

Vrste željezničkih sistema

Član 10

Željeznički sistemi su:

- 1) konvencionalni željeznički sistem;
- 2) željeznički sistem za velike brzine.

Konvencionalni željeznički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h.

Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika;
- 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe;
- 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe);
- 4) čvorovi za prevoz putnika;
- 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale.

Konvencionalni željeznički sistem, pored mreže iz stava 2 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i vozila koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.

Željeznički sistem za velike brzine obuhvata željezničku mrežu koju čine:

- 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće;
- 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h;

3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova.

Željeznički sistem za velike brzine, pored mreže iz stava 4 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme.

Željeznički sistem za velike brzine pored mreže i sistema iz st. 4 i 5 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju:

- 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, prema odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h;
- 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 4 tačka 2 ovog člana.

Željeznička vozila

Član 11

Željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) su vozila koja saobraćaju na cijeloj željezničkoj mreži ili nekom njenom dijelu i to:

- 1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne garniture sa sopstvenim pogonom i putnička kola;
- 2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za cijelu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona;
- 3) vozila za posebne namjene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i slično.

Vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim vrstama željezničkih sistema za velike brzine iz člana 10 stav 5 ovog zakona.

Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.

Podsistemi željezničkog sistema

Član 12

Željezničke sisteme iz čl. 9, 10 i 11 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi.

Strukturni podsistemi su:

1) infrastruktura: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruzi (mostovi, tuneli i slično) i pripadajuća infrastruktura u službenim mjestima (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene licima sa smanjenom pokretljivošću);

2) energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za mjerenje potrošnje električne energije;

3) kontrola, upravljanje i signalizacija: pružni dio, oprema postavljena duž željezničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbjednost, kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži;

4) kontrola, upravljanje i signalizacija u vozilu, oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbjednost, kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži;

5) vozila: njihova struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu vožnju opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za mjerenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrtno postolje, osovine i slično) i vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vožno osoblje i putnici, uključujući i lica sa smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja.

Funkcionalni podsistemi su:

1) regulisanje i upravljanje saobraćaja: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, a posebno sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručnu osposobljenost koja se može zahtijevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju;

2) održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i garantovanja zahtijevanih performansi;

3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe:

- aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije prije i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja,

- aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.

Obezbjedenje interoperabilnosti

Član 13

Željeznički sistem, podsistemi, sastavni djelovi interoperabilnosti i elementi strukturnih podsistema moraju ispunjavati osnovne zahtjeve interoperabilnosti.

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se na projektovanje, izgradnju, unapređenje, obnovu, puštanje u rad, stavljanje na tržište, eksploataciju i održavanje željezničkog sistema.

Zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti primjenjuju se i na stručne, zdravstvene i bezbjednosne zahtjeve za željezničke radnike koji učestvuju u eksploataciji i održavanju željezničkog sistema.

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 14

Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahtjeve.

Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost:

— projektovanje, izgradnju ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju

bezbjednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući i otežane situacije na mreži,

- parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti koji osiguravaju bezbjedno kretanje najvećom dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini,

- korišćene komponente moraju tokom vijeka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja, a pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama,

- projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima,

- svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude projektovan tako da se u slučaju korišćenja na predviđeni načini mimo datih uputstava, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost lica koja njime rukuju;

2) pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovane, izvedene i kvantifikovane tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima;

3) zdravlje - materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara;

4) zaštita životne sredine:

- uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema imaju na životnu sredinu, mora se procijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine,

- materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spriječe emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara,

- vozila i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju,

- projektovanje i eksploatacija željezničkog sistema ne smije dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila,

- eksploatacija željezničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koja se održava u skladu sa propisima;

5) tehnička usklađenost - tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu na određenim djelovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rješenja kojima se obezbjeđuje ta usklađenost u budućnosti;

6) pristupačnost - podsistemi infrastrukture i podsistemi voznih sredstava, moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću radi obezbjeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera, u fazi projektovanja, izgradnje, obnove, unapređenja, održavanja i eksploatacije djelova podсистема koji su pristupačni javnosti.

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti

Član 15

Posebni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje moraju da ispunjavaju podsistemi su zahtjevi koji se odnose na:

1) bezbjednost područja infrastrukture:

- preduzimanje odgovarajućih mjera da se spriječi neovlašćeni pristup ili neželjeni upadi u postrojenja,

- preduzimanje mjera kako bi se smanjila opasnost kojoj su izložena lica, posebno pri prolasku vozova kroz službena mjesta,

- projektovanje i građenje infrastrukture na kojoj je dozvoljen pristup putnicima vrši se na način da se ograniči rizik po bezbjednost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni i slično),
- sprovođenje odgovarajućih mjera koje uključuju posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima, na mostovima i na vijaduktima;

- pristupačnost – djelovi podsistema infrastruktura na kojima je dozvoljen pristup putnicima moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;

2) bezbjednost energije:

- eksploatacija sistema za snabdijevanje energijom ne smije da ugrozi bezbjednost vozova i lica (putnika, operativnog osoblja, stanovnika uz željezničku prugu i trećih lica),

- zaštita životne sredine: rad sistema za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom ne smije da utiče na životnu sredinu iznad utvrđenih granica,

- tehnička usklađenost: sistemi za snabdijevanje električnom ili toplotnom energijom moraju da omoguće vozovima postizanje predviđenih performansi, a sistemi za snabdijevanje električnom energijom moraju da budu usklađeni sa uređajima za oduzimanje energije ugrađenim na vozove;

3) kontrolu, upravljanje i signalizaciju:

a) bezbjednost:

- postrojenja i procedure za kontrolu, upravljanje i signalizaciju moraju da omoguće kretanje vozova na nivou bezbjednosti predviđenom za tu mrežu,

- sistemi kontrole, upravljanja i signalizacije moraju da omoguće nastavak bezbjednog kretanja vozova i u otežanim uslovima;

b) tehnička usklađenost:

- nova infrastruktura i nova vozila koja se izgrade ili razviju poslije usvajanja sistema kontrole, upravljanja i signalizacije, moraju da budu prilagođeni za korišćenje tih sistema,

- uređaji za kontrolu, upravljanje i signalizaciju koji su ugrađeni u upravljačnice vučnih vozila moraju da omoguće redovan rad u okviru zadatih uslova u cijelom željezničkom sistemu;

4) vozila:

a) bezbjednost:

- struktura vozila i spojeva između vozila mora da bude projektovana na način da se u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostori za putnike i upravljačnice,

- električna oprema ne smije da ugrozi bezbjednost i funkcionisanje postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

- tehnika kočenja i opterećenja nastala prilikom kočenja moraju da budu usklađena sa konstrukcijom željezničke pruge, objekata na pruzi i signalnih sistema,

- preduzimanje mjera koje onemogućavaju pristup uređajima pod naponom,

- u slučaju opasnosti određeni uređaji moraju da omoguće putnicima da obavijeste mašinovođu, a vozopratno osoblje da stupi u vezu sa njim,

- sistemi zatvaranja i otvaranja vrata moraju da garantuju bezbjednost putnika,

- moraju da postoje posebno označeni izlazi za slučaj opasnosti,

- moraju da se donesu odgovarajuće mjere koje uzimaju u obzir posebne bezbjednosne uslove u dugačkim tunelima,

- ugradnja nezavisnog sistema rezervnog osvjetljenja dovoljne snage i kapaciteta,

- opremljenost sistemom razglasa za komunikaciju voznog osoblja sa putnicima;

b) pouzdanost i dostupnost: vitalna oprema vozila, trčeći, vučni i kočioni uređaj, kao i kontrolno-upravljački sistem moraju da budu projektovani tako da u otežanoj situaciji omoguće vozu nastavak vožnje bez negativnih posljedica za opremu koja će se i dalje koristiti;

c) tehnička usklađenost:

- električna oprema mora da bude usklađena sa radom postrojenja za kontrolu, upravljanje i signalizaciju,

- karakteristike uređaja za oduzimanje električne energije kod električne vuče, moraju da omogućavaju vozovima kretanje sa odgovarajućim sistemom napajanja električnom energijom,

- karakteristike vozila moraju da budu takva da omoguće kretanje na svim predviđenim željezničkim prugama, uzimajući u obzir klimatske uslove;
 - d) kontrola – vozovi moraju da budu opremljeni uređajem za registrovanje informacija, a podaci prikupljeni pomoću tog uređaja i njihova obrada moraju da budu usklađeni;
 - e) pristupačnost – djelovi podsistema vozila koji su dostupni javnosti moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;
- 5) održavanje:
- zdravlje i bezbjednost – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gdje se obavlja održavanje moraju da omoguće bezbjedan rad podsistema i ne smiju da predstavljaju opasnost za zdravlje i bezbjednost lica,
 - zaštita životne sredine – rad tehničkih postrojenja i postupci na mjestima gdje se obavlja održavanje ne smiju da prelaze dopuštene nivoe štetnih dejstava na okruženje,
 - tehnička usklađenost – postrojenja za održavanje vozila moraju da omoguće izvođenje radova na bezbjedan, neškodljiv i nesmetan način na svim vozilima za koja su projektovana;
- 6) regulisanje i upravljanje saobraćajem:
- a) bezbjednost:
- usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži kao i kvalifikacije mašinovođa i vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem mora da bude takva da omogućava bezbjedan rad, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Crnoj Gori,
 - radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i u upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da obezbjeđuju visok nivo bezbjednosti;
- b) pouzdanost i dostupnost – radovi na održavanju, intervali održavanja, obuka i kvalifikacije osoblja u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima, kao i sistem obezbjeđivanja kvaliteta uspostavljen u radionicama za održavanje i upravljačkim centrima moraju da budu takvi da omoguće visok nivo pouzdanosti i dostupnosti sistema;
- c) tehnička usklađenost – usklađenost propisa za odvijanje saobraćaja na mreži i kvalifikacija mašinovođa, vozopratnog osoblja i osoblja koje upravlja saobraćajem moraju da omoguće efikasan rad u željezničkom sistemu, imajući u vidu različitost zahtjeva prekograničnih usluga prevoza i usluga prevoza u Crnoj Gori;
- d) pristupačnost – preduzimanje odgovarajućih mjera radi obezbjeđivanja pristupa licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću;
- 7) telematske aplikacije za usluge u prevozu robe i putnika:
- a) tehnička usklađenost telematskih aplikacija treba da osigura minimum kvaliteta usluga putnicima i korisnicima prevoza robe, a posebno:
- da baze podataka, programska oprema i protokoli za prenos podataka omogućavaju što je moguće veću razmjenu podataka između različitih aplikacija i između različitih prevoznika sa izuzetkom povjerljivih poslovnih informacija,
 - da je korisnicima prevoza omogućen jednostavan pristup informacijama;
- b) pouzdanost i dostupnost – metode korišćenja, upravljanja, ažuriranja i održavanja baza podataka, programske opreme i protokola za prenos podataka mora da obezbijedi njihovu efikasnost i određeni kvalitet usluga;
- c) zdravlje – interfejsi korisnika i sistema moraju da budu u skladu sa minimalnim pravilima ergonomske i zdravstvene zaštite;
- d) za memorisanje ili prenos relevantnih informacija u vezi sa bezbjednošću treba da se obezbijede odgovarajući nivoi integriteta i pouzdanosti;
- e) pristupačnost – podsistem telematskih aplikacija za usluge prevoza putnika treba bude pristupačan licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću.

Donošenje TSI

Član 16

Zahtjevi interoperabilnosti utvrđeni su TSI Evropske komisije za svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema.

Jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema.

Podsistemi moraju da budu usklađeni sa važećim TSI u vrijeme puštanja u rad, unapređenja ili obnove i usklađenost mora trajno da se održava za sve vrijeme korišćenja podsistema.

TSI iz stava 1 ovog člana u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima donosi Agencija za željeznice (u daljem tekstu: Agencija).

Primjena TSI

Član 17

TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mreži uključujući i međunarodni saobraćaj, kao i na novoizgrađene, unaprijeđene ili obnovljene željezničke pruge.

TSI se mogu primjenjivati i na industrijske kolosjeke i industrijske željeznice i na vozila koja se na njima koriste.

Infrastrukturni podsistemi moraju biti u skladu sa TSI i i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za puštanje u rad u skladu sa ovim zakonom.

Vozila moraju biti u skladu sa TSI i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u saobraćaj u skladu sa ovim zakonom.

Dozvole za korišćenje izdaju se u skladu sa nacionalnim propisima do potpune primjene TSI za cijelu mrežu pruga, kao i za podsisteme:

- vozila i u vozila ugrađene podsisteme kontrole, upravljanja i signalizacije namijenjene bar djelimičnoj upotrebi na dijelu mreže koji još uvek nije obuhvaćen TSI, za taj dio mreže,
- za podsisteme infrastruktura, energija i pružni dio podsistema kontrole, upravljanja i signalizacije na djelovima mreže koji još ne pripadaju oblasti primjene TSI.

Primjena TSI u Crnoj Gori vrši se na osnovu Plana primjene TSI koji donosi organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo) u saradnji sa Agencijom.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, TSI ne moraju da se primjenjuju ako se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, ali moraju da budu primijenjene po završetku svih radova na cijeloj pruzi od početne do krajnje stanice.

Odstupanja od primjene TSI

Član 18

Odstupanja od primjene TSI su dozvoljena u sljedećim slučajevima:

1) prilikom izgradnje novog podsistema, unapređenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vrijeme donošenja TSI, bili u poodmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova;

2) prilikom unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, kada tovarni profil, širina kolosjeka, međukolosječno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI nijesu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema;

3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ako bi primjena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim željezničkim sistemom u Crnoj Gori;

4) ako poslije nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu željezničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju djelimičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI s tim da se odstupanje odnosi se na period potreban za obnovu mreže.

Odstupanja iz stava 1 ovog člana mogu se vršiti uz saglasnost Ministarstva.

Saglasnost iz stava 2 ovog člana, izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se prilaže dokumentacija koja sadrži:

- obrazloženje koje se odnosi na predloženo odstupanje,
- opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem propisa, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene,
- upućivanje na TSI za koje se traži odstupanje,
- obrazloženje poodmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana,
- obrazloženje zahtjeva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje,
- druge informacije od značaja za odstupanje,

- opis mjera koje će se preduzimati radi unapređenja interoperabilnosti projekta, ako se ne radi o malom odstupanju.

U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, podnosilac zahtjeva dužan je da Ministarstvu i Agenciji dostavi spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja.

O zahtjevima za odstupanje odlučuje Ministarstvo po pribavljenom mišljenju Agencije i dostavlja ih Evropskoj komisiji.

Stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 19

Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako:

1) obezbjeđuju da se u okviru željezničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 13, 14 i 15 ovog zakona;

2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju.

Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe.

Sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom mogu se stavljati na tržište bez ograničenja i ne može se zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 20

Sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve ako su u skladu sa odgovarajućom TSI i za koje je izdata deklaracija o usaglašenosti ili deklaracija o pogodnosti za upotrebu, kojom se potvrđuje da je sastavni dio interoperabilnosti podvrgnut postupku ocjenjivanja usaglašenosti ili postupku ocjene pogodnosti za upotrebu, u skladu sa TSI.

Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o usaglašenosti posebnog sastavnog dijela interoperabilnosti sa tehničkim specifikacijama koje treba ispuniti, a koji izdaje prijavljeno tijelo.

Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti, kada su u pitanju funkcionalni zahtjevi, koji izdaje prijavljeno tijelo.

Sertifikati o usaglašenosti sastavnog dijela interoperabilnosti i sertifikati o pogodnosti za upotrebu koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država članica Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) priznaju se u Crnoj Gori.

Deklaracije iz stava 1 ovog člana izdaje proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik.

Rezervni dijelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije objavljivanja odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u te podsisteme i bez izdavanja deklaracija iz stava 1 ovog člana.

TSI može da sadrži prelazni period za željezničke proizvode koji su u njima određeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište prije stupanja na snagu TSI.

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti

Član 21

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši prijavljeno tijelo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti.

Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje.

Radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti.

Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti nije utvrđeno TSI, ocjenjivanje se može vršiti po zahtjevu proizvođača.

Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati radi sticanja profita.

Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti potvrđuje prijavljeno tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu.

Na osnovu sertifikata iz stava 8 ovog člana proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu.

Ako se na sastavne djelove interoperabilnosti pored TSI primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa.

Sertifikati iz stava 8 ovog člana koje su izdala tijela prijavljena Evropskoj komisiji ili Generalnom sekretaru OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Ako proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne podnese zahtjev prijavljenom tijelu za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, zahtjev podnosi pravno lice odnosno preduzetnik koji sastavne djelove interoperabilnosti stavlja na tržište.

Odredba stava 12 ovog člana primjenjuje se i na lice koje ugrađuje sastavne djelove interoperabilnosti ili njihove djelove od različitih proizvođača ili proizvodi sastavne djelove interoperabilnosti za sopstvene potrebe.

Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu i način izdavanja deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu utvrđuje Agencija.

Neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima

Član 22

Ako se utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je stavljen na tržište i obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu ne ispunjava osnovne zahtjeve za predviđenu upotrebu, Agencija će rješenjem ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu upotrebu, ili naložiti njegovo povlačenje sa tržišta.

U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Agenciju Evropske unije za željeznice (u daljem tekstu: ERA) o preduzetim mjerama uz navođenje razloga neusaglašenosti sastavnih djelova interoperabilnosti zbog:

- 1) neispunjavanja osnovnih zahtjeva;
- 2) nepravilne primjene TSI;
- 3) neadekvatnosti TSI.

Ako se utvrdi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Agencija će privremeno zabraniti stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti do usaglašavanja deklaracije od strane proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika.

Ako se deklaracija ne može usaglasiti, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, odnosno naložiti njihovo povlačenje sa tržišta.

Rješenje o preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana, Agencija dostavlja licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.

Slobodno kretanje podsistema

Član 23

Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtijevati ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene:

- 1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji;
- 2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima.

Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo kada Agencija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsistem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve.

Puštanje u rad podsistema

Član 24

Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni, tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi kada se integrišu u željeznički sistem, pri čemu se naročito provjerava:

- 1) tehnička usklađenost podsistema sa sistemom u koji se integrišu, utvrđena na osnovu zakona, odnosno TSI;
- 2) bezbjedna integracija podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika.

Tehničke i druge uslove za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge, postrojenja, objekata i uređaja na pruži propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata.

Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta, tehničke uslove za termičku obradu skretničkih djelova i način izvođenja radova u zemljanom trupu propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata.

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema

Član 25

Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI.

Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema.

Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik.

Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih djelova podsistema, u sljedećim fazama:

- 1) fazi projektovanja, uključujući provjeru tipa i faza proizvodnje za cjelokupan podsistem ili za bilo koji dio podsistema na koji se podnosilac zahtjeva odlučio;
- 2) izgradnji podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih djelova i podešavanje cijelog podsistema;
- 3) finalno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje prije puštanja u rad.

Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 41 i 43 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje.

Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja tehničku dokumentaciju koja opisuje obim njegovih aktivnosti.

Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema.

Tehnička dokumentacija iz stava 7 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za rukovanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti.

Deklaracija o provjeri podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri tog podsistema.

U deklaraciji o provjeri podsistema naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje da podsistem ispunjava zahtjeve utvrđene zakonom, odnosno TSI, što potvrđuje svojim potpisom i pod svojom isključivom odgovornošću.

U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocjena se odnosi samo na djelove podsistema koji su promijenjeni i njihove interfejs prema nepromijenjenim djelovima podsistema.

U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka provjere, naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik procjenjuje potrebu za izdavanje nove deklaracije o provjeri.

Prijavljeno tijelo može izdati sertifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih djelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI.

Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema.

U slučajevima iz stava 14 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava deklaraciju koja prati PIP.

Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori.

Prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema mora se omogućiti pristup svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima i dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.

Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje sertifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz st. 4 i 5 ovog člana i izdaje naručiocu izvještaj o izvršenoj provjeri.

Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije na svojoj internet stranici o:

- 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih djelova;
- 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti;
- 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o provjeri;
- 4) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu;
- 5) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o provjeri podsistema.

Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona.

Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a.

Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana.

Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema utvrđuje Agencija.

Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima

Član 26

Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o provjeri smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtjevima.

Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u pogledu osnovnih zahtjeva vrši se u skladu sa TSI, ukoliko su objavljeni.

Željeznički tehnički propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva, primjenjuju se u sljedećim Modernizacijama:

- 1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja;
 - 2) ako se ne primjenjuju jedan ili više TSI ili njihovi dijelovi u skladu sa članom 16 stav 1 ovog zakona;
 - 3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI;
 - 4) ako željeznički tehnički propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;
 - 5) ako za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI ili nisu obuhvaćeni TSI;
 - 6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća.
- Tehničke propise iz stava 3 ovog člana donosi Ministarstvo.

Prijavljivanje propisa iz oblasti interoperabilnosti

Član 27

Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći propisi:

- 1) važeći željeznički tehnički propisi;
- 2) svaka izmjena važećih propisa;
- 3) propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene

TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona.

Novi željeznički tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima:

- 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;
- 2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće.

Nacrt novog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje.

Novi propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji.

Postupak provjere podsistema i deklaracija o provjeri podsistema na koje se primjenjuju željeznički tehnički propisi

Član 28

Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti vrši ovlašćeno tijelo ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika i izdaje sertifikat o provjeri podsistema ili njegovog dijela kojim potvrđuje da je podsistem ili njegov dio usaglašen sa zakonom.

U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine željezničko vozilo, ovlašćeno tijelo podijeliće sertifikat na dva dijela:

- 1) dio koji sadrži upućivanje na željezničke tehničke propise koji se isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže;
- 2) dio koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise.

U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa, dokumentacija koju je sastavilo ovlašćeno tijelo prilaže se uz deklaraciju o provjeri podsistema sa tehničkom dokumentacijom koja sadrži podatke relevantne za ocjenu usaglašenosti podsistema sa tim propisima.

Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o provjeri podsistema, koja sadrži:

- 1) broj izdatog sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje sertifikat;
- 4) datum izdavanja sertifikata;
- 5) rok važenja sertifikata.

Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima

Član 29

U slučaju sumnje da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema nije u potpunosti u skladu sa ovim zakonom i ne ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, Agencija može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o provjeri podsistema dopunsku provjeru i kontrolu podsistema.

O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole, Agencija odmah obavještava Evropsku komisiju, uz obrazloženje u kojem se navodi da li je neusklađenost posljedica neusaglašenosti sa zahtjevima utvrđenim članom 14 ovog zakona ili sa TSI, kao i da li su nepravilno primijenjeni TSI.

Ako se dopunskim kontrolama i provjerama iz stava 1 ovog člana utvrdi da podsistem nije usaglašen sa ovim zakonom, Agencija nalaže da se podsistem uskladi sa osnovnim zahtjevima, u suprotnom oduzeće dozvolu za korišćenje podsistema.

Sastavni djelovi interoperabilnosti, elementi podsistema i podsistemi koji su usaglašeni sa standardima ili njihovim djelovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim djelovima.

III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA

1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema

Način izdavanja dozvole za korišćenje stabilnih podsistema

Član 30

Stabilni podsistemi mogu se pustiti u rad ako ispunjavaju osnovne zahtjeve u pogledu projektovanja, izgradnje i ugradnje i ako imaju dozvolu za korišćenje stabilnih podsistema.

Dozvolu iz stava 1 ovog člana, na osnovu podnijetog zahtjeva, izdaje Agencija.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja uključuje dokaze o:

- 1) deklaracijama o provjeri iz člana 25, odnosno člana 28 ovog zakona;
- 2) tehničkoj usklađenosti podsistema sa željezničkim sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI;
- 3) bezbjednoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, strukturni podsistem se može pustiti u rad na osnovu dozvole za korišćenje sa rokom važenja do godinu dana.

U slučaju iz stava 4 ovog člana, dokumentacija o usaglašenosti sa odgovarajućim TSI dostavlja se po završetku svih radova na kompletnoj pruži, a prije izdavanja dozvole za korišćenje stabilnog podsistema.

Agencija u roku od mjesec dana od dana prijema zahtjeva iz stava 2 ovog člana obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za čije dostavljanje određuje razuman rok.

Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema ili rješenje o odbijanju izdaju se na osnovu podnijetog zahtjeva u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Agencija mora obrazložiti odluku o odbijanju zahtjeva za dozvolu za puštanje u rad stabilnih postrojenja.

U roku od mjesec dana od prijema negativne odluke, podnosilac zahtjeva može podnijeti zahtjev Savjetu Agencije da preispita odluku, uz obavezno obrazloženje.

Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, odnosno upravljač infrastrukture ili naručilac.

O izdatim dozvolama za korišćenje stabilnih postrojenja Agencija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv i sjedište pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv podsistema za koji se izdaje dozvola;
- 4) ograničenja u pogledu korišćenja;
- 5) datum izdavanja dozvole.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 12 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.

2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema

Izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema

Član 31

Mobilni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi i ako imaju dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema.

Podnosilac zahtjeva obezbjeđuje odgovarajuću deklaraciju o provjeri.

Dozvolu iz stava 1 ovog člana, na osnovu podnijetog zahtjeva, izdaje Agencija.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.

Dozvola za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI

Član 32

Dozvolu za korišćenje podsistema koji nijesu usaglašeni sa TSI u trenutku njihovog puštanja u rad, uključujući i pod sisteme za koje važe odstupanja, izdaje Agencija, ako su ispunjeni sljedeći uslovi:

1) pod sistemi su usklađeni sa nacionalnim željezničkim tehničkim propisima, odnosno UIC propisima i EU standardima, ukoliko za neki pod sistem ne postoje nacionalni željeznički tehnički propisi i standardi;

2) pod sistemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;

3) priložena je dokumentacija o sprovedenom postupku provjere strukturnih podsistema.

Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se samo za mrežu pruga Crne Gore.

Provjeru podsistema iz stava 1 ovog člana sprovodi ovlašćeno tijelo u skladu sa članom 21 ovog zakona.

Dozvola za tip vozila

Član 33

Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.

Dozvolu za tip vozila izdaje Agencija rješenjem.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao nadležni organ države članice Evropske unije ili nadležni organ države članice OTIF-a, važi u Crnoj Gori.

Agencija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola;
- 3) naziv tipa vozila;
- 4) naziv proizvođača vozila;
- 5) datum izdavanja dozvole.

U slučaju izmjena TSI i nacionalnih željezničkih tehničkih propisa na osnovu kojih je izdata dozvola za tip vozila, Agencija odlučuje o potrebi izmjene dozvole ili izdavanja nove.

U slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila provjera se vrši samo za dijelove propisa koji su promijenjeni.

Ako je zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila podnjet i u drugim državama, Agencija sarađuje sa tijelima za bezbjednost na željeznici tih država radi pojednostavljenja postupka za izdavanje dozvole.

Dozvola za tip vozila koja su namijenjena međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili njemačkom jeziku.

Sve promjene odobrenog tipa vozila analiziraju se sljedeći način:

- 1) ako promjena ne odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema, ne sprovodi se nova provjera, a prvobitne deklaracije o provjeri podsistema i dozvole za tip vozila se ne mijenjaju;
- 2) ako promjena odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provjere, a koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila, nije potrebna nova dozvola za tip vozila;
- 3) promjena osnovnih projektovanih karakteristika tipa vozila zbog koje nije potrebna nova dozvola u skladu sa članom 40 stav 3 ovog zakona;
- 4) promjena zbog koje je potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima iz člana 40 stav 3 ovog zakona.

U slučaju promjena iz stava 9 tač. 1 i 2 ovog člana, tehnička dokumentacija priložena deklaraciji o provjeri podsistema mora da se ažurira, a nosilac dozvole za tip vozila mora na zahtjev Agencije da dostavi odgovarajuće informacije.

U slučaju promjene iz stava 9 tačka 3 ovog člana, nosilac dozvole za tip vozila dužan je da izradi novu verziju tipa vozila ili novu verziju varijante tipa vozila i da Agenciji dostavi odgovarajuće informacije.

Agencija prijavljuje ERA nove verzije tipa vozila ili nove verzije varijante tipa vozila radi unosa u Evropski registar vozila.

Ako lice koje vrši promjenu nije nosilac dozvole za tip vozila, a promjene postojećeg tipa vozila obuhvataju i promjene iz stava 9 tač. 2, 3 i 4 ovog člana, primjenjuje se sljedeće:

- 1) lice koje upravlja promjenom dužno je da izradi novi tip vozila i podnese zahtjev za odobrenje novog tipa vozila;
- 2) zahtjev za odobrenje za novi tip vozila može da bude zasnovan na postojećem tipu vozila, a dozvola za korišćenje vozila izdaje se na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim novim tipom vozila.

Način i uslove za izdavanje dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila i sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 34

Dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI izdaje Agencija, ako:

- 1) svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji imaju dozvolu za korišćenje bez dodatnih provjera;
- 2) je za vozilo izdata deklaracija o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona, prije izdavanja dozvole vrši se provjera:

- a) tehničke usklađenosti relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbjednu integraciju,
- b) tehničke usklađenosti vozila i mreže na kojoj će saobraćati,
- c) usklađenosti sa željezničkim tehničkim propisima;

- 3) je za vozilo izdata deklaracija o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

Agencija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI, bez dodatnih provjera.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

- 1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona;
- 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI;
- 3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona, odnosno TSI i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom;
- 4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom Crne Gore;
- 5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

- 1) područje upotrebe;
- 2) vrijednosti parametara utvrđenih zakonom, odnosno TSI za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe;
- 3) usklađenost vozila sa zakonom, odnosno TSI koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava;
- 4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje i sadržinu dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI

Član 35

Vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI uključujući sve podsisteme i ne predstavljaju specifične slučajeve, otvorena pitanja ili odstupanja od primjene TSI koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI.

Za vučna vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima datim u TSI, Agencija izdaje dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori.

Dodatna dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana Agenciji se dostavlja dokumentaciju o vozilu i mreži pruga na kojoj će se koristiti, a koja sadrži:

- 1) dozvolu za korišćenje izdatu u drugoj državi;
- 2) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu sa deklaracijom o provjeri, a za vozila opremljena registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, načinu čitanja i procjene, ako te informacije nijesu usklađene sa TSI;
- 3) evidencije o održavanju vozila i, prema potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon izdavanja dozvole za korišćenje;
- 4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu kolosijeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže.

Prilikom izdavanja dodatne dozvole Agencija provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže, otvorena pitanja i specifične slučajeve određene u TSI, radi utvrđivanja usklađenosti.

Agencija može tražiti dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provjere dokumentacije iz stava 4 ovog člana.

Upravljač infrastrukture je dužan da obezbijedi ispitivanje vozila na mreži u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva i sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja, koji dostavlja Agenciji.

Agencija izdaje dozvolu iz stava 2 ovog člana u roku od dva mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana, odnosno 30 dana od dana dostavljanja dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja.

Za izdavanje dodatne dozvole plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 9 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 2 ovog člana i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI

Član 36

Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, a nijesu usaglašena sa TSI u trenutku njihovog puštanja u rad, ili se na njih primjenjuju odredbe člana 18 st. 1 i 2 ovog zakona, izdaje Agencija ako:

1) su podsistemi usklađeni sa željezničkim tehničkim propisima i standardima iz oblasti željezničkog saobraćaja, odnosno UIC propisima, ukoliko za neki podsistem ne postoje željeznički tehnički propisi i standardi;

2) podsistemi ispunjavaju osnovne zahtjeve koji se na njih odnose;

3) je sproveden postupak provjere u skladu sa članom 28 ovog zakona.

Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se samo za mrežu pruga Crne Gore.

Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži:

- 1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona;
- 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona;
- 3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu zakona i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom;
- 4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom;
- 5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila.

U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se:

1) mreža pruga na kojoj vozilo može da se koristi;

2) vrijednosti parametara utvrđenih zakonom, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i mreže;

3) usklađenost vozila sa zakonom, koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava;

4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, za vozila koja su bila u eksploataciji do 1. januara 2025. godine i u svojini su privrednog društva registrovanog u Crnoj Gori, a za koja vlasnik odnosno imalac vozila ne može da pribavi dozvolu za korišćenje radi upisa vozila u registar željezničkih vozila Agencija izdaje dozvolu za korišćenje, pod uslovom da podnosilac zahtjeva priloži:

- 1) dokaz o vlasništvu;

- 2) tehničku dokumentaciju koja sadrži:
 - a) tehnički opis sa crtežima vozila,
 - b) osnovne tehničke i eksploatacione karakteristike,
 - c) konstruktivne crteže potrebne za održavanje,
 - d) uputstvo za korišćenje i održavanje,
 - e) katalog rezervnih dijelova;
- 3) dokaz da su vozila održavana:
 - a) izvještaj sa posljednje redovne opravke i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 mjeseci, odnosno u propisanim rokovima u dosijeu o održavanju,
 - b) ako dosije o održavanju nije formiran, izvještaj sa posljednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 3 podtačka a ovog stava, kome nije istekao rok važenja,
 - c) ako je od posljednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga, izvještaj sa posljednje redovne opravke;
- 4) izvještaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbjednu upotrebu u saobraćaju.

Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Agencija.

Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje utvrđuje Agencija.

Izuzeci za dodatne dozvole za korišćenje vozila

Član 37

Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:

- 1) za vozila za koje je izdata dodatna dozvola za korišćenje vozila u drugim državama prije donošenja TSI koja:
 - a) nose oznaku RIC ili RIV,
 - b) su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država;
- 2) za polovna vozila iz tačke 1 ovog stava koja se uvoze iz inostranstva.

Sporazumi iz stava 1 tačka 1 podtačka b ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija vozila, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih prevoznika, zaključuju se uz saglasnost Agencije.

Korektivne mjere u slučaju naknadnog utvrđivanja neusklađenosti

Član 38

Kada željeznički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, preduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtjevima i obavještava Agenciju o preduzetim mjerama.

Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obavještava Agenciju.

Ako Agencija utvrdi prilikom nadzora da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prevoznika koji koristi to vozilo ili tip vozila i nalaže preduzimanje potrebnih korektivnih mjera.

U slučaju iz stava 3 ovog člana, Agencija obavještava ERA i tijela za bezbjednost iz država članica Evropske unije i generalnog sekretara OTIF-a.

Kada korektivne mjere iz st. 1 i 3 ovog člana koje je primijenio željeznički prevoznik ne obezbjeđuju usklađenost sa osnovnim zahtjevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbjednosnog rizika, Agencija može da naloži privremene bezbjednosne mjere kao što je privremeno povlačenje iz upotrebe dozvole za tip vozila ili dozvole za korišćenje vozila.

Agencija u slučajevima iz stava 5 ovog člana, poslije preispitivanja djelotvornosti mjera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbjednosnog rizika, može oduzeti ili izmijeniti dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev.

Agencija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obavještava ERA sa obrazloženjem odluke.

Odluka Agencije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 41 ovog zakona.

Agencija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar vozila iz člana 42 ovog zakona.

Agencija obavještava sve željezničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe oduzimanju dozvole.

Vozilo za koje je oduzeta dozvola za korišćenje ne smije da se koristi.

Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smiju da se stavljaju na tržište, a ako su već stavljena na tržište moraju da se povuku sa tržišta.

Ako je u slučajevima iz st. 1, 2 i 3 ovog člana neusklađenost sa osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se mijenja tako da se iz nje isključe određeni dijelovi područja upotrebe.

Oduzimanje i privremeno oduzimanje dozvole za korišćenje vozila

Član 39

Dozvolu za korišćenje vozila Agencija će oduzeti ako utvrdi da:

1) vozilo više nije u skladu sa:

- a) TSI ili željezničkim tehničkim propisima,
- b) odstupanjima iz člana 18 ovog zakona,
- c) Konvencijom o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) – Dodatak C – RID;

2) imalac dozvole nije otklonio utvrđene nedostatke u propisanom roku;

3) vozilo ne ispunjava uslove utvrđene u dozvoli za korišćenje vozila.

Agencija privremeno oduzima dozvolu za korišćenje ako:

1) utvrdi da se održavanje vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, željezničkim tehničkim propisima i RID-om;

2) se ne stavi na uvid vozilo na zahtjev Agencije, u slučaju teškog oštećenja vozila.

Dozvola za korišćenje privremeno se oduzima do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole.

Dozvola za korišćenje prestaje da važi u slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja (kasacija vozila).

U slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja, imalac vozila obavještava Agenciju najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja vozila.

Obnavljanje ili unapređenje strukturnog podsistema

Član 40

U slučaju obnove ili unapređenja strukturnog podsistema, koji već imaju dozvolu za stavljanje na tržište, upravljač, prevoznik, naručilac ili proizvođač dužni su da Agenciji dostave dokumentaciju koja sadrži opis projekta.

Na osnovu dokumentacije iz stava 1 ovog člana, Agencija odlučuje da li obim radova na vozilu zahtijeva novu dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema ili novu dozvolu za korišćenje vozila.

Nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema potrebna je uvijek kada:

- 1) su izmjene parametara izvan opsega prihvatljivih vrijednosti definisanih zakonom, odnosno TSI na osnovu kojih je izdata dozvola za korišćenje;
- 2) zbog predviđenih radova postoji opasnost od smanjenja ukupnog nivoa bezbjednosti tog podsistema;
- 3) to zahtijevaju odgovarajuće TSI.

Novu dozvolu iz stava 2 ovog člana Agencija izdaje u roku od četiri mjeseca od dana dostavljanja kompletne dokumentacije.

Ako se nova dozvola za korišćenje strukturnog podsistema izdaje bez primjene TSI u cijelosti, Agencija obavještava Evropsku komisiju o:

- 1) razlozima zbog kojih TSI nijesu u cijelosti primijenjeni;
- 2) tehničkim karakteristikama primijenjenim umjesto TSI;
- 3) tijelima koja su nadležna za provjeru podsistema.

Za promjene već odobrenog vozila koje su povezane sa zamjenom u okviru održavanja nije potrebna nova dozvola za korišćenje.

Ako lice koje vrši promjene na već odobrenom vozilu nije nosilac dozvole za tip vozila, dužno je da:

- 1) ocijeni odstupanja od tehničke dokumentacije koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podсистema;
- 2) utvrdi da ni jedan od kriterijuma utvrđenih u stavu 3 ovog člana nije ispunjen;
- 3) ažurira tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podсистema;
- 4) obavijesti Agenciju o promjenama.

Agencija može u roku od četiri mjeseca od dana prijema obavještenja iz stava 7 tačka 4 ovog člana naložiti podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje u slučaju pogrešne kategorizacije ili nepotpunih informacija.

IV. REGISTAR ŽELJEZNIČKIH VOZILA I INFRASTRUKTURE

Registar željezničkih vozila

Član 41

Agencija vodi registar željezničkih vozila u elektronskom obliku.

Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana.

Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz stava 1 ovog člana, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju.

Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija.

Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili koji su ovlašćeni za pristupanje registru.

Registar vozila sadrži:

- 1) EVN broj;
- 2) upućivanje na podatke o deklaraciji o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju;
- 3) upućivanje na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila;
- 4) podatke o vlasniku ili korisniku vozila;
- 5) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila;
- 6) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje; i
- 7) druge podatke.

Bliži sadržaj i način vođenja registra vozila propisuje Ministarstvo.

Evropski registar vozila

Član 42

Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila, Agencija dostavlja ERA, radi unošenja u Evropski registar vozila.

Podaci iz stava 1 ovog člana, za svaki tip vozila, obuhvataju:

- 1) tehničke karakteristike tipa vozila, u skladu sa TSI;
- 2) naziv proizvođača;
- 3) datume, naziv država koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući ograničenja i oduzimanje dozvola.

U slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila, Agencija obavještava ERA radi ažuriranja registra.

Registar infrastrukture

Član 43

Registar infrastrukture (u daljem tekstu: RINF) sadrži glavne karakteristike fiksnih podсистema ili dijela podсистema infrastrukture, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija.

RINF sadrži podatke o željezničkoj mreži od značaja za:

- 1) projektovanje podсистema željezničkih vozila i utvrđivanje karakteristika infrastrukture za predviđeno korišćenje željezničkih vozila;
- 2) obezbjeđenje tehničke usklađenosti fiksnih podсистema i njihovih interfejsa sa mrežom

- u koju je podsistem ugrađen;
- 3) praćenje napretka interoperabilnosti željezničke mreže;
 - 4) utvrđivanje usklađenosti vozova sa prugama koji omogućava da željeznički prevoznici da koriste vozila i sastavljaju vozove u skladu sa karakteristikama pruge na kojoj će voziti.

RINF uspostavlja i vodi Agencija u elektronskoj formi, na osnovu podataka upravljača infrastrukture.

Upravljač infrastrukture je odgovoran za dostavljanje i ažuriranje podataka za RINF.

Podatke iz RINF Agencija dostavlja ERA.

Sadržaj RINF, format podataka, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF i rokove za dostavljanje podataka za formiranje RINF propisuje Ministarstvo.

V. TIJELA ZA OCJENJIVANJE USAGLAŠENOSTI

Prijavljena i ovlašćena tijela

Član 44

Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. *Notified Body*) i ovlašćena tijela (engl. *Designated Body*).

Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom.

Uslovi koje mora da ispunjava prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti

Član 45

Za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima:

- 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocjenjivanja usaglašenosti;
- 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi, i kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena pravila i postupaka za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti;
- 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti u zavisnosti od veličine privrednog društva, sektora u kojem djeluje, njegove strukture, stepena složenosti tehnologije proizvoda ili serijske prirode proizvodnog procesa;
- 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova za ocjenjivanje usaglašenosti i pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima.

Prijavljeno, odnosno ovlašćeno tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za pričinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti.

Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak ocjenjivanja usaglašenosti odnosno postupak provjere dužno je da čuva tajnost podataka koje dobije tokom obavljanja postupka provjere, u skladu sa zakonom kojim se uređuje tajnost podataka.

Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podsisteme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.

Nepistrasnost prijavljenog tijela

Član 46

Prijavljeno tijelo ima svojstvo eksternog tijela i nezavisno je od organizacije ili proizvođača čiji proizvod ocjenjuje.

Tijelo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koje predstavlja privredna društva uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje to tijelo ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom ako je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.

Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavalac proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašćeni zastupnik bilo koje od tih stranaka.

Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje proizvoda čiju usaglašenost ocjenjuju i ne smiju predstavljati strane koje učestvuju u tim aktivnostima, ni učestvovati u bilo kojoj aktivnosti kojom se narušava nezavisnost njihove procjene ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito u pogledu savjetovanja.

Prijavljeno tijelo i njegovo osoblje treba da sprovode ocjenjivanje usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti za određeno područje, bez pritiska i podsticaja, a naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procjenu ili rezultate njihove ocjene usaglašenosti.

Osoblje prijavljenog tijela

Član 47

Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti treba da ima:

- 1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno;
- 2) odgovarajuće poznavanje zahtjeva za ocjenjivanje koje sprovode i odgovarajuće ovlašćenje za sprovođenje tih ocjenjivanja;
- 3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primijenjenim harmonizovanim standardima i odredbama međunarodnog prava;
- 4) sposobnost izrade potvrda, zabilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena.

Ugovor sa podizvođačima prijavljenih tijela

Član 48

Prijavljeno tijelo može zaključiti ugovor sa podizvođačem za određene poslove ocjenjivanja usaglašenosti ili te poslove može obaviti njegov ogranak, pod uslovom da ispunjavaju uslove iz člana 47 ovog zakona, uz saglasnost podnosioca zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti.

Prijavljeno tijelo preuzima punu odgovornost za poslove koje obavljaju podizvođači ili ogranci, bez obzira na to gdje im je sjedište.

Akreditovana interna tijela

Član 49

Podnosioci zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti mogu angažovati akreditovana interna tijela za ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa modulima CA1 i CA2, za postupke koji su propisani jedinstvenim tehničkim propisima koje donosi OTIF.

Interno tijelo iz stava 1 ovog člana je organizacioni dio podnosioca zahtjeva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

Akreditovano interno tijelo treba da ispunjava sljedeće zahtjeve:

- 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tijela Crne Gore;
- 2) da su interno tijelo i njegovo osoblje prepoznatljivi kao organizacioni dio unutar privrednog društva i da imaju metode izvještavanja kojima se obezbjeđuje njihova nepristrasnost;
- 3) da interno tijelo i njegovo osoblje nijesu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju i da obavljaju aktivnosti na način kojim se izbjegava sukob sa nezavisnošću njihove ocjene;
- 4) da interno tijelo pruža svoje usluge samo privrednom društvu čiji je organizacioni dio.

Spisak prijavljenih tijela

Član 50

Dodjeljivanje identifikacionih brojeva i objavljivanje spiska prijavljenih tijela obavlja se u skladu sa odredbama OTIF-a.

Operativne obaveze prijavljenog tijela

Član 51

Prijavljeno tijelo sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocjenjivanja usaglašenosti u skladu sa TSI.

Ako prijavljeno tijelo prilikom ocjene usaglašenosti utvrdi da proizvođač ne ispunjava uslove iz TSI, harmonizovanih standarda ili tehničkih specifikacija, od proizvođača zahtijeva da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti.

Ako prijavljeno tijelo tokom praćenja usaglašenosti poslije izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa TSI ili harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtijeva od proizvođača da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i prema potrebi, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat.

Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno tijelo može da privremeno ili trajno oduzme izdate sertifikate.

Ovlašćeno tijelo

Član 52

Odredbe čl. 45, 46, 47 i 51 ovog zakona primjenjuju se na ovlašćeno tijelo.

VI. UPRAVLJANJE BEZBJEDNOŠĆU U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju

Član 53

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjenog željezničkog sistema.

Održavanje i unapređenje bezbjednosti željezničkog saobraćaja

Član 54

Ministarstvo, Agencija, Komisija za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Komisija), upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da preduzimaju mjere da se:

- 1) bezbjednost željezničkog saobraćaja u željezničkom sistemu očuva i stalno unaprjeđuje, pri čemu prioritet ima sprečavanje nesreća;
- 2) propisi za bezbjednost primjenjuju transparentno i nediskriminatorno;
- 3) mjere za razvoj i poboljšanje bezbjednosti željeznice baziraju na sistemskom pristupu uzimajući u obzir razvoj međunarodnog prava i pravila, kao i napredak tehnike i nauke.

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednu eksploataciju željezničkog sistema i kontrolu rizika, na način da sprovode potrebne mjere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primjenjuju standarde za bezbjednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću, u skladu sa ovim zakonom.

Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost: korisnika usluga, zaposlenih, radno angažovanih lica, kao i lica koja vrše usluge i trećih lica, za svoj dio sistema i njegovo bezbjedno funkcionisanje, uključujući i snabdijevanje materijalom, ugovaranje usluga i izvršenje ugovorenih usluga.

Odgovornost upravljača i željezničkog prevoznika iz stava 3 ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih djelova i sastavnih djelova interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zaduženih za održavanje, imaoce vozila, pružaoce usluga i naručioce, da su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge u skladu sa propisanim zahtjevima i uslovima za predviđenu upotrebu i da ih upravljač ili željeznički prevoznik mogu bezbjedno koristiti u željezničkom sistemu.

U slučaju razmjene vozila između željezničkih prevoznika, razmjenjuju se sve informacije neophodne za bezbjedan rad i podaci iz dosijea o održavanju.

Zajednički pokazatelji bezbjednosti

Član 55

Procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši se na osnovu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB).

Radi praćenja bezbjednosti na željeznici, Agencija prikuplja podatke o ZPB na osnovu godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača i željezničkog prevoznika.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti.

Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:

- 1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu ZBC);
- 2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosioc izvještaja;
- 3) podatke i rezultate o sprovedenim internim kontrolama bezbjednosti;
- 4) podatke o nedostacima i kvarovima u željezničkom saobraćaju i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za bezbjednost;
- 5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu: ZBM).

Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Agencija sačinjava godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za prethodnu godinu i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.

Izveštaj iz stava 5 sadrži podatke o:

- 1) stanju bezbjednosti na željeznici uključujući i zajedničke pokazatelje na nivou Crne Gore;
- 2) promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici;
- 3) sprovedenim postupcima za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 4) rezultatima nadzora nad upravljačem i željezničkim prevoznicima, uključujući broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija.

Izveštaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i ERA najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.

Ako se nakon dostavljanja izvještaja iz stava 5 ovog člana pojave nove činjenice, Agencija je dužna da dopuni ili koriguje izvještaj u najkraćem roku, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju.

Bliži sadržaj izvještaja iz stava 3 i 4 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća utvrđuje Agencija.

Zajedničke bezbjednosne metode

Član 56

Procjene nivoa bezbjednosti željeznice i ostvarivanja ZBC, kao i ispunjenosti ostalih bezbjednosnih zahtjeva vrši se na osnovu ZBM.

ZBM obuhvataju:

- 1) metode za procjenu i ocjenu rizika;
- 2) metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz, uključujući:
 - a) postupke i kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz,
 - b) način vršenja nadzora nad sistemom za upravljanje bezbjednošću, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) metode nadzora koje primijenjuje Agencija i metode praćenja koje primijenjuju željeznički prevoznici, upravljači i lica zadužena za održavanje;
- 4) metode za ocjenjivanje nivoa bezbjednosti nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom;

- 5) metode za način praćenja efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema.
 - 6) metode za ocjenjivanje ostvarenja ZBC na nacionalnom nivou.
- ZBM iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.

Zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika

Član 57

ZBM za procjenu i ocjenu rizika primjenjuju se u slučaju promjene tehničkih, eksploatacionih ili organizacionih karakteristika u željezničkom sistemu, koje mogu imati uticaj na bezbjednost željezničkog saobraćaja.

ZBM za procjenu i ocjenu rizika su sastavni dio sistema upravljanja bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika.

Značajne promjene iz stava 1 ovog člana može da predloži:

- 1) upravljač ili željeznički prevoznik;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtjev za provjeru podsistema;
- 3) podnosilac zahtjeva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje.

Nezavisnu ocjenu primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika vrše:

- 1) akreditovana tijela;
- 2) pravna lica koje ovlasti Agencija (željeznički prevoznik, upravljač i lice zaduženo za održavanje).

Ovlašćenje iz stava 4 tačka 2 ovog člana Agencija izdaje pravnom licu koje ispunjava uslove iz ZBM.

Akreditovana tijela, odnosno pravna lica iz stava 4 ovog člana sačinjavaju izveštaj o primjeni ZBM, na osnovu kojeg se odlučuje o sprovođenju značajne promjene.

Izveštaji o ocjeni primjene ZBM izdati u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF važe u Crnoj Gori pod sljedećim uslovima:

- 1) da je ocjena rizika izvršena u skladu sa ZBM;
- 2) da je primjenu ZBM ocijenilo akreditovano tijelo, odnosno ovlašćeno pravno lice za procjenu i ocjenu rizika;
- 3) da je značajna promjena u željezničkom sistemu sprovedena od strane predlagača iz stava 3 ovog člana;
- 4) da se dio željezničkog sistema koristi u Crnoj Gori pod istim funkcionalnim, eksploatacionim, topografskim i klimatskim uslovima;
- 5) da su primijenjeni isti kriterijumi za procjenu i ocjenu rizika.

Kontrola primjene ZBM za procjenu i ocjenu rizika čini sastavni dio periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika.

ZBM za ocjenu usaglašenosti za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i bezbjednosti za prevoz

Član 58

Ocjenu usaglašenosti za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija na osnovu ZBM.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak za ocjenu zahtjeva za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 2) kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) način vršenja nadzora nad usklađenošću sa zahtjevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbjednošću, poslije izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

ZBM za nadzor nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 59

Agencija vrši nadzor na nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika na osnovu ZBM nakon izdavanja sertifikata.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak i tehnike nadzora;
- 2) ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom ili sertifikata o bezbjednosti za prevoz;
- 3) profesionalne kompetencije zaposlenih koji obavljaju nadzor;
- 4) kriterijume za donošenje odluka;
- 5) koordinaciju između nacionalnih tijela za bezbjednost i sa drugim nadležnim organima i tijelima.

ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema

Član 60

Praćenje efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema vrše upravljač i željeznički prevoznik, nakon dobijanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz, kao i lice zaduženo za održavanje, na osnovu ZBM.

ZBM iz stava 1 ovog člana propisuje:

- 1) postupak praćenja;
- 2) međusobnu razmjenu informacija lica iz stava 1 ovog člana;
- 3) izvještavanje o primjeni ZBM.

Zajednički bezbjednosni ciljevi

Član 61

ZBC se utvrđuju najniži nivoi bezbjednosti koji moraju dostići različiti dijelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz ciljane nivoe bezbjednosti ili kroz kriterijume prihvatljivosti rizika za:

- 1) putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;
- 2) rizike za društvo.

ZBC sadrže rokove za sprovođenje, prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.

Prijavljivanje propisa iz oblasti bezbjednosti

Član 62

Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji propisi iz oblasti bezbjednosti koji se odnose na:

- 1) nacionalne bezbjednosne ciljeve i bezbjednosne metode;
- 2) uslove za sisteme upravljanja bezbjednošću i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 3) uslove za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji nijesu obuhvaćeni TSI, za razmjenu vozila između željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u koji se odnose na probu vozila;
- 4) uslove za željezničke mreže koji nijesu obuhvaćeni TSI, uključujući i uslove za sisteme signalizacije i vođenja saobraćaja;
- 5) interne akte upravljača i željezničkog prevoznika;
- 6) uslove za izvršne željezničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uvjerenja, ako nijesu utvrđeni u TSI;
- 7) istragu nesreća i nezgoda.

Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni propisa iz stava 1 ovog člana, osim ako se propis odnosi na sprovođenje TSI.

Novi propisi iz oblasti bezbjednosti mogu se donijeti samo u sljedećim slučajevima:

- 1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbjednosne metode nijesu obuhvaćeni ZBM;
- 2) ako operativna pravila koja se primjenjuju na željezničkoj mreži još nijesu obuhvaćena TSI;
- 3) hitnih preventivnih mjera, a naročito poslije nesreće;
- 4) kada je potrebno revidiranje propisa o kojem je već obaviještena Evropska komisija;

- 5) kada propisi o zahtjevima koje mora ispunjavati izvršno osoblje, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nijesu obuhvaćeni TSI.

Sistem upravljanja bezbjednošću

Član 63

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa propisima iz oblasti bezbjednosti i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu ZBM.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži elemente u skladu sa karakterom, obimom i vrstom djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Sistemom upravljanja bezbjednošću iz stava 1 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica.

Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i uticaj djelatnosti željezničkih prevoznika na mreži i pravila koja omogućavaju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka u slučaju vanrednih situacija sa svim željezničkim prevoznicima i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spasavanja.

Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži, u okviru organizacije upravljača ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od rukovodećih lica na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću.

Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su:

- 1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni;
 - 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva;
 - 3) postupci za sprovođenje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih:
 - a) TSI,
 - b) propisima iz oblasti bezbjednosti,
 - c) drugim propisima,
 - d) odlukama nadležnih organa;
 - 4) postupci i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procjene rizika i primjenu mjera za upravljanje rizicima kada promjena uslova poslovanja, uslova eksploatacije, uvođenja novih materijala ili novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili za međusobni odnos čovjeka, mašine i organizacije;
 - 5) obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;
 - 6) način obezbjeđivanja informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;
 - 7) postupci i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupaka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti;
 - 8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, izbjegnutih nesreća i drugih vanrednih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;
 - 9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama;
 - 10) način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.
- Upravljač i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana utvrđuju internim aktima.

Interni akti iz stava 9 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi.
Bliže elemente sistema upravljanja bezbjednošću utvrđuje Agencija.

Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću

Član 64

Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija.

Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se naročito da li upravljač i željeznički prevoznik primjenjuju:

- 1) efikasnost sistema upravljanje bezbjednošću i prate njegovu;
- 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost;
- 3) relevantne ZBM iz člana 56 ovog zakona.

Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti, naložiće primjenu korektivnih mera.

Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi ozbiljan bezbjednosni rizik, može u bilo kom trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbjednosti.

Nadzor, iz stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Agencije u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje.

Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti da obavijestite Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora.

Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i radi obezbjeđivanja njihove usaglašenosti sa osnovnim zahtjevima.

U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 7 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država.

Agencija izdaje obavještenja upravljaču i željezničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2 ovog člana.

Agencija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti.

VII. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM

1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz

Sadržina sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 65

Željeznički prevoznik može da pristupi željezničkoj infrastrukturi samo ako ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da se odnosi na cijelu mrežu ili na određeni dio mreže.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dijela A kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika;
- 2) dijela B kojim se potvrđuje da željeznički prevoznik ispunjava specifične zahtjeve za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog prevoznika, i da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila.

Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz – dio B koji se odnosi na mrežu, podnosi se sljedeća dokumentacija:

- 1) podaci o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila i način obezbjeđivanja njihove primjene u sistemu za upravljanje bezbjednošću;
- 2) podaci o kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući i dokaze o ispunjavanju uslova TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i potrebne dozvole i sertifikate;
- 3) o vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i potrebne dozvole za korišćenje.

Dokumentacija u odnosu na elemente koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi.

U sertifikatu o bezbjednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova željezničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 66

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaoца sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja.

Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) vrstu sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;
- 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija.

Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija.

Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat

Član 67

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori.

Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, podnosi zahtjev Agenciji za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz

Član 68

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija će oduzeti željezničkom prevozniku, ako:

- 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz;
- 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;

3) prestane da obavlja djelatnost prevoza više od godinu dana;

4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu.

Agencija odmah obavještava upravljača o oduzimanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obavještenju nadležnog tijela druge države o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz - dio A.

Ako Agencija oduzme priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza, dužna je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat, u roku od 30 dana od dana oduzimanja sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice

Član 69

Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija izdaje imaoocu industrijske, odnosno lučke željeznice, ako ispunjava uslove propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.

Na izdavanje i oduzimanje sertifikata iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 65, 66 i 68 ovog zakona.

2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Sadržina sertifikata

Član 70

Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnijetog zahtjeva.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji:

- 1) ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću;
- 2) ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana:

- 1) podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena;
- 2) zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima;
- 3) vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i
- 4) dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona.

U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se mreža ili djelovi mreže na koje se sertifikat odnosi.

Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 71

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija rješenjem, na period od pet godina, na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija iz člana 70 ovog Zakona.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija može izmijeniti u slučaju izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture.

Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju izmjena iz stava 4 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene.

Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena propisa za bezbjednost.

O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) vrstu sertifikata;
- 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat;
- 3) datum izdavanja sertifikata.

Za rješenje o izdavanju ili revidiranju izdavanja sertifikata za upravljanje infrastrukturom plaća se naknada koja je prihod Agencije.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom sa identifikacionim brojem, zahtjeva i bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom propisuje Agencija.

Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 72

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija oduzima upravljaču, ako:

- 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom;
- 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;
- 3) prestane da upravlja željezničkom infrastrukturom;
- 4) obavlja upravljanje željezničkom infrastrukturom suprotno izdatom sertifikatu.

Agencija obavještava ERA o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti u roku od petnaest dana i navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja sertifikata, a u slučaju oduzimanja, razloge za oduzimanje.

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice

Član 73

Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice izdaje Agencija upravljaču koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom.

Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 70, 71 i 72 ovog zakona.

Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom

Član 74

Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.

Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata.

Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku.

VIII. PODSISTEM INFRASTRUKTURA

Tehnički uslovi

Član 75

Infrastrukturu čine gornji stroj (kolosjerci, skretnice i druge složene kolosječne konstrukcije i profili) i donji stroj (zemljani trup, mostovi, propusti, tuneli, peroni i područja pristupa) željezničke pruge koji ispunjava sljedeće tehničke uslove:

- 1) širina kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne može biti manja od 1430 mm niti veća od 1470 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini;
- 2) poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi iznosi najmanje 300 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku u željezničkoj stanici na postojećim prugama najmanje 300 m, a na novoprojektovanim prugama 500m; spoljna šina, zavisno od veličine poluprečnika krivine i dozvoljene brzine, mora biti nadvišena, ali ne više od 160 mm;
- 3) nagib nivelete na otvorenoj pruzi iznosi najviše 25‰;

- 4) nagib nivelete u stanici iznosi najviše: za stanicu u pravcu do 1‰, a za stanicu u krivini do 2,5‰;
- 5) razmak između osa kolosjeka u službenom mjestu mora biti toliki da između slobodnih profila tih kolosjeka postoji potreban prostor za bezbjedno kretanje putnika i drugih lica i za postavljanje postrojenja, naprava i stubova za signale, električnu kontaktnu mrežu, osvjetljenje;
- 6) razmak između osa kolosjeka u službenom mjestu iznosi najmanje 4,75 m, a razmak kolosjeka između kojih se postavljaju peroni visine 0,55 m, računajući od gornje ivice šine, iznosi najmanje 6 m;
- 7) razmak između osa kolosjeka na otvorenoj pruzi kod dvokolosječnih i paralelnih pruga iznosi najmanje 4 m;
- 8) dozvoljena masa na magistralnim i regionalnim prugama iznosi najviše 22,5 t po osovini i 8,0 t po dužnom metru, a na lokalnim i industrijskim, lučkim i manipulativnim prugama najmanje 18,0 t po osovini i 6,4 t po dužnom metru.

Bliže tehničke uslove koje mora da ispunjava infrastruktura i način održavanja propisuje Ministarstvo.

Podjela pruga

Član 76

Željezničke pruge se prema namjeni, privrednom značaju, značaju koji imaju u međunarodnom i unutrašnjem željezničkom saobraćaju, načinu upravljanja i korišćenja željezničke infrastrukture i planiranju njihovog razvoja, kategorišu na:

- 1) željezničke pruge od međunarodnog značaja;
- 2) željezničke pruge od regionalnog značaja.

Pruge iz stava 1 ovog člana, njihovu kategorizaciju, klasifikaciju i oznake utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Gradnja u pružnom pojasu

Član 77

U pružnom pojasu mogu se graditi samo željeznički objekti i postrojenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, u pružnom pojasu mogu se, na osnovu saglasnosti Agencije koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača, graditi objekti i postrojenja drugih privrednih društava koji služe za utovar i istovar robe na željeznici.

Za izdavanje mišljenja iz stava 2 ovog člana, plaća se naknada upravljaču.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje upravljač.

Instalacije

Član 78

Vodovodi, električni i telekomunikacioni vazdušni i podzemni vodovi i druge instalacije i uređaji od javnog interesa mogu se postavljati na željezničko područje i ukrštati sa željezničkom prugom, odnosno izvoditi paralelno sa željezničkom prugom na željezničkom području i van željezničkog područja, pod uslovom da se njihovim postavljanjem, izvođenjem ili korišćenjem ne ugrožava bezbjednost željezničkog saobraćaja i ne ometa odvijanje i razvoj željezničkog saobraćaja.

Postavljanje instalacija i uređaja iz stava 1 ovog člana na željezničkom području vrši se na osnovu saglasnosti Agencije, koja se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture.

Prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta

Član 79

Na željezničkim stanicama i stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima moraju biti izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (denivelisani prelazi, čeonu peroni).

Prostori, saobraćajnice i mjesta namijenjena za prijem, zadržavanje i otpremljanje putnika, prtljaga i pošiljki u željezničkom saobraćaju moraju biti uređeni tako da garantuju bezbjednost putnika, drugih lica i drumskih vozila.

Na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup za putnike i licima sa smanjenom pokretljivošću.

Željezničke stanice i stajališta moraju imati perone povezane sa prelazima ispod ili iznad željezničke pruge ili prilaznim stazama u nivou.

Odvajanje željezničkih pruga

Član 80

Željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica se po pravilu odvaja ili ukršta sa drugom željezničkom prugom samo u službenom mjestu.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, ako se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek ili lučka željeznica odvaja na otvorenoj pruzi, odvojna skretnica mora da ima zaštitni kolosjek i mora da bude osigurana zaštitnim signalima koji se predsignališu.

Signali moraju biti zavisni od položaja skretnice, koja se kontroliše iz susjednog posjednutog službenog mjesta na željezničkoj pruzi.

Ukoliko signali nijesu u skladu sa stavom 3 ovog člana, najveća brzina vozova preko skretnice ne smije da bude veća od 50 km/h, a odvojna skretnica mora biti posjednuta za vrijeme odvijanja saobraćaja preko te skretnice ka pruzi industrijske željeznice, lučke željeznice ili industrijskom kolosjeku i obratno.

Mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi

Član 81

Prije započinjanja radova na željezničkoj pruzi, kao i za vrijeme održavanja željezničkih pruga moraju se preduzimati mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja i sigurnost lica koji izvode radove.

Upravljač i izvođač radova na održavanju željezničke pruge dužni su da prije početka radova obezbijede mjesto na kome se izvode radovi.

Lica iz stava 2 ovog člana dužna su da, po završetku radova, sa željezničke pruge uklone ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova.

Mjere iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Održavanje željezničkih pruga

Član 82

Upravljač infrastrukture je dužan da održava gornji i donji stroj željezničkih pruga u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga može obavljati upravljač ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata. Način i rokove za održavanje gornjeg i donjeg stroja pruge propisuje Ministarstvo.

IX. PODSISTEM ENERGIJA

Tehnički uslovi

Član 83

Podsistem energija čine stabilna postrojenja električne vuče i pogonska elektroenergetska postrojenja namijenjena napajanju električnom energijom.

Elektrifikacija željezničkih pruga koje su dio javne željezničke infrastrukture vrši se primjenom monofaznog sistema 25 kV, 50 Hz.

Tehničke uslove koje mora da ispunjava podsistem energija propisuje Ministarstvo.

Mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama

Član 84

Za elektrificirane pruge, gdje postoji opasnost povreda od previsokog napona, upravljač određuje izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, način bezbjednog rada, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima, kada je kontaktna mreža pod naponom.

Na signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima i uređajima ili drugim električnim uređajima ili na djelovima tih postrojenja ili uređaja koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže moraju se sprovesti odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove.

Održavanje podsistema energija

Član 85

Podsistem energija mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju.

Poslove održavanja podsistema energija iz stava 1 ovog člana, može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje tih poslova i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom.

Način i rokove održavanja podsistema energija propisuje Agencija.

X. PODSISTEM KONTROLA, UPRAVLJANJE I SIGNALIZACIJA

Signalno-sigurnosni uređaji

Član 86

Službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja (željezničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:

- 1) za brzinu kretanja voza na željezničkim prugama preko skretničkog područja od 50 do 100 km/h ulaznim signalima i predsignalima, s tim da ulazni signali moraju da budu u tehnički uslovljenoj međusobnoj zavisnosti i u zavisnosti od položaja skretnica u putu vožnje, tako da signališu da li je dalja vožnja dozvoljena redovnom ili ograničenom brzinom;
- 2) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima, s tim da:
 - ulaznim signalima i predsignalima i izlaznim signalima koji su u tehnički uslovljenoj zavisnosti od puta vožnje da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava dalju vožnju samo po prethodno obezbijeđenom putu vožnje i ako je pruga slobodna u smjeru kretanja voza do narednog ulaznog ili prostornog signala;
 - izlazni signali susjednih službenih mjesta na jednokolosječnoj pruzi moraju da budu u međusobno tehničkoj uslovljenoj zavisnosti da se mogu postaviti u položaj koji dozvoljava vožnju samo u jednom smjeru;
- 3) za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h kod ulaznih i izlaznih signala u željezničkim stanicama, prostornih i zaštitnih signala - pružnim auto-stop uređajima;
- 4) za brzinu kretanja voza veću od 160 km/h evropskim sistemom za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS).

Ako se željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje priključuje na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici) priključenja moraju da budu opremljeni pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje.

Tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija.

Održavanje signalno-sigurnosnih uređaja

Član 87

Signalno-sigurnosni uređaji moraju se održavati u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj.

Poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz stava 1 ovog člana može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano za obavljanje tih poslova i koje ispunjava uslove utvrđene zakonom.

Način i rokove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja propisuje Agencija.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi

Član 88

Željezničke pruge opremaju se propisanim signalima, signalnim oznakama kojima se željeznički radnici i druga lica upozoravaju na opasnost, stavljaju im se do znanja naređenja, ograničenja, zabrane i upozorenja kojih se moraju pridržavati i daju neophodna obavještenja za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i njihovu ličnu bezbjednost.

Željeznički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose moraju se pridržavati naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova.

Signali, signalne oznake i oznake na pruzi moraju se davati, postavljati i održavati tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti.

Ako je značenje signalnog znaka nejasno, željeznički radnici i druga lica na koja se signalni znak odnosi postupaju kao da taj signalni znak ima značenje koje obezbjeđuje veći nivo bezbjednosti u željezničkom saobraćaju.

Signalima i signalnim oznakama označavaju se i opasnosti privremenog karaktera, a naročito opasnosti koje nastanu usljed iznenadnog oštećenja pruge i privremena ograničenja i zabrane u saobraćaju, s tim što se ti signali i signalne oznake moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su bili postavljeni.

Vrste signala, signalnih oznaka i oznaka na pruzi, njihovo značenje, oblik, boju, najmanju daljinu vidljivosti, mjesta njihove ugradnje, odnosno postavljanja, način njihove upotrebe i postupanja željezničkih radnika prilikom pokazivanja signalnih znakova propisuje Agencija.

Željeznička telekomunikaciona mreža

Član 89

Željeznička telekomunikaciona mreža je skup telekomunikacionih sistema i uređaja povezanih u tehnološku cjelinu u pogledu funkcionisanja i korišćenja.

Željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h moraju da budu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra.

Tehničke uslove za željezničku telekomunikacionu mrežu propisuje Agencija.

Održavanje željezničke telekomunikacione mreže

Član 90

Željeznička telekomunikaciona mreža mora se održavati u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju.

Poslove održavanja željezničke telekomunikacione mreže može obavljati upravljač infrastrukture ili drugo pravno lice koje je registrovano u Crnoj Gori i koje ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrivenost za odgovornost.

Način i rokove održavanja željezničke telekomunikacione mreže propisuje Agencija.

XI. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Član 91

Poslovnim redom stanice upravljača utvrđuju se tehnička opremljenost službenog mjesta, način vršenja službe željezničkih radnika, obaveze upravljača i željezničkih prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slijede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbjednosti i redovnosti željezničkog saobraćaja na području službenog mjesta.

Željeznički prevoznici dužni su da upravljaču dostave podatke koji se odnose na poslove željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju poslova.

Upravljač upoznaje željezničke prevoznike sa poslovnim redom stanice.

Red vožnje

Član 92

Saobraćaj putničkih i teretnih vozova obavlja se prema unaprijed utvrđenom redu vožnje.

Red vožnje u javnom prevozu putnika i robe i njegov period važenja unaprijed određuje upravljač.

Red vožnje iz stava 2 ovog člana mora biti usklađen sa redom vožnje u međunarodnom željezničkom saobraćaju.

Upravljač je dužan da obezbijedi uslove za odvijanje saobraćaja vozova prema utvrđenom redu vožnje i preduzme mjere za njegovo bezbjedno, uredno i nesmetano sprovođenje.

Red vožnje koji se odnosi na redovan prevoz putnika objavljuje se u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu.

Željeznički prevoznik mora se pridržavati utvrđenog i objavljenog reda vožnje i preduzimati mjere za njegovo izvršenje.

Način izrade, sadržaj i postupak objavljivanja reda vožnje propisuje Agencija.

Poštovanje reda vožnje

Član 93

Red vožnje vozova za javni prevoz putnika ne može se ukinuti prije isteka roka važenja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, Ministarstvo može odobriti ukidanje reda vožnje voza za javni prevoz putnika i za vrijeme njegovog važenja, ako nastanu promjene zbog kojih red vožnje više ne odgovara potrebama korisnika prevoza ili ako nastupe okolnosti zbog kojih vozovi na određenoj željezničkoj pruzi ne mogu voziti duže od 30 dana.

Izostajanje pojedinih vozova u periodu kraćem od 30 dana zbog više sile ili vanrednih događaja, uklanjanja posljedica, neophodnih radova na održavanju željezničke pruge od kojih zavisi bezbjednost željezničkog saobraćaja ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Organizovanje alternativnog prevoza umjesto prevoza vozom pod istim uslovima i po istom redu vožnje ne smatra se ukidanjem reda vožnje.

Sastav voza

Član 94

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

Željeznički prevoznik je odgovoran za pravilan sastav voza i dužan je da provjeri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna, pravilno tovarena, sposobna za odgovarajuću brzinu i vrstu kočenja.

Odredba stava 2 ovog člana primjenjuje se i na druga pravna lica koja pokreću voz.

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

Za vršenje tehničko-kolskog pregleda vozila i vozova u unutrašnjem i međunarodnom željezničkom saobraćaju, primjenjuju se odredbe RIC sporazuma i Opšteg ugovora o korišćenju kola.

Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, željeznički prevoznik primjenjuje i propise o prevozu opasnog tereta.

Brzina voza

Član 95

Na željezničkoj pruzi voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama željezničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvrštenih u voz i kočnoj masi voza.

Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge, a maksimalna brzina voza ne smije se prekoračiti.

Pravila saobraćaja

Član 96

Tehničku opremljenost željezničke pruge od značaja za regulisanje saobraćaja, vrste službenih mjesta i njihovu ulogu u regulisanju saobraćaja, elemente poslovnog reda željezničke stanice, poslove i postupke željezničkih radnika u regulisanju željezničkog saobraćaja, organizaciju saobraćaja vozova, vrste vozova, sastavljanje vozova, opremu i prpratne isprave vozova, manevrisanje, obavješćavanje voznog osoblja, posijedanje vozova u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge i vučnog vozila, brzina vozova, regulisanje saobraćaja u zavisnosti od tehničke opremljenosti željezničke pruge, prijem, otpremu i kretanje vozova i pružnih vozila, postupke u slučajevima smetnji i kvarova signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih uređaja i u otežanim situacijama, mjere za obavljanje saobraćaja u toku zimskog perioda i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Označavanje željezničkih vozila i označavanje vozova

Član 97

Željeznička vozila označavaju se brojevima, slovima i drugim oznakama.

Vozovi se označavaju brojevima.

Način označavanja željezničkih vozila i vozova propisuje Ministarstvo.

Opremanje i osvjetljavanje voza

Član 98

Voz mora biti opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima.

Voz za prevoz putnika mora biti unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju.

Uslove, način ugradnje i upotrebe aparata iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija.

Evidencije o vozovima

Član 99

Željeznički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Odredba stava 1 ovog člana primjenjuje se i za druga pravna lica koja pokreću voz.

Upravljač vodi evidenciju o kretanju vozova na željezničkoj infrastrukturi kojom upravlja.

Način vođenja, sadržinu i obrasce evidencija iz st. 1 i 3 ovog člana i rokove čuvanja, propisuje Agencija.

Naročite pošiljke

Član 100

Prazna ili tovorena vozila moraju da, u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva željezničkih pruga, najveće dozvoljene mase po osovini, dužnom metru i drugih parametara, ispunjavaju uslove za pruge na kojima saobraćaju.

Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu da se prevoze na željezničkim prugama pod posebnim uslovima koji omogućavaju bezbjedan željeznički saobraćaj na osnovu odobrenja upravljača.

Uslove za saobraćaj vozila iz stava 2 ovog člana, za svaki pojedinačni slučaj, utvrđuje upravljač i izdaje u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva.

Za odobrenje iz stava 3 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod upravljača.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač, uz saglasnost Agencije.

XII. ŽELJEZNIČKA VOZILA

Tehnički uslovi za željeznička vozila

Član 101

Željeznička, uređaji i oprema koji se ugrađuju na željeznička vozila, a koji su bitni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, moraju ispunjavati tehničke uslove propisane ovim zakonom i propisima Agencije.

Željeznička vozila koja saobraćaju na prugama opremljenim automatskim pružnim blokom, uređajem međustanične zavisnosti ili telekomandom i na prugama koje su djelimično opremljene izolovanim odsjecima, moraju imati masu po osovini 3,5 t ili veću, a električni otpor svih osovinskih sklopova, mjeren od obruča do obruča praznih kola, ne smije biti veći od 0,01Ω za novogradnju i pri obnovi obručeva, a nakon izvršene periodične opravke obruča (bez mijenjanja obruča) ne veći od 0,1Ω.

Granične vrijednosti otpora osovinskih sklopova se mjere na osovini strujom maksimalnog napona od 0,8 do 2V i jačine 4-5A, kao i za sklopove sa mono-blok točkovima.

Željeznička vozila koja se koriste na prugama sa automatskim pružnim blokom i na prugama sa punktualnom kontrolom zauzetosti (brojačima osovina) moraju imati točkove od elektroprovodnog materijala minimalnih dimenzija:

- 1) za spoljni prečnik točka 350 mm;
- 2) za visinu vijenca točka 30 mm;
- 3) za širinu vijenca točka 20 mm.

Tehnički uslovi iz st. 2 i 4 ovog člana primjenjuju se i na željeznička vozila koja saobraćaju i na ostalim prugama na kojima se nalaze automatski uređaji putnih prelaza.

Bliže tehničke uslove za željeznička vozila propisuje Agencija.

Opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima

Član 102

Vozila moraju biti opremljena uređajima za automatsko kočenje voza.

Lokomotive, putnička kola, motorni vozovi i motorna kola moraju biti opremljeni uređajima za brzo kočenje u slučaju opasnosti.

Uređaji za brzo kočenje u slučaju opasnosti, ugrađeni u putničkim i motornim kolima i motornim vozovima, moraju biti lako dostupni putnicima.

Ručnim, odnosno pritvrdnim kočnicama moraju biti opremljena vučna i vučena vozila.

Teretna kola namijenjena prevozu robe koja zahtijevaju naročite mjere opreznosti ili čijim se posebnim uređajima za smještaj roba mora pažljivo postupati, moraju biti opremljena ručnom, odnosno pritvrdnom kočnicom.

Vrste kočnica na vozilima, njihove djelove, natpise i oznake uređaja kočnica, način kočenja vozova i vozila, sastav vozova prema vrsti kočnica, način provjere ispravnosti kočnica, proračuna snage kočnica kod voza i obezbjeđenja od samopokretanja propisuje Ministarstvo.

Uređaji koji se ugrađuju na vozila

Član 103

Uređaji koji se ugrađuju na vozila moraju odgovarati uslovima iz tehničke dokumentacije za odobreni tip vozila.

Uređaji i oprema vučnih vozila

Član 104

Vučna vozila moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

1) lokomotiva:

- a) uređajem za upravljanje;
- b) uređajem za kočenje;
- c) vlačno-odbojnom opremom;
- d) uređajem za kontrolu budnosti;
- e) auto-stop uređajem na prugama koje su njime opremljene, osim u slučaju:
 - produženja kretanja voza do prve moguće zamjene lokomotive u slučaju kvara auto-stop uređaja za vrijeme vožnje,
 - dopreme lokomotive do depoa, odnosno radionice i sl;
- f) brzinomjerom (tahograf);
- g) uređajem za osvijetljavanje i davanje svjetlosnih signala;
- h) uređajem za davanje zvučnih signala;
- i) uređajem za radio vezu sa dispečerskim centrom kada saobraća na prugama opremljenim radio-dispečerskom vezom;
- j) uređajem za brisanje čeonog stakla;
- k) spoljašnjim ogledalima-retrovizorima, odnosno kamerama ili bočnim pokretnim prozorom radi uočavanja kraja voza;
- l) aparatom za početno gašenje požara;
- m) priborom za prvu pomoć
- n) zaustavnim papučama.

2) motorni voz, elektromotorni voz i motorna kola, pored uređaja i opreme iz tačke 1 ovog stava, moraju da imaju i:

- a) uređaj za električno osvijetljenje prostora za putnike;
- b) sanitarno-higijenske uređaje;
- c) uređaje za prelaženje iz kola u kola;
- d) uređaj za grijanje prostora za putnike.

Vučno vozilo za posebne namjene ne mora da ima uređaje i opremu iz stava 1 tačka 1 podtačke e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo za posebne namjene koje se na sopstveni pogon kreće samo na mjestu izvođenja radova ne mora da bude opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka d ovog člana.

Ako se vučno vozilo za posebne namjene ne može kretati brzinom većom od 30 km/h, ne mora biti opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka f ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog kolosjeka uključujući i kretanje na području službenog mjesta u kome se priključuje industrijski

kolosjek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e) i i) ovog člana.

Vučno vozilo koje se koristi samo na industrijskom kolosjeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e), f) i i) ovog člana.

Način rada osoblja vučnih vozila, saobraćanje motornih vozila, obaveze i odgovornosti osoblja vučnih vozila, način rukovanja i opsluživanja vučnih vozila, postupanje u slučaju kvara na vučnim vozilima, sastav motornih vozova, postupak za kvačenje garniture motornih vozova, osvjetljenje i grijanje, signalizacija, rukovanje vratima, ozvučenje, manevrisanje, saobraćaj motornih vozova i postupanje u slučaju kvara motornih vozova propisuje Ministarstvo.

Način rukovanja induktivnim autostop uređajima i njihovo korišćenje, tehničke karakteristike brzinomjera (tahografa), prema vrsti i tipu vozila u koje se postavljaju, način održavanja i registrovanja podataka sa brzinomjera propisuje Ministarstvo.

Uređaji i oprema putničkih kola

Član 105

Putnička kola moraju da budu opremljena sljedećim uređajima i opremom, i to:

- 1) uređajem za osvjetljenje;
- 2) uređajem za grijanje;
- 3) sanitarno-higijenskim uređajem;
- 4) uređajem za prelaženje iz kola u kola;
- 5) aparatom za početno gašenje požara.

Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila

Član 106

Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje.

Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač, imalac vozila ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila.

Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.

Pored željezničkog prevoznika i upravljača za bezbjedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje odgovorno je da kroz uspostavljeni sistem za održavanje obezbijedi da se vozila za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbjedno kretanje.

Lice nadležno za održavanje dužno je da uspostavi sistem održavanja za vozila kojim se obezbjeđuje:

- 1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI;
- 2) primjena ZBM za procenu i ocjenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima;
- 3) da izvođači primjenjuju mjere za upravljanje rizicima putem primene ZBM iz člana 56 stav 2 tačka 5 ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za održavanje, koji se moraju predložiti na zahtjev Agencije;
- 4) sledljivost aktivnosti na održavanju.

Sistem za održavanje sastoji se od sljedećih funkcija:

- 1) funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) ovog stava i za osiguravanje bezbjednog stanja svakog vozila u željezničkom sistemu;
- 2) funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i u činku i povratnim iskustvima;
- 3) funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju poslije održavanja;
- 4) funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih dijelova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice.

Lice zaduženo za održavanje dužno je da posebno vodi dosije za svako vozilo za koje je zaduženo.

Lice zaduženo za održavanje dužno je da obezbijedi da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i TSI.

Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7 tač. od 2) do 4) ovog člana ili njihovih dijelova može da zaključi ugovor sa radionicama za održavanje.

Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola (i drugih vozila)

Član 107

Lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila mora da bude sertifikovano.

Osnovni zahtjevi i kriterijumi za obezbjeđivanje funkcija održavanja datih u članu 106 stav 7 za dobijanje sertifikata koje lice zaduženo za održavanje mora da ispunjava odnose se na:

- 1) rukovođenje,
- 2) ocjena rizika,
- 3) praćenje,
- 4) kontinuirano poboljšanje,
- 5) struktura i odgovornost,
- 6) upravljanje kompetencijama,
- 7) informacije,
- 8) dokumentacija,
- 9) ugovorne aktivnosti,
- 10) aktivnosti održavanja,
- 11) kontrolne aktivnosti.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana licu zaduženom za održavanje teretnih kola i drugih vozila može da izda Agencija ili akreditovano sertifikaciono tijelo iz Crne Gore, države ugovornice OTIF-a ili akreditovano sertifikaciono tijelo u državama članicama Evropske unije.

Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na period do pet godina.

Agencija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;
- 2) rok važenja sertifikata.

Sertifikati izdati u državama ugovornicama OTIF-a i državama članicama Evropske unije važe u Crnoj Gori.

Agencija najmanje jednom godišnje obavlja nadzor nad licima kojima je izdat sertifikat, na izabranim geografskim i funkcionalno reprezentativnim lokacijama.

Ako Agencija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, nalaže tom licu za održavanje otklanjanje nepravilnosti.

U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za dobijanje sertifikata ili neotklanjanja nepravilnosti, Agencija može ograničiti primjenu ili oduzeti sertifikat.

Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje za dobijanje sertifikata, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, propisuje Agencija.

Održavanje vozila

Član 108

Vozila se moraju održavati u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj.

Način i rokove održavanja vozila i njihovih djelova značajnih za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, propisuje Ministarstvo.

Radionice za održavanje vozila

Član 109

Teretna kola i druga vozila mogu održavati radionice za održavanje koje imaju sertifikat.

Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje Agencija pravnom licu koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme na period do pet godina.

Agencija dodjeljuje oznaku radionici u sertifikatu iz stava 2 ovog člana.

O izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana Agencija vodi evidenciju koja sadrži:

- 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat;

- 2) seriju željezničkih vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 3) specijalizaciju radionica za održavanje podsistema, sklopova, uređaja i opreme od posebnog značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja;
- 4) datum izdavanja sertifikata.

Radionice za održavanje teretnih kola koje imaju sertifikat iz člana 107 stav 1 ovog zakona, ne moraju posjedovati i sertifikat iz stava 2 ovog člana.

Agencija je dužna da vrši periodične provjere da li imalac sertifikata ispunjava uslove propisane ovim zakonom.

Ako Agencija provjerom iz stava 6 ovog člana utvrdi da imalac sertifikata iz stava 2 ovog člana više ne ispunjava uslove za sertifikaciju oduzće sertifikat.

Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

Tehnički pregled vozila

Član 110

Tehnički pregled vozila vrši se po dobijanju dozvole za korišćenje vozila, a prije puštanja vozila u eksploataciju.

Tehnički pregled vozila može da vrši pravno lice koje je registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za tehnički pregled željezničkih vozila i koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme.

Ispunjenost uslova iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.

Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.

XIII. USLOVI KOJE MORAJU ISPUNJAVATI ŽELJEZNIČKI RADNICI

Opšti uslovi

Član 111

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.

Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit

Član 112

Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti.

Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju.

Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje.

Lice koje je završilo stručnu školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona.

Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremilo za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja.

Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca.

Potreban nivo kvalifikacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.

Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom

Član 113

Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima:

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

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

Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju.

Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina.

Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.

Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana.

Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici.

Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži:

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

Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana.

Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat.

Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit.

Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.

Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa

Član 114

Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje.

Stručno osposobljavanje obuhvata:

- 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i
- 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona.

Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja.

Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana.

Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata.

U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita.

Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu.

Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve.

U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu.

Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita.

Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona.

Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona.

Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina.

Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija.

Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.

Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika

Član 115

Željeznički radnici moraju se stručno usavršavati i njihova stručna osposobljenost se mora provjeravati.

Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši prevoznik ili upravljač (u daljem tekstu: poslodavac).

Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna.

Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se svake dvije godine i obuhvata poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom.

Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se:

- 1) poslije svakog odsustva željezničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci;
- 2) ako željeznički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmjene važećih propisa;
- 3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja;
- 4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila.

Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti.

Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac.

Opšti uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom

Član 116

Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je navršilo 20 godina života;
- 2) da posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata;
- 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom.

Izuzetno od odredbi stava 1 tačka 1 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.

Licenca za upravljanje vučnim vozilom

Član 117

Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rešenjem na osnovu podnijetog zahtjeva licu koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja;
- 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom.

Agencija izdaje licencu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahtjeva za izdavanje licence iz stava 1 ovog člana.

Licenca se izdaje na period od deset godina.

Po isteku roka iz stava 8 ovog člana, na zahtjev lica iz stava 1 ovog člana, licenca se obnavlja na osnovu uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom.

U slučaju gubitka ili oštećenja licence, Agencija izdaje duplikat.

Licenca se izdaje u jednom originalu.

Licenca izdata od nadležnog organa druge države, u skladu sa uslovima propisanim Direktivom 2007/59 EU, priznaje se u Crnoj Gori.

Za izdavanje licence plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija.

Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe licencu i dužno je da je pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Način izdavanja licence, obrazac licence, obrazac zahtjeva za izdavanje licence i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev, propisuje Agencija.

Oduzimanje licence

Član 118

Lice kome je izdata licenca dužno je da izvrši zdravstveni pregled u propisanim rokovima.

Kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Agenciji.

Licenca se privremeno suspenduje ako njen imalac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove.

Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da imalac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije licence.

Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom

Član 119

Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je:

- 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi;
- 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi;
- 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači;
- 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom.

Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:

- 1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namjene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje;
- 2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe.

Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u slučaju:

- 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju kretanje vozova obilaznim prugama;
- 2) izuzetnog jednokratnog saobraćaja muzejskih vozova;
- 3) izuzetnog jednokratnog prevoza robe, uz saglasnost upravljača;
- 4) potrebe isporuke ili prezentacije novog voza ili vučnog vozila;
- 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom.

Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti obavezu iz stava 3 ovog člana.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač.

Ako se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu, poslodavac je dužan da izda i sertifikat za taj tip vučnih vozila, odnosno željezničke infrastrukture.

Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata i obrazac sertifikata propisuje Ministarstvo.

Oduzimanje sertifikata

Član 120

Imalac sertifikata dužan je da:

- 1) učestvuje na usavršavanjima i redovnim i vanrednim provjerama stručne osposobljenosti;
- 2) obavlja provjere poznavanja jezika, u slučajevima kada obavlja posao na željezničkoj infrastrukturi druge države.

Poslodavac potvrđuje upisom na sertifikatu i u registru propisanom članom 122 stav 2 ovog zakona da je mašinovođa na provjerama iz stava 1 ovog člana pokazao potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako imalac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove ili ako prilikom provjera iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Sertifikat se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nosilac trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ili na ponovljenim provjerama iz stava 1 ovog člana ne pokaže potrebno znanje.

Poslodavac koji je izdao sertifikat bez odlaganja obavještava Agenciju o oduzimanju sertifikata.

Ako Agencija, u okviru nezavisne ocjene iz člana 123 ovog zakona, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti imaoца sertifikata ili da suspenduje sertifikat.

Poslodavac je dužan da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti i da o tome obavijesti Agenciju u roku od 30 dana od dana izvršenog nadzora.

Nalog iz stava 6 ovog člana može da sadrži i zabranu rada mašinovođama tog poslodavca do dodatne provjere stručne osposobljenosti.

Registar licenci

Član 121

Agencija vodi registar izdatih licenci.

Registar sadrži podatke iz licence i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima.

Agencija, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o licencama.

Registar sertifikata

Član 122

Registar sertifikata vodi poslodavac.

U registar se upisuju i oduzeti ili prijavljeni kao izgubljeni, ukradeni ili uništeni sertifikati, sa podacima iz sertifikata, kao i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti.

Poslodavac je dužan da Agenciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi podatke o izdatim sertifikatima i provjeri važenja licenci za mašinovođu.

Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registra Agencije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtjev, bez naknade, dostave ti podaci.

Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Agencija najmanje jednom u pet godina.

Nezavisnu ocjenu iz stava 5 ovog člana vrše lica koja nisu uključena u izdavanje licenci i sertifikata koji se ocjenjuju.

Nezavisna procjena ne vrši se u slučaju ako je izdavanje sertifikata i licenci uključeno u sistem upravljanja bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača.

Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 121 ovog zakona propisuje Agencija.

Prestanak radnog odnosa

Član 123

U slučaju prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca, poslodavac i mašinovođa su dužni da bez odlaganja obavijeste Agenciju o prestanku radnog odnosa.

Nakon prestanka radnog odnosa mašinovođe, licenca se ne oduzima ukoliko mašinovođa ispunjava zdravstvene uslove u skladu sa ovim zakonom.

U slučaju da mašinovođa prestane radni odnos kod poslodavca, prestaje da važi i sertifikat koji je izdao taj poslodavac.

U slučaju iz stava 3 ovog člana poslodavac je dužan da mašinovođa izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima.

Mašinovođa koji zasniva radni odnos kod novog poslodavca, može koristiti dokumentaciju iz stava 4 ovog člana.

U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe.

Odredbe st. 4 i 5 ovog člana primjenjuju se i na druge željezničke radnike.

Nadzor nad mašinovođama

Član 124

Poslodavac je dužan da vrši provjeru važenja licence i sertifikata mašinovođe prilikom zapošljavanja ili angažovanja mašinovođe po ugovoru.

Poslodavac je dužan da uspostavi nadzor nad radom mašinovođa.

Ako se nadzorom utvrde okolnosti koje dovode u pitanje sposobnost mašinovođe za obavljanje poslova i nastavak važenja njegove licence ili sertifikata, poslodavac preduzima potrebne mjere u odnosu na važenja njegove licence ili sertifikata.

Ako mašinovođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, odmah o tome obavještava poslodavca.

Poslodavac nakon saznanja o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe kojim je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje ili u slučaju ako ga ljekar obavijesti, preduzima potrebne mjere, uključujući vanredni zdravstveni pregled ili oduzimanje sertifikata.

Poslodavac je dužan da vrši kontrolu da mašinovođe u toku obavljanja posla nijesu pod uticajem sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje.

Poslodavac odmah obavještava Agenciju o slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koji traju duže od tri mjeseca.

Opšti uslovi za sticanje prava na regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 125

Pravo na regulisanje željezničkog saobraćaja može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove:

- 1) da je navršilo 18 godina života;
- 2) da ima dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 3) da mu nadležni organ nije zabranio da reguliše željeznički saobraćaj.

Izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja

Član 126

Dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje upravljač licu na osnovu podnijetog zahtjeva ako:

- 1) ima odgovarajući nivo stručnih kvalifikacija;
- 2) je psihički i fizički sposobno da reguliše željeznički saobraćaj;
- 3) je stručno osposobljeno za regulisanje željezničkog saobraćaja;
- 4) ima položen stručni ispit za otpravnika vozova ili saobraćajnog dispečera.

Dozvola za regulisanje željezničkog saobraćaja izdaje se licima do navršenih 45 godina života sa rokom važenja od pet godina, a licima starijim od 45 godina na period od dvije godine.

Dozvola iz stava 2 ovog člana može se produžiti na osnovu podnijetog zahtjeva i na osnovu uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da reguliše željeznički saobraćaj.

Lice iz stava 1 ovog člana dužno je da u toku regulisanja željezničkog saobraćaja ima kod sebe dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja i dužno je da je pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj.

Upravljač vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja, koja sadrži:

- 1) broj dozvole;
- 2) ime i prezime nosioca dozvole;
- 3) radno mjesto nosioca dozvole;
- 4) datum izdavanja dozvole;
- 5) rok važenja dozvole;
- 6) produženje važenja dozvole.

Izgled i sadržinu dozvole za regulisanje saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Opšti uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici

Član 127

Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost).

Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način utvrđivanja zdravstvene sposobnosti i rokove za provjeravanje propisuje Ministarstvo uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.

Vrste zdravstvenih pregleda

Član 128

Lice koje se školuje ili obučava za vršenje poslova željezničkog radnika, dužno je da prije zasnivanja radnog odnosa obavi zdravstveni pregled.

Željeznički radnik dužan je da obavi zdravstveni pregled, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje.

Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se na redovnom i vanrednom zdravstvenom pregledu.

Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1 ovog člana zdravstveno sposobno za obavljanje poslova željezničkog radnika.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Redovni zdravstveni pregled

Član 129

Upravljač, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda.

Vanredni zdravstveni pregled

Član 130

Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim slučajevima koji mogu uticati na zdravstvenu sposobnost željezničkog radnika.

Vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlašćenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj ili na lični zahtjev željezničkog radnika.

Zdravstvene ustanove

Član 131

Zdravstvene preglede iz čl. 128 do 130 ovog zakona obavljaju zdravstvene ustanove koje ispunjavanju uslove u skladu sa zakonom kojim se uređuje zdravstvena zaštita.

Zdravstvene ustanove iz stava 1 ovog člana dostavljaju Agenciji dokaz o ispunjenosti uslova za obavljanje zdravstvenih pregleda željezničkih radnika.

Spisak zdravstvenih ustanova iz stava 1 ovog člana objavljuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja na svojoj internet stranici.

Zabrana obavljanja poslova

Član 132

Željeznički radnik koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove smatra se zdravstveno nesposobnim za obavljanje određenih poslova dok ta nesposobnost traje.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik ne smije dozvoliti željezničkom radniku da obavlja poslove na koje je raspoređen, ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da nije zdravstveno sposoban za te poslove ili ako nije obavio zdravstveni pregled na koji je upućen.

Sposobnost za rad željezničkog radnika

Član 133

Željeznički radnik ne smije početi sa radom, niti obavljati svoje poslove ako je umoran ili bolestan ili je u psihičkom stanju koje ga čini nesposobnim da obavlja poslove na koje je raspoređen.

Željeznički radnik koji se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova dužan je da o tome obavijesti odgovorno lice kod upravljača, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati.

Željeznički radnik ne smije uzimati alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova, niti početi sa radom ako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava.

Željezničkom radniku ne smije se dozvoliti obavljanje poslova ako se prilikom provjere njegove zdravstvene sposobnosti utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za obavljanje tih poslova ili ako se utvrdi da radi pod uticajem alkohola, opojnih droga, psihoaktivnih sredstava, kao i da je sklon upotrebi alkohola, opojnih droga ili psihoaktivnih sredstava.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik, bez odlaganja, obavještava Agenciju o svim slučajevima nesposobnosti mašinovođe za rad u trajanju dužem od tri mjeseca.

Ispitivanje alkoholisanosti

Član 134

Ovlašćeno lice za vršenje unutrašnjeg nadzora i inspektor za željeznički saobraćaj mogu željezničkog radnika podvrgnuti ispitivanju alkoholisanosti pomoću odgovarajućih sredstava i aparata ili uputiti na zdravstveni pregled radi provjere da li ima alkohola u organizmu ili da li pokazuje znake alkoholne poremećenosti ili da li se nalazi pod dejstvom droga ili psihoaktivnih sredstava.

Željeznički radnik dužan je da se podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz stava 1 ovog člana na koji je upućen.

Radno vrijeme i odmori voznog i staničnog osoblja Utvrđivanje radnog vremena i odmora voznog i staničnog osoblja

Član 135

Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja ne smije trajati duže od 40 časova u sedmici.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja može određeni period trajati duže od 40 časova u sedmici, pod uslovima utvrđenim opštim aktom, odnosno kolektivnim ugovorom upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika, s tim da radno vrijeme u prosjeku u toku godine ne bude duže od 40 časova sedmično.

Radno vrijeme i trajanje smjene voznog i staničnog osoblja, ukupno trajanje upravljanja vučnim vozilom, odmori i raspored radnog vremena u smjenama utvrđuju se u skladu sa organizacijom saobraćaja, izvršenjem reda vožnje i drugim uslovima koji utiču na zdravstvenu sposobnost voznog i staničnog osoblja.

Vozno i stanično osoblje ne može obavljati iste ili slične poslove kod drugog poslodavca.

Trajanje smjene staničnog osoblja

Član 136

Smjena staničnog osoblja traje najduže 12 časova.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, smjena staničnog osoblja može trajati četiri časa duže u slučaju:

- 1) više sile;

- 2) nesreće ili incidenta;
- 3) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni osoblje koje obavlja posao.

Dnevni odmor staničnog osoblja

Član 137

Dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Smjena voznog osoblja

Član 138

Smjena voznog osoblja sastoji se iz vremena:

- 1) pripreme;
- 2) upravljanja vučnim vozilom;
- 3) pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu;
- 4) raspreme;
- 5) očekivanja posla.
- 6)

Dijelovi smjene voznog osoblja

Član 139

Vrijeme pripreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje provjerava snabdjevenost i ispravnost željezničkog vozila koje posijeda, računajući od momenta javljanja na rad.

Vrijeme upravljanja vučnim vozilom je radno vrijeme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mjestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vrijeme koje vozno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici.

Vrijeme raspreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje rasprema do tada posjednuto željezničko vozilo i završava rad u toj smjeni.

Vrijeme očekivanja posla je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje odlazećeg voza očekuje u željezničkoj stanici dolazeći voz, radi smjene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad.

Trajanje smjene voznog osoblja

Član 140

Smjena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza kojeg posijeda to osoblje.

Sastavne djelove smjene voznog osoblja čini:

- 1) vrijeme pripreme - najduže jedan čas;
- 2) vrijeme upravljanja vučnim vozilom:
 - najduže osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom,
 - najduže 10 časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza;
- 3) vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu - najduže 10 časova;
- 4) vrijeme raspreme - najduže jedan čas;
- 5) vrijeme očekivanja posla - najduže jedan čas.

Nastavak smjene

Član 141

Izuzetno od člana 140 ovog zakona, smjena voznog osoblja može trajati još najduže četiri časa u slučaju:

- 1) više sile;
- 2) nesreće ili incidenta na pruzi;
- 3) saobraćanja pomoćnog voza;

- 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni vozno osoblje koje obavlja rad.

Dnevni odmor voznog osoblja

Član 142

Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici traje, po pravilu, dvostruki broj časova ostvarenih na radu u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.

Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici traje najmanje šest časova.

Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u tu jedinicu može obaviti u toku jedne smjene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan.

Željeznički prevoznik je dužan da u obrtnim jedinicama obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja.

Radno vrijeme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju

Član 143

Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je željezničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi.

Saobraćaj između graničnih stanica određenih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.

Radno vrijeme voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju je:

- 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici, koji iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici;
- 2) skraćeni dnevni odmor, koji se ne može odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici;
- 3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici, koji iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda;
- 4) dnevni odmor u domicilnoj jedinici, koji se mora omogućiti poslije dnevnog odmora u obrtnoj jedinici;
- 5) odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta, ako služba mašinovođe traje duže od osam časova; ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbijediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana;
- 6) korišćenje dijela odmora u toku službe iz tačke 5 ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa;
- 7) ako je vučno vozilo posjednuto i vozopratnim osobljem, željeznički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad;
- 8) neprekinuti nedjeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2 ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda;
- 9) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora;
- 10) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći 80 časova u toku perioda od dvije nedelje.

Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja

Član 144

Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 135 do 143 ovog zakona.

Ovlašćeno lice koje vrši unutrašnji nadzor iz stava 1 ovog člana zabraniće staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove.

Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja

Član 145

Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 135 do 143 ovog zakona uređuju se aktom upravljača i prevoznika.

Aktom iz stava 1 ovog člana određuju se željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.

Službene oznake i unutrašnja kontrola

Službene oznake i službeno odijelo

Član 146

Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja dužni su da nose službeno odijelo i službene oznake.

Službene oznake su:

- 1) crvena kapa – za otpravnika vozova;
- 2) kapa sa crvenim obodom – za ovlašćenog staničnog radnika;
- 3) crvena traka na desnoj ruci – za rukovaoca manevre.

Oblik i boju službenog odijela i znak na službenom odijelu uređuju se aktom željezničkog prevoznika, odnosno upravljača.

Organizacija unutrašnje kontrole

Član 147

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da u okviru svoje djelatnosti organizuju redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.

Organizaciju i način vršenja kontrole iz stava 1 ovog člana utvrđuju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik, uz saglasnost Ministarstva.

XIV. ISTRAŽIVANJE VANREDNIH DOGAĐAJA

Komisija za istraživanje

Član 148

Istragu poslije ozbiljnih nesreća i nesreća na željezničkom sistemu u cilju mogućeg unaprjeđivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija).

Komisiju obrazuje Vlada.

Osim ozbiljnih nesreća i nesreća, Komisija može da istražuje i ostale vanredne događaje, koji bi pod nešto drugačijim okolnostima mogli da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili sastavnih djelova interoperabilnosti.

Komisija ima diskreciono pravo u pogledu otvaranja istrage drugih vanrednih događaja, u zavisnosti od:

- 1) ozbiljnosti incidenta;
- 2) toga da li su incidenti dio niza nesreća, odnosno da li su od značaja za sistem u cjelini;
- 3) uticaja na bezbjednost na željeznici;
- 4) zahtjeva upravljača, željezničkog prevoznika, Agencije ili nadležnih organa drugih država.

Komisija mora biti sposobna za preduzimanje pripremni radnji kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od sedam dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu.

Komisija bez odlaganja, a najkasnije u roku od 30 dana, nakon prijema informacije o nesreći ili incidentu odlučuje o tome da li će pokrenuti istragu.

Komisija utvrđuje obim istrage ozbiljnih nesreća.

Istraga komisije ne predstavlja utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u vanrednim događajima.

Komisiju čine najviše tri stalna člana.

Komisiju predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj.

Glavni istražitelj može, prema potrebi, da formira ekspertski tim za istraživanje sa liste nezavisnih eksperata.

Komisija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisna od upravljača, željezničkog prevoznika i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije, kao i funkcionalno nezavisna od organa državne uprave za željeznički saobraćaj.

Članovi komisije imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.

Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih eksperata, način obavješćavanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije, visinu naknade iz stava 13 ovog zakona propisuje Vlada.

Ovlašćenja Komisije

Član 149

Komisija obavlja poslove samostalno, a prema potrebi, u saradnji sa drugim državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage, i ima pravo na:

- 1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja, do vozila koja su učestvovala u nesreći, odnosno incidentu, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;
- 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mjestu vanrednog događaja i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih dijelova radi pregleda i analize;
- 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za automatsko bilježenje podataka i snimanje govornih poruka i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;
- 4) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava;
- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica učesnika u vanrednom događaju;
- 6) saslušavanje željezničkih radnika koji su učestvovali i drugih svjedoka vanrednog događaja;
- 7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača, željezničkih prevoznika koji su učestvovali u nesreći i Agencije.

Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne može iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za vanredni događaj.

Komisija može, prema potrebi, zahtijevati pomoć istražnih tijela iz drugih država ili od ERA da dostavi ekspertizu ili da izvrši tehničku inspekciju, analize ili procjene.

Komisija razmjenjuje mišljenja i iskustava sa istražnim tijelima drugih država radi sprovođenja istih metoda istrage i izrade zajedničkih principa za praćenje bezbjednosnih preporuka.

Istražni postupak

Član 150

Istraga se sprovodi na način koji obezbjeđuje da svi učesnici u vanrednom događaju imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju i korišćenje rezultata istrage.

Upravljač, željeznički prevoznici, Agencija, rodbina nastradalih lica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za vanredne situacije i korisnici usluga redovno se obavješćavaju o toku istrage.

Licima iz stava 1 ovog člana treba omogućiti da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primjedbe na nacrt izvještaja Komisije.

Komisija i drugi nadležni organi moraju okončati ispitivanje lica iz stava 1 ovog člana na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što prije popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti željeznički saobraćaj.

Ako se nesreća dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, nadležna tijela za istraživanje tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od tijela ili da istragu izvrše zajedno.

U slučaju dogovora da istragu vrši tijelo za istraživanje nesreća jedne države, tijelu za istraživanje druge države se omogućava učešće u istrazi i dostavljanje izvještaja o rezultatima istrage.

Tijelo za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi i koji je dobio licencu u toj državi.

Obavješćenje Komisije

Član 151

Komisija u roku od nedjelju dana obavještava Ministarstvo i Agenciju o početku istrage.

U obavješćenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrstu vanrednog događaja, posljedice sa smrtnim ishodom, povrede i materijalne štete.

Obavješćenje iz stava 1 ovog člana Komisija dostavlja i ERA.

Izveštaji Komisije

Član 152

Komisija sačinjava izvještaj o izvršenoj istrazi vanrednog događaja.

U izvještaju se navode ciljevi istrage i, gdje je to moguće, bezbjednosne preporuke.

Komisija objavljuje konačan izvještaj u periodu koji ne može biti duži od 12 mjeseci od nastalog vanrednog događaja.

Komisija dostavlja izvještaj iz stava 3 ovog člana, zajedno sa bezbjednosnim preporukama upravljaču, željezničkim prevoznicima, Agenciji i prema potrebi drugim državama, kao i Vladi i Ministarstvu.

Komisija, najkasnije do 31. marta tekuće godine za prethodnu godinu dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.

Sadržinu konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Bezbjednosne preporuke

Član 153

Bezbjednosne preporuke Komisije ne mogu biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za vanredni događaj.

Bezbjednosne preporuke se dostavljaju Ministarstvu, Agenciji, prema potrebi i drugim tijelima i organima u Crnoj Gori i drugim državama, kao i ERA radi preduzimanja potrebnih mjera i postupanja po bezbjednosnim preporukama.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana preduzimaju potrebne mjere u cilju da se bezbjednosne preporuke Komisije uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i tijela iz stava 2 ovog člana kojima su dostavljene bezbjednosne preporuke, najmanje jednom godišnje obavještavaju Komisiju o mjerama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbjednosnih preporuka.

Baze podataka

Član 154

Komisija je dužna da prikuplja, analizira i čuva podatke, izvještaje o ugrožavanju bezbjednosti željezničkog saobraćaja, vanredni događajima i vodi odvojene baze podataka za sve nastale vanredne događaje.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i način vođenja baza podataka iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Obaveze upravljača i željezničkih prevoznika pri istrazi vanrednog događaja

Član 155

Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da, nezavisno od Komisije, izvrše istraživanje uzroka i posljedica svih vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali.

Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije.

Ako istraga iz stava 2 ovog člana ne započne u roku od dva časa od nastanka vanrednog događaja, upravljač samostalno vodi istragu.

Istragu vanrednog događaja na infrastrukturi i u objektima za održavanje željezničkih vozila i depoa obavlja vlasnik objekta.

Upravljač, željeznički prevoznici i vlasnici objekata i depoa za održavanje željezničkih vozila dužni su da privremeno zabrane rad željezničkom radniku koji je nepažnjom ili na drugi način prouzrokovao vanredni događaj i na taj način ugrozio bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Upravljač, željeznički prevoznici i vlasnici objekata i depoa za održavanje željezničkih vozila dužni su da bez odlaganja obavijeste Komisiju za istraživanje o vanrednom događaju u željezničkom saobraćaju i inspektora za željeznički saobraćaj.

Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da vode evidenciju o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja.

Način formiranja komisije, način istraživanja i sadržaj izvještaja o obavljenoj istrazi iz stava 2 ovog člana, sadržaj i način vođenja evidencije o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.

Spasavanje lica

Član 156

Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj, preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima.

Željeznički radnik dužan je da odmah po saznanju o nastalom vanrednom događaju, obavijesti upravljača i željezničkog prevoznika.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik dužan je da odmah po saznanju za vanredni događaj, obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, Komisiju za istraživanje, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik, dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlaštenih lica nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja.

Željeznički radnici koji obavljaju poslove u službenim mjestima na pruzi i u vozu moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Upravljač, odnosno željeznički prevoznik određuju radna mjesta željezničkih radnika koja moraju biti osposobljena za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju.

Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 5 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja.

Uspostavljanje saobraćaja

Član 157

Upravljač i, po potrebi, željeznički prevoznik dužni su, u što kraćem roku, da preduzmu mjere za uspostavljanje saobraćaja ako je zbog vanrednog događaja došlo do prekida željezničkog saobraćaja.

XV. UKRŠTANJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA I JAVNIH PUTEVA

Putni prelazi

Član 158

Prelazak drumskih vozila preko željezničke pruge dozvoljen je na putnom prelazu gdje se ukrštaju pruga i javni put u istom nivou (u daljem tekstu: putni prelaz), a prelazak lica preko željezničke pruge na pješačkim ili putnim prelazima.

Saobraćaj na putnom prelazu mora da bude obezbijeđen saobraćajnim znacima za učesnike u drumskom saobraćaju.

Na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, moraju da budu postavljeni signalni znaci za obavješćavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i iz vučnog vozila moraju se davati propisani zvučni signali.

Voz ima pravo prvenstva na putnom prelazu u odnosu na učesnike u drumskom saobraćaju.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta

Član 159

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta i određivanje mjesta na kojem se može izvesti ukrštanje i mjere za bezbjedno odvijanje saobraćaja na putnim prelazima utvrđuju se u zavisnosti od gustine saobraćaja, preglednosti željezničke pruge, brzine vožnje na pruzi i javnom putu i od mjesnih uslova.

Ukrštanje željezničke pruge i javnog puta između ulazno – izlaznih skretnica ne može biti u istom nivou.

Za prelazak preko putnog prelaza vozila koje obavlja vanredni prevoz potrebna je saglasnost upravljača.

Kontaktni provodnik iznad putnog prelaza mora da bude postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumsku vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, ne prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osovini puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta.

Zaštitne kapije iz stava 4 ovog člana postavlja i održava upravljač.

Izuzetno od stava 4 ovog člana, zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu mogu biti postavljene na visini koja nije manja od 4,2 m, ni veća od 4,5 m iznad kolovoza puta.

Na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza moraju se postaviti odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza.

Znake zabrane iz stava 7 ovog člana postavlja i održava upravljač puteva.

Na podvožnjacima čija je donja ivica konstrukcije iznad kolovoza puta postavljena na visini manjoj od najveće dozvoljene visine drumskog vozila, zajedno sa teretom na njemu, moraju se postaviti zaštitne kapije i odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu.

Zajednički most za željezničku prugu i javni put može se graditi na istim stubovima ili sa zajedničkom konstrukcijom, pod uslovom da su pruga i kolovoz puta potpuno odvojeni sigurnosnom ogradom.

Zaštitne kapije i znake zabrane saobraćaja iz stava 9 ovog člana dužan je da postavi upravljač puteva.

Način ukrštanja željezničke pruge i javnog puta, određivanje mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje i mjere za osiguranje bezbjednog odvijanja saobraćaja propisuje Ministarstvo.

Razmak između željezničke pruge i javnog puta

Član 160

Razmak između željezničke pruge i javnog puta mora da bude dovoljan da se između njih mogu postaviti svi uređaji i postrojenja potrebni za obavljanje saobraćaja na pruzi i putu, pod uslovom da razmak iznosi najmanje 8 m, računajući od ose najbližeg kolosjeka do najbliže tačke gornjeg stroja puta.

Na brdovitim i manje pristupačnim terenima, u klisurama i na drugim sličnim konfiguracijama terena, razmak između željezničke pruge i javnog puta koji nije auto-put može da bude manji od 8 m, pod uslovom da im se slobodni profili ne dodiruju i da se između njih mogu postaviti signalno-sigurnosni uređaji, telekomunikacioni uređaji, stabilna postrojenja elektrovođe i drugi uređaji neophodni za bezbjednost željezničkog saobraćaja, pod uslovom da pruga bude izvedena najmanje 1 m iznad nivelete javnog puta.

Ukoliko nijesu ispunjeni uslovi u pogledu razmaka iz st. 1 i 2 ovog člana, na putu se postavljaju zaštitne ograde za vozila.

Održavanje putnih prelaza

Član 161

Upravljač i upravljač puteva dužni su da na putnom prelazu sprovedu propisane mjere za bezbjedan saobraćaj i da putne prelaze održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Putni prelaz smatra se sastavnim dijelom željezničke infrastrukture sa obje strane kolosjeka u širini 3 m računajući od ose kolosjeka.

Putni prelaz iz stava 2 ovog člana održava i osigurava upravljač radi bezbjednog i nesmetanog saobraćaja na putnom prelazu, pod uslovom da se kolovoz na putnom prelazu održava tako da se preko njega može vršiti bezbjedan i nesmetan drumski saobraćaj.

Ostale djelove puta sa obje strane putnog prelaza održava upravljač puteva, na način koji omogućava bezbjedan i nesmetan željeznički saobraćaj.

Način održavanja putnih prelaza u nivou, tip, način montaže i održavanja panela na putnim prelazima propisuje Ministarstvo.

XVI. UNUTRAŠNJI RED U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Poštovanje unutrašnjeg reda

Član 162

Na mjestima koja su predviđena za pristup i kretanje na željezničkom području i u vozovima sva lica dužna su da poštuju unutrašnji red u željezničkom saobraćaju.

Ovlašćeni željeznički radnici staraju se da se lica koja se nalaze na željezničkom području i u vozovima pridržavaju unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Ovlašćeni željeznički radnici imaju pravo i dužnost da utvrde identitet lica koja se ne pridržavaju unutrašnjeg reda, da preduzimaju mjere potrebne za sprječavanje narušavanja i mjere za uspostavljanje narušenog unutrašnjeg reda, da oduzimaju predmete koji su upotrijebljeni za ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja ili za narušavanje unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Radnici iz stava 2 ovog člana dužni su da obavijeste organ uprave za policijske poslove u slučaju narušavanja unutrašnjeg reda u željezničkom saobraćaju.

Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnim za unutrašnje poslove.

Ograničavanje pristupa i kretanja

Član 163

Pristup i kretanje putnika, drugih lica, motornih i drugih vozila na željezničkom području dozvoljeni su samo na mjestima koja su za to određena.

Pravna i fizička lica koja izvršavaju određene radove na željezničkom području, osim željezničkih radnika, dužna su da obavijeste upravljača i zatraže pisano odobrenje o vremenu i uslovima pod kojima mogu izvoditi radove.

Odredba stava 2 ovog člana ne primjenjuje se na:

- 1) željezničke radnike i radnike upravljača ili željezničkog prevoznika koji su obučeni za kretanje na željezničkom području;
- 2) lica koja prate i obezbjeđuju voz;
- 3) članove Komisije za istraživanje;
- 4) inspektore za željeznički saobraćaj;
- 5) ovlašćene službenike Agencije;
- 6) policiju i ovlašćena službena lica organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove kada obavljaju službene radnje.

Lica iz stava 2 ovog člana koja se zadržavaju na željezničkom području ili u vozu dužna su da brinu za svoju ličnu bezbjednost i poštuju ograničenja, zabrane, naredbe i upozorenja koja su postavljena na vidnim mjestima ili ih daju željeznički radnici.

Licima iz stava 2 ovog člana zabranjeno je:

- 1) kretanje po kolosjecima ili stajanje na kolosjeku, ili u njegovoj neposrednoj blizini;
- 2) kretanje ili zadržavanje između žute crte i kolosjeka na peronu;
- 3) kretanje ili zadržavanje u blizini voza ili željezničkih kola koja se kreću;
- 4) zadržavanje u prostoru između skladišta i utovarno-istovarne rampe i vozila, koja se kreću ili čije se pokretanje očekuje;
- 5) kretanje kroz tunel ili po drugim objektima na željezničkoj pruzi;
- 6) da sjede ili stoje kraj otvorenih vrata ili na stepenicama željezničkih kola i na prelaznicama, kao i na drugim mjestima, koja nijesu namijenjena za boravak putnika;
- 7) prelaženje preko kolosjeka na mjestima koja nijesu određena za prelaz;
- 8) kretanje preko odbojnika ili provlačenje ispod njih;
- 9) uskakanje u vozila ili iskakanja sa njih kada se kreću;
- 10) prevoženje vozom koji nije namijenjen prevozu putnika bez dozvole željezničkog prevoznika ili upravljača;
- 11) naganjanje kroz prozor i otvaranje vrata željezničkih kola ili se naslanjanje na njih tokom kretanja voza;
- 12) prljati, oštećivati ili otuđivati inventar i drugu opremu u vozovima za prevoz putnika i u prostorima koji su namijenjeni putnicima;
- 13) bacati kroz prozor željezničkih kola predmete, otpatke ili prosipati tečnost;
- 14) parkirati motorna i druga vozila na željezničkom području na mjestima koja za to nijesu određena;
- 15) penjati se na krov vozila, na teret otvorenih teretnih željezničkih kola i konstrukcije željezničkih postrojenja;
- 16) polivati ili prskati konstrukcije željezničkih postrojenja, vodove, izolatore ili vozila;
- 17) odlagati materijal pored stubova kontaktne mreže.

XVII. ZAŠTITA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I VOZILA

Zabrane

Član 164

Radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja zabranjeno je:

- 1) uništavati, uklanjati ili teže oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji neposredno utiču na bezbjednost;
- 2) uništavati, uklanjati ili oštećivati djelove željezničke infrastrukture ili djelove vozila koji posredno utiču na bezbjednost;
- 3) bacati ili stavljati bilo kakav predmet na željezničku prugu ili bacati bilo kakav predmet na vozila ili iz vozila;
- 4) izvoditi radove u blizini željezničke pruge koji bi mogli oštetiti željezničku prugu ili umanjiti stabilnost terena (klizanje ili odronjavanje terena, hidrografske promjene i sl.) ili na bilo koji drugi način ugrožavati ili ometati željeznički saobraćaj;
- 5) neovlašćeno podizati branik putnog prelaza, stavljati ili vješati bilo šta na branik ili drugi signalno-sigurnosni uređaj putnog prelaza ili na bilo koji drugi način ometati normalno funkcionisanje branika ili drugog uređaja na putnom prelazu;
- 6) saditi drveće i drugo visoko rastinje ili izvoditi radove u blizini putnog prelaza koji umanjuju, sprječavaju ili na bilo koji način ometaju preglednost željezničke pruge ili puta;
- 7) neovlašćeno ukloniti napravu postavljenu radi zaštite željezničkog saobraćaja na mjestu odronjavanja, na mjestu bujice ili na mjestu izloženom vijavicama i jakim vjetrovima;
- 8) unositi materije ili predmete u putnička kola, prostorije željezničkih službenih mjesta namijenjenih putnicima, kojima bi se mogla ugroziti bezbjednost putnika i drugih lica ili im se nanijeti šteta;
- 9) upotrijebiti uređaj za kočenje radi zaustavljanja voza, osim u slučaju opasnosti za ugrožavanje bezbjednosti voza, putnika i drugih lica;
- 10) ometati rad čuvara pruge, putnog prelaza, mosta, tunela ili drugog željezničkog radnika u obavljanju poslova;
- 11) pored željezničke pruge, a naročito u blizini signala i signalnih oznaka, saditi visoko drveće i postavljati znakove, oznake, izvore svjetlosti koji daju obojenu svjetlost ili bilo koje druge naprave koje bojom, oblikom i svjetlošću ili na drugi način otežavaju uočavanje signala i signalnih oznaka ili koje mogu dovesti u zabludu željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač u slučajevima iz stava 1 tačka 11 ovog člana, ima pravo da, bez posebnog odobrenja, ukloni drveće ili objekte koji mogu da dovedu u zabludu željezničke radnike u pogledu značenja signala i signalnih oznaka.

Upravljač dužan je da na mjestima odronjavanja, na mjestima bujica i na mjestima izloženim vijavicama i jakim vjetrovima, na kojima može doći do ometanja ili ugrožavanja željezničkog saobraćaja samostalno ili zajedno sa drugim pravnim ili fizičkim licem, blagovremeno, preduzima mjere tehničke i fizičke zaštite željezničke infrastrukture od elementarnih nepogoda radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

U slučajevima iz stava 3 ovog člana upravljač infrastrukture ima pravo da, bez posebnog odobrenja vlasnika zemljišta, postavlja i održava privremene zaštitne barijere i privremeno odlaže materijal i druga sredstva na zemljištu u zaštitnom pružnom pojasu, ako je to potrebno radi preduzimanja mjera za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja, odnosno za uspostavljanje željezničkog saobraćaja.

Upravljač je dužan da sa zemljišta u zaštitnom pružnom pojasu ukloni privremene zaštitne građevine, materijal i druga sredstva, kada prestanu razlozi iz stava 3 ovog člana.

Upravljač je dužan da plati vlasniku zemljišta naknadu za korišćenje zemljišta u slučaju iz stava 3 ovog člana, koju sporazumno utvrde.

XVIII. INDUSTRIJSKA ŽELJEZNICA, LUČKA ŽELJEZNICA, INDUSTRIJSKI KOLOSJEK, GRADSKA ŽELJEZNICA, ŽIČARA, USPINJAČA I SKI-LIFTOVI

Prevoz na industrijskoj i lučkoj željeznici

Član 165

Privredna društva koja vrše prevoz lica i/ili robe za sopstvene potrebe na industrijskim i lučkim željeznicama dužna su da željeznički saobraćaj vrše na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom.

Društva iz stava 1 ovog člana mogu na svojim željeznicama obavljati i javni prevoz putnika i/ili robe ako ispunjavaju uslove za željezničke prevoznike utvrđene zakonom.

Priključenje industrijske i lučke željeznice i industrijskog kolosjeka na željezničku infrastrukturu

Član 166

Pruga industrijske i lučke željeznice i industrijski kolosjek može se priključiti na željezničku infrastrukturu na osnovu odobrenja Agencije.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu saobraćajno-tehničkih uslova za priključenje pruge industrijske i lučke željeznice i industrijski kolosjek na željezničku infrastrukturu, koje utvrđuje upravljač.

Saobraćajno-tehnički uslovi i mjere bezbjednosti za priključenje industrijskog kolosjeka na željezničku infrastrukturu obuhvataju:

- 1) mjesto priključenja;
- 2) vrstu, osiguranje i zaštitu odvojne skretnice;
- 3) minimalnu dozvoljenu masu po osovini i dužnom metru na industrijskom kolosjeku;
- 4) neophodna sredstva veze između nadzorne stanice i industrijskog kolosjeka;
- 5) upoznavanje osoblja vučnog vozila željezničkog prevoznika koji posluži industrijski kolosjek sa mjesnim prilikama na industrijskom kolosjeku;
- 6) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka sa poslovnim redom nadzorne stanice;
- 7) upoznavanje manevarskog osoblja vlasnika, odnosno korisnika industrijskog kolosjeka sa prugom, ukoliko se industrijski kolosjek priključuje na otvorenu prugu.

Industrijski kolosjek može se priključiti na drugi industrijski kolosjek pod uslovima koje utvrđuje vlasnik industrijskog kolosjeka na koji se priključuje drugi industrijski kolosjek.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada Agenciji.

Visinu naknade iz stava 1 ovog člana utvrđuje Agencija.

O izdatim odobrenjima iz stava 1 ovog člana Agencija vodi evidenciju.

Odvojnu skretnicu priključka industrijskog kolosjeka, kao i mjesto odvajanja u cjelini održava upravljač infrastrukture prema obimu radova utvrđenim ugovorom o priključenju.

Troškove održavanja odvojne skretnice snosi vlasnik, odnosno korisnik industrijskog kolosjeka.

Tehnički uslovi za industrijsku i lučku željeznicu i industrijski kolosjek

Član 167

Na otvorenoj pruzi industrijske i lučke željeznice normalnog kolosjeka poluprečnik krivine iznosi najmanje 180 m, a na glavnom prolaznom kolosjeku najmanje 250 m.

Poluprečnik krivine industrijskog kolosjeka iznosi najmanje 180 m.

Izuzetno od st. 1 i 2 ovog člana, poluprečnik krivine na otvorenoj pruzi industrijske i lučke željeznice odnosno poluprečnik krivine industrijskog kolosjeka može biti manji od 180 m, ali ne manji od 150 m, s tim da dio pruge koji se nalazi u krivini mora da ima specijalnu konstrukciju gornjeg stroja koja omogućava bezbjedno kretanje vozova.

Nagib nivelete na utovarno/istovarnim mjestima industrijskog kolosjeka iznosi najviše 1,5‰.

Širina industrijskog kolosjeka iznosi 1435 mm, s tim što ne smije biti manja od 1430 mm niti veća od 1465 mm, uključujući i proširenje kolosjeka u krivini.

Dozvoljeno opterećenje po osovini na pruzi industrijske željeznice normalnog kolosjeka iznosi najmanje 18 tona.

Dozvoljeno opterećenje po osovini novoizgrađenih i obnovljenih ili unaprijeđenih industrijskih kolosjeka iznosi najmanje 18 tona po osovini, a masa po dužnom metru najmanje 6,4 tona.

Shodna primjena

Član 168

Na industrijske i lučke željeznice normalnog kolosjeka i industrijske kolosjeke primjenjuju se odredbe ovog zakona kojima se propisuju:

- tehnički uslovi koje moraju ispunjavati željezničke pruge, održavanje željezničkih pruga, odvajanje željezničkih pruga i mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi, izuzimajući tehničke uslove koji su propisani u članu 167;
- stabilna postrojenja električne vuče, mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsistema energija;
- signalno-sigurnosni uređaji i njihovo održavanje;
- sistem signalizacije;
- željeznička telekomunikaciona mreža i njeno održavanje;
- regulisanje i upravljanje saobraćajem;
- vozila i održavanje vozila;
- uslovi koje moraju ispunjavati željeznički radnici;
- radno vrijeme, ukupno trajanje smjene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmori i raspored u smjenama voznog i staničnog osoblja;
- službene oznake i službeno odjelo;
- unutrašnji nadzor;
- istraživanje nesreća i nezgoda, spasavanje lica i uspostavljanje saobraćaja;
- ukrštanje željezničke pruge i puta;
- ograničavanje pristupa i kretanja.

Akt o industrijskoj odnosno lučkoj željeznici i industrijskom kolosjeku

Član 169

Uslovi i način obavljanja prevoza na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici utvrđuju se aktom vlasnika industrijske, odnosno lučke željeznice, po prethodno pribavljenoj saglasnosti Agencije.

Aktom iz stava 1 ovog člana uređuje se način organizovanja i regulisanja manevarskog rada, održavanje i zaštita industrijskog kolosjeka, održavanje željezničkih vozničkih sredstava i drugih sredstava koja se koriste na industrijskom kolosjeku.

Gradska željeznica i žičare

Član 170

Gradska željeznica i žičare su željeznice sa posebnim saobraćajno-tehničkim karakteristikama kojima se vrši javni prevoz putnika i stvari ili samo putnika, odnosno stvari ili lica i stvari za sopstvene potrebe.

Željeznice iz stava 1 ovog člana se projektuju, grade, rekonstruišu i održavaju prema posebnim tehničkim elementima i uslovima u skladu sa odgovarajućim tehničkim propisima i standardima.

Uslove za organizovanje prevoza na željeznicama iz stava 1 ovog člana, tehničke elemente i uslove za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje tih željeznica, kao i druge uslove za bezbjedno odvijanje saobraćaja na tim željeznicama propisuje Ministarstvo.

Pravila za omogućavanje dostupnosti na tržištu i slobodno kretanje podsistema i bezbjednosnih komponenata za žičare, kao i pravila o projektovanju, konstruisanju i stavljanju u upotrebu novih žičara, obaveze privrednih subjekata, usaglašenost podsistema i bezbjednosnih komponenata, prijavljivanje tijela za ocjenjivanje usaglašenosti propisuje Agencija.

Status Agencije

Član 171

Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca.

Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana.

Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost.

Osnivač Agencije je Vlada.

Žalba na rješenja Agencije

Član 172

Protiv rješenja i drugih akata Agencije, može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.

Protiv odluke Savjeta Agencije nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor u roku od 20 dana od dana dostavljanja odluke.

XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR

Član 173

Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona vrši inspektor za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor).

Inspektor u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana ima dužnosti i ovlaštenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim propisima.

XX. KAZNE NE ODREDBE

Član 174

Novčanom kaznom od 7.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) odstupi od primjene TSI, bez saglasnosti Ministarstvo (član 18 stav 2);
- 2) radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti (član 21 stav 4);
- 3) ne ograniči ili zabrani stavljanje na tržište sastavnih djelova interoperabilnosti, odnosno ne naloži njihovo povlačenje sa tržišta, ako se deklaracija ne može usaglasiti (član 22 stav 4);
- 4) zabranjuje, ograničava ili ometa izgradnju, puštanje u radi i eksploataciju strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ne ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno ako se zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene na način propisan članom 23 stav 1 ovog zakona (član 23 stav 1);
- 5) ne dozvoli prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podsistem (član 25 stav 17);
- 6) pusti u rad stabilne podsisteme, iako ne ispunjavaju osnovne zahtjeve u pogledu projektovanja, izgradnje i ugradnje i nemaju dozvolu za korišćenje stabilnih podsistema (član 30 stav 1);
- 7) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 33 stav 1);
- 8) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori za vučna vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima datim u TSI (član 35 stav 2);
- 9) najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja vozila ne obavijesti Agenciju o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 39 stav 5);
- 10) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem, koji već imaju dozvolu za stavljanje na tržište, a prethodno ne dostavi Agenciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 40 stav 1);
- 11) prije prve upotrebe vozila Agenciji ne podnese zahtjev za upis u registar iz člana 41 stav 1 ovog zakona (član 41 stav 2);
- 12) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Agenciji ako dođe do promjene podataka koje su upisane u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz člana 41 stav 1 ovog zakona (član 41 stav 3);
- 13) ne dostavi i ne ažurira podatke za upis u registar infrastrukture (član 43 stav 4);
- 14) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 63 stav 1);
- 15) u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje ne vrši nadzor iz člana 64 stav 1 ovog zakona (član 64 stav 5);
- 16) pristupi željezničkoj infrastrukturi bez sertifikata o bezbjednosti za prevoz (član 65 stav 1);
- 17) u roku od osam dana od dana nastanka promjene bez odlaganja ne obavijesti Agenciju o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja) (član 66 stav 8);

18) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agenciju o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 71 stav 5);

19) postavi instalacije i uređaje iz člana 78 stav 1 ovog zakona na željezničkom području bez odobrenja Agencije, koje se izdaje na osnovu prethodnog mišljenja upravljača infrastrukture (član 78 stav 2);

20) na željezničkim stanicama i stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 79 stav 1);

21) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvađa ili ne ukršta samo u službenom mjestu, i ako nijesu ispunjeni uslovi iz člana 80 st. 2 do 4;

22) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 81 stav 2);

23) po završetku radova sa željezničke pruge ne ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova (član 81 stav 3);

24) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 82 stav 1);

25) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne ispunjava uslove utvrđene zakonom kojim se uređuje planiranje i izgradnja objekata (član 82 stav 2);

26) za elektrificirane pruge, gdje postoji opasnost povreda od previsokog napona ne odredi izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, način bezbjednog rada, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruži i pružnim postrojenjima, pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima, kada je kontaktna mreža pod naponom (član 84 stav 1);

27) na signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima i uređajima ili drugim električnim uređajima ili na djelovima tih postrojenja ili uređaja koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže moraju ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 84 stav 2);

28) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 85 stav 1);

29) obavlja poslove održavanja podsistema energija iz člana 85 stav 1 ovog zakona, a nije registrovano za obavljanje tih poslova i ne ispunjava uslove utvrđene zakonom (član 85 stav 2);

30) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruži, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena propisanim signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima koji su propisani članom 86 stav 1 ovog zakona;

31) u slučaju priključenja željeznička pruga koja nema ugrađene pružne auto-stop uređaje na prugu sa ugrađenim auto-stop uređajima, ulazni signali i predsignali priključne pruge u željezničkoj stanici ili u drugom službenom mjestu (ukrsnici ili rasputnici), priključenja nijesu opremljena pružnim auto-stop uređajima ili zaštitnom skretnicom u putu vožnje (član 86 stav 2);

32) vrši poslove održavanja signalno-sigurnosnih uređaja iz člana 87 stav 1 ovog zakona, a nije registrovano za obavljanje tih poslova i ne ispunjava uslove utvrđene zakonom (član 87 stav 2);

33) željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 89 stav 2);

34) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 90 stav 1);

35) vrši poslove održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a nije registrovano u Crnoj Gori i ne ispunjava uslove koji se odnose na stručnost, tehničku opremljenost i pokrće za odgovornost (član 90 stav 2);

36) unaprijed ne odredi red vožnje i njegov period važenja u javnom prevozu putnika i ako ga ne objavi u štampanim medijima najmanje 15 dana prije njegovog stupanja na snagu (član 92 st. 2 i 5);

37) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 94 stav 1);

- 38) nepravilno sastavi voz i ne provjeri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna, pravilno tovarena, sposobna za odgovarajuću brzinu i vrstu kočenja (član 94 stav 2);
- 39) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračena maksimalna brzina voza (član 95 stav 2);
- 40) ne vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 99 stav 1);
- 41) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 101 ovog zakona;
- 42) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 102 st.1 do 5);
- 43) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju uslovima iz tehničke dokumentacije za odobreni tip vozila (član 103);
- 44) lokomotiva, motorni voz, elektromotorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljeni u skladu sa članom 104 ovog zakona;
- 45) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 105 ovog zakona;
- 46) koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 106 stav 4);
- 47) lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila nije sertifikovano (član 107 stav 1);
- 48) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 108 stav 1);
- 49) prije puštanja vozila u eksploataciju ne obavi tehnički pregled vozila, a po dobijanju dozvole za korišćenje vozila (član 110 stav 1);
- 50) obavlja tehnički pregled vozila, a nije registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za tehnički pregled željezničkih vozila i ne ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme (član 110 stav 2);
- 51) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 111 ovog zakona;
- 52) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost za obavljanje tih poslova ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije provjerena (član 115 stav 6);
- 53) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 116 ovog zakona;
- 54) izdaje licencu u više od jednog primjerka (član 117 stav 6);
- 55) izda sertifikat za upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 119 ovog zakona;
- 56) ne vodi registar sertifikata (član 122 stav 1);
- 57) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 125 ovog zakona;
- 58) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove i nije psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (član 127 stav 1);
- 59) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova na koje je raspoređen ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 132 stav 2);
- 60) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove na koje je raspoređen (član 132 stav 1);
- 61) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 135 st. 1 i 2);
- 62) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 137);
- 63) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 140 i 141 ovog zakona;
- 64) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici traje manje od vremena propisanog članom 142 ovog zakona;
- 65) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 143 stav 3);
- 66) ne donese akt iz člana 145 stav 1 ovog zakona kojim se određuju željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora (član 145 stav 2);

67) u okviru svoje djelatnosti ne organizuje redovno i efikasno vršenje unutrašnje kontrole nad bezbjednošću željezničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom (član 147 stav 1);

68) komisiji uskrati prava propisana članom član 149 stav 1;

69) nezavisno od Komisije ne vrši istraživanje uzroka i posljedica svih vanrednih događaja u željezničkom saobraćaju i oklosti u kojima su nastali (član 155 stav 1);

70) bez odlaganja ne obavijesti Komisiju za istraživanje o vanrednom događaju u željezničkom saobraćaju i inspektora za željeznički saobraćaj (član 155 stav 6);

71) se nađe na mjestu vanrednog događaja, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica, a odmah po saznanju za vanredni događaj ne preduzme mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima (član 156 stav 1);

72) po saznanju za vanredni događaj bez odlaganja ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, Komisiju za istraživanje, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu (član 156 stav 3);

73) na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavješćavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 158 stav 3);

74) kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta (član 159 stav 4);

75) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 159 stav 7);

76) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 161 stav 1);

77) uslove i način obavljanja prevoza na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici utvrdi aktom vlasnika industrijske, odnosno lučke željeznice, a bez prethodno pribavljene saglasnosti Agencije (član 169 stav 1);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 38), 39), 53), 54), 60), 74), 75) ovog člana i člana 151 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura.

Član 175

Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema (član 25 stav 7);

2) ne obezbijedi ispitivanje vozila na mreži u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva i sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja, koji dostavlja Agenciji (član 35 stav 7);

3) ne dostavi Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 55 stav 3);

4) ne odredi izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mjere bezbjednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontakt na mreži pod naponom (član 84 stav 1);

5) se signalni, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 88 stav 3);

6) upravljaču ne dostave podatke koji se odnose na poslove željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika kao i na objekte prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju poslova (član 91 stav 2);

7) ne označi željeznička vozila brojevima, slovima i drugim oznakama (član 97 stav 1);

8) ne označi vozove brojevima (član 97 stav 2);

9) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 98 stav 1); .

10) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 98 stav 2);

11) lice zaduženo za održavanje ne vodi posebno dosije za svako vozilo za koje je zaduženo (član 106 stav 8);

12) ne pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima (član 113 stav 2);

13) bez odlaganja ne dostavi Agenciji kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda (član 118 stav 2);

14) u toku upravljanja vučnim vozilom nema kod sebe sertifikat i ne pokaže ga na zahtjev ovlaštenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 119 stav 7);

15) mašinovođi ne izda ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 123 stav 4);

16) nepreduzme potrebne mjere, uključujući vanredni zdravstveni pregled ili oduzimanje sertifikata nakon saznanja o pogoršanju zdravstvenog stanja mašinovođe kojim je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje ili u slučaju ako ga ljekar obavijesti (član 124 stav 5);

17) ne obavijesti odmah Agenciju o slučajevima nesposobnosti za rad mašinovođe koji traju duže od tri mjeseca (član 124 stav 7)

18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 126 stav 5);

19) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 129);

20) ne uputi željezničkog radnika za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim slučajevima koji mogu uticati na zdravstvenu sposobnost željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 130 stav 1);

21) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 142 stav 4);

22) ne uredi radno vrijeme i odmor staničnog i voznog osoblja aktom iz člana 145 ovog zakona;

23) ne vode evidenciju o vanrednim događajima u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 155 stav 7);

24) ne utvrdi akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici uz prethodnu saglasnost Agencije (član 169 stav 1).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura.

Novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice u slučaju nepoštovanja odredaba propisanih članom 163 stav 5 ovog zakona.

Član 176

Novčanom kaznom od 200 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako:

1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 88 stav 2);

2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj provjeri stručne osposobljenosti (član 115 stav 3);

3) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavijesti Agencija (član 123 stav 1);

4) u toku regulisanja željezničkog saobraćaja nema kod sebe dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja i ne pokaže je na zahtjev ovlaštenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod upravljača, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 126 stav 4);

5) prije zasnivanja radnog odnosa ne obavi zdravstveni pregled (član 128 stav 1)

6) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne obavi zdravstveni pregled (član 128 stav 2);

7) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 133 stav 3);

8) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 146 stav 1).

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Podzakonski akti

177

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana, primjenjivaće se podzakonski akti doneseni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih željeznica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Važenje dozvola i sertifikata

Član 178

Dozvole za korišćenje željezničkih vozila, djelova i opreme za željeznička vozila, uređaja, djelova i opreme za željezničku infrastrukturu, sertifikati i licence izdati do dana stupanja na snagu ovog zakona ostaju na snazi do isteka roka na koi su izdati.

Usaglašavanje poslovanja

179

Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da usklade Sistem upravljanja bezbjednošću sa ovim Zakonom u roku od 3 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Obavljanje poslova

Član 180

Do određivanja ovlašćenog tijela, poslove ovlašćenog tijela obavljaće Agencija.

Primjena

Član 181

Odredbe člana 18 stav 8, člana 22 stav 2, člana 29 stav 2, člana 33 stav 12, člana 55 stav 7 i člana 62 ovog zakona, primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

Započeti postupci

Član 182

Postupci koji su pokrenuti prije stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po propisima koji su važili do dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja zakona

Član 183

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14).

Stupanje na snagu

Član 184

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

OBRAZLOŽENJE

I Ustavni osnov

Ustavni osnov za donošenje ovog Zakona sadržan je u odredbama člana 16 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za Crnu Goru.

II Razlozi za donošenje Zakona

Programom rada Vlade za 2025. godinu i Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji donošenje Zakona predviđeno je za II kvartal 2025. godine.

S obzirom na stratešku opredijeljenost Države u pogledu pristupanja EU, postizanje potpune usklađenosti sa EU propisima u oblasti željezničkog saobraćaja predstavlja važan korak i jedan od ključnih razloga za donošenje novog Zakona. Donošenjem novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice izvršiće se harmonizacija nacionalnog zakonodavstva sa propisima Evropske unije u dijelu ispunjenja završnih mjerila za pregovaračko poglavlje 14, u dijelu postizanja nezavisnosti regulatornog organa i nacionalnog organa za bezbjednost u željezničkom saobraćaju, kao i dalje usklađivanje nacionalnih propisa sa propisima EU u oblasti unapređenja sistema upravljanja bezbjednošću, izdavanja dozvola, licenci i sertifikata upravljaču infrastrukture i željezničkim prevoznicima, stručnog osposobljavanja željezničkih radnika koji neposredno učestvuju u organizaciji i vršenju željezničkog saobraćaja, istraživanje vanrednih događaja, izradu i objavljivanje bezbjednosnih preporuka

U cilju uspostavljanja nezavisnog regulatornog organa, Zakonom o željeznici je predviđeno formiranje Agencije za željeznice, koja bi osim funkcije regulatora obavljala i poslove nacionalnog tijela za bezbjednost u željezničkom saobraćaju. Ovo tijelo će preuzeti dio nadležnosti postojeće Uprave za željeznice, što uslovljava izmjenu važećeg Zakona u dijelu poslova koje sada obavlja Uprava za željeznice.

Prijedlog Zakona obezbjeđuje očuvanje i unapređenje bezbjednosti željezničkog sistema Crne Gore i postizanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Evropske unije. Takođe, prijedlogom Zakona se zahtijeva da željeznički prevoznik ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz, a upravljač infrastrukture sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Sertifikatima se utvrđuje da su željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture uspostavili sistem upravljanja bezbjednošću kojim se postižu zajednički ciljevi bezbjednosti i to kroz primjenu zajedničkih bezbjedonosnih metoda.

U cilju sprječavanja željezničkih nesreća i njihovog ponavljanja potrebno je vršiti istraživanje tehničkih uzroka koji su doveli do nastanka nesreća i nezgoda. S tim u vezi, zakonskim prijedlogom definisano je nezavisno istraživanje tehničkih uzroka nesreća koje sprovodi komisija za istraživanje nesreća i nezgoda.

Zakonskim prijedlogom utvrđuju se osnove za postizanje tehničke usklađenosti, smanjivanje prepreka, kao i poboljšavanje i razvoj usluga u međunarodnom željezničkom saobraćaju. Usklađenim postupkom za izdavanje upotrebnih dozvola infrastrukturnih podsistema i dozvola za željeznička vozila, i nadzorom ispunjavanja osnovnih zahtjeva (bezbjednost, pouzdanost i dostupnost, zaštita zdravlja i životne sredine, tehnička usklađenost i pristupačnost) doprinosi se ostvarenju interoperabilnosti, odnosno uspostavljanju željezničkog sistema za bezbjedan i kontinuiran saobraćaj vozova u Evropskoj uniji.

Zakonskim prijedlogom prenose se jedinstveni uslovi Evropske unije za davanje licenci mašinovođama za upravljanje lokomotivama i vozovima. Licencom za mašinovođe se dokazuje ispunjavanje zdravstvenih zahtjeva, osnovne obuke i stručne osposobljenosti, a sertifikatom se potvrđuje poznavanje infrastrukture, te sposobnost upravljanja vozilima i poznavanje jezika.

Nakon izrade nacrtu Zakona, sprovedena je Javna rasprava u trajanju od 20 dana. Javna rasprava je sprovedena dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija u pisanom ili elektronskom obliku, a u sklopu Javne rasprave održan je Okrugli sto, u Privrednoj komori Crne Gore dana 17. aprila 2025. godine.

Zakonom o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice se postižu svi proklamovani ciljevi Vlade iz oblasti programa rada Vlade, Programa pristupanja Crne Gore EU, kao i svim objavljenim strategijama relevantnim za željeznički saobraćaj

III Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama

U Prijedlogu Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti na željeznici primijenjeni su propisi Evropske Unije (EU), i to:

32016L0797

Direktiva 2016/797/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta od 11. maja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sistema u Zajednici, OJ L 138, 26.5.2016, str. 44. (prerađena) dopunjenu Direktivom 2020/700/EZ od 25.05.2020. OJ L 165, 27.5.2020, str. 27

Djelimično usklađeno

32007L0059

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima u željezničkom sistemu u Zajednici, OJ L 315, 3.12.2007. dopunjena Direktivom Komisije 2014/82/EU od 24 juna 2014. OJ L 184, str. 11, Direktivom Komisije 2016/882 od 1. juna 2016. OJ L 146, str. 22 i Regulativom Komisije 2019/554 od 5. aprila 2019. OJ L 97 str. 1.

Djelimično usklađeno

32016L0798

Direktiva Savjeta 2016/798/EZ od 11. maja 2016. o bezbjednosti na željeznicama Zajednice, OJ L 138, 26.05.2016., str. 102 (prerađena)

Djelimično usklađeno

Potpuna usklađenost sa prethodno navednim direktivama će se postići donošenjem podzakonskih akata koji će biti doneseni na osnovu ovog Zakona.

IV Objašnjenje osnovnih pravnih instituta

Prijedlog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, koncipiran je u 22 poglavlje, i to: Osnovne odredbe, Interoperabilnost, Dozvole za korišćenje podsistema, Registar željezničkih vozila i infrastrukture, Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti, Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju, Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za

upravljanje željezničkom infrastrukturom, Podsystemi infrastrukture, Podsystem energija, Podsystem kontrola, upravljanje i signalizacija, Regulisanje i upravljanje saobraćajem, Željeznička vozila, Uslovi koje moraju da ispunjavaju željeznički radnici, Istraživanje nesreća i nezgoda, Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva, Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju, Zaštita željezničke infrastrukture i vozila, Industrijska željeznica, lučka željeznica, industrijski kolosjek, gradska željeznica, žičara, Inspekcijski nadzor, Kaznene odredbe i Prelazne i završne odredbe.

Poglavlje I - Osnovne odredbe

Članovima 1 do 5 Prijedloga Zakona definisan je predmet Zakona, uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja i postizanje interoperabilnosti željezničkog sistema, izgradnja rekonstrukcija i obnova željezničke infrastrukture, kao i značenja pojedinih izraza upotrijebljenih u Zakonu pri čemu su pojedini izrazi usklađeni sa značenjima datim direktivama Evropske Unije koji uređuju ovu oblast.

Poglavlje II – Interoperabilnost

Članovima od 6 do 28, definisan je željeznički sistem, kao i konvencionalni željeznički sistem i sistem velikih brzina, podsystemi, zahtjevi za interoperabilnost, osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti kao i posebni zahtjevi za obezbjeđivanje interoperabilnosti strukturnih i funkcionalnih podsystema, tehničke specifikacije interoperabilnosti, sastavni djelovi interoperabilnosti, ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, eksploataciono ispitivanje, neusaglašenost sastavnih djelova interoperabilnosti sa TSI, puštanje u rad podsystema, postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsystema i neuskađenost podsystema sa osnovnim zahtjevima.

Poglavlje III – Dozvole za korišćenje podsystema

Članovima od 28 do 41 uređena je oblast kojom se definiše način izdavanja dozvole stabilnih i mobilnih podsystema, dozvola za tip vozila, tehnički pregled vozila, dozvole za korišćenje vozila koja su usklađena sa TSI, dodatna dozvola za korišćenje za vozila koja su usklađena sa TSI, obnavljanje ili unaprijeđenje strukturnog podsystema, sastavnih djelova interoperabilnosti i elemenata podsystema, kao i oduzimanje i suspenzija dozvole za korišćenje vozila.

Poglavlje IV – Registar željezničkih vozila i infrastrukture

Članovima 42 i 44 definisani su obaveza i način vođenja registra željezničkih vozila, njegova integracija u registar Agencije EU za željeznice i obaveza i način vođenja registra željezničke infrastrukture.

Poglavlje V – Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti

Članovima od 45 do 55 definisani su uslovi i način rada prijavljenih i imenovanih tijela.

Poglavlje VI - Upravljanje bezbjednošću u željezničkom saobraćaju

Članovima 56 do 67 definisana je odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju, kao i zajednički pokazatelji bezbjednosti, zajedničke bezbjedonosne metode, zajednički bezbjedonosni ciljevi, prijavljivanje nacionalnih propisa za bezbjednost, sistem upravljanja bezbjednošću i nadzor nad sistemima za upravljanje bezbjednošću.

Poglavlje VII – Sertifikat o bezbjednosti za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom

Članovima od 68 do 77 definisani su sertifikati o bezbjednosti za prevoz, način izdavanja sertifikata, priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat, oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz, kao i način izdavanja, priznavanje i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice, način izdavanja i oduzimanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske i lučke željeznice.

Poglavlje VIII – Podsistemi infrastrukture

Članovima od 78 do 85 definisani su tehnički uslovi za podsistem infrastruktura, podjela pruga, gradnja u pružnom pojasu, instalacije, prostor za putnike, pristup do vozova i službenih mjesta, odvajanje željezničkih pruga, mjere bezbjednosti pri izvođenju radova na željezničkoj pruzi i održavanje željezničkih pruga.

Poglavlje IX – Podsistem energija

Članovima 86 do 88 definisani i podsistem područja energija, uključujući njihove tehničke uslove, mjere bezbjednosti na elektrificiranim prugama i održavanje podsistema energija.

Poglavlje X – Podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija

Članovima od 89 do 93 definisani su tehnički uslovi za signalno-sigurnosne uređaje, održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, signali, signalne oznake i oznake na pruzi, telekomunikaciona mreža i održavanje željezničke telekomunikacione mreže.

Poglavlje XI – Regulisanje i upravljanje saobraćajem

Članovima od 94 do 103 definisan je poslovni red stanice, red vožnje, poštovanje reda vožnje, sastav voza, brzina voza, pravila saobraćaja, označavanje željezničkih vozila i vozova, opremanje i osvjetljavanje voza, evidencije o vozovima i naročite pošiljke.

Poglavlje XII – Željeznička vozila

Članovima od 104 do 113 definisani su tehnički uslovi za željeznička vozila, opremanje željezničkih vozila kočnim uređajima, uređaji koji se ugrađuju na vozila, uređaji i oprema vučnih vozila, putničkih kola, lice zaduženo za održavanje, kao i radionice za odražavanje i tehnički pregled vozila.

Poglavlje XIII – Uslovi koje moraju ispunjavati željeznički radnici

Članovima od 114 do 150 definisani uslovi za željezničke radnike, stručno osposobljavanje i usavršavanje, provjera stručne osposobljenosti, stručno osposobljavanje mašinovođa, uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom, licenca za upravljanje vučnim vozilom, oduzimanje licence, sertifikat, oduzimanje sertifikata, registri i razmjena informacija, prestanak radnog odnosa, izdavanje dozvole za regulisanje željezničkog saobraćaja, zdravstvena sposobnost, vrste zdravstvenih pregleda, zdravstvene ustanove, redovni i vanredni zdravstveni pregledi, zabrana obavljanja poslova, ispitivanje sposobnosti za rad željezničkog radnika, ispitivanje alkoholisanosti, radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja, trajanje smjena staničnog osoblja, dnevni odmori, kao i unutrašnji nadzor i organizacije unutrašnjeg nadzora.

Poglavlje XIV –Istraživanje nesreća i nezgoda

Članovima od 151 do 160 definisana su postupanja u slučaju nesreća i nezgoda, rad komisije za istraživanje, istražni postupak, bezbjednosne preporuke i vođenje baze podataka, spasavanje lica i uspostavljanje saobraćaja.

Poglavlje XV – Ukrštanje željezničkih pruga i javnih puteva

Članovima od 161 do 164 definisano je ukrštanje pruge i javnog puta, razmak između željezničke pruge i javnog puta i održavanje putnih prelaza.

Poglavlje XVI – Unutrašnji red u željezničkom saobraćaju

Članovima 165 i 166 propisano je poštovanje unutrašnjeg reda kao i ograničavanje pristupa i kretanja na željezničkom području.

Poglavlje XVII – Zaštita željezničke infrastrukture i vozila

Članom 167 definisane su zabrane koje se moraju poštovati radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja.

Poglavlje XVIII – Industrijska željeznica, lučka željeznica, industrijski kolosjek, gradska željeznica i žičara

Članovima od 168 do 173 definisana je oblast industrijske i lučke željeznice, priključenje industrijske i lučke željeznice na željezničku infrastrukturu, tehnički uslovi, primjena određenih normi iz zakona koja se odnosi samo na industrijsku i lučku željeznicu, industrijski kolosjeci, održavanje industrijskog kolosjeka, vučna vozila na industrijskom kolosjeku kao gradska željeznica i žičara.

Poglavlje XIX – Inspekcijski nadzor

Članom 174 definisan je inspekcijski nadzor i način sprovođenja nadzora.

Poglavlje XX – Kaznene odredbe

Članovima od 175 do 177 propisane su kaznene odredbe, visina novčane kazne za pravna lica, fizičko i odgovorno lice.

Poglavlje XXI – Prelazne i završne odredbe

Članovima od 178 do 183 definisana je rok važenja dozvoa do stupanja na snagu ovog Zakona, način sprovođenja postupaka pokrenutih prije stupanja na snagu ovog Zakona, obaveza Agencije da svoju unutrašnju organizaciju uskladi sa odredbama ovog Zakona prestanak važenja Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Sl. list CG”, br.1/14 i 6/14), kao i dan stupanja na snagu zakona.

V RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Osnovni razlog donošenja ovog zakona po hitnom postupku je obezbjeđivanje preduslova za zatvaranje dva završna mjerila u okviru Pregovaračkog poglavlja 14 – Saobraćajna politika i formiranje Agencije za željeznice.



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja

Naziv propisa	Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice	
Klasifikacija propisa po oblastima i podoblastima uređivanja	oblast	podoblast
	XVIII. Saobraćaj i komunikacije	Saobraćaj
Klasifikacija po pregovaračkim poglavljima Evropske Unije	poglavlje	potpoglavlje
	14	14.20.40.10
Ključni termini - eurovok deskriptori	Zakon, bezbjednost, interoperabilnost	

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA

NAZIV PROPISA

ZAKON O BEZBJEDNOSTI I INTEROPERABILNOSTI
ŽELJEZNICE

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Pravni okvir u oblasti željezničkog saobraćaja u Crnoj Gori je usklađen sa III paketom propisa Evropske unije iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, koji je bio na snazi do 2016. godine, kada je objavljen IV paket propisa. U cilju usaglašavanja sa novim paketom, a što je uslov za zatvaranje PP 14- Saobraćajna politika, pripremljen je nacrt novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice.

Nacrtom Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predložena su rješenja koja doprinose ispunjavanju završnih mjerila za Pregovaračko poglavlje 14.

Klaster 4 (zelena agenda i održiva povezanost) obuhvata poglavlja o saobraćajnoj politici, energetici, transevropskim mrežama, kao i životnoj sredini i klimatskim promjenama i ima značajne veze sa Programom ekonomskih reformi Crne Gore, Ekonomskim i investicionim planom Komisije i Zelenom agendom za Zapadni Balkan. Sva četiri poglavlja su otvorena, sa završnim mjerilima koja ostaju da se ispune u svakom poglavlju. Za PP 14, napredak Crne Gore sada treba da se fokusira na usklađivanje zakonodavstva sa IV paketom EU propisa za oblast željeznice, kako bi se osiguralo potpuno otvoreno tržište za putničke i teretne usluge, interoperabilnost željezničke mreže i primjena jednakih standarda kako na realizaciji infrastrukturnih projekata, tako i u implementaciji zahtjeva za bezbjednost koji se odnose na zaposlene u željezničkom sistemu, organizaciju i način rada željezničkih kompanija isl.

U oblasti željezničkog saobraćaja, usvojen je novi Zakon o željeznici čime je obezbijedena operativna nezavisnost i obaveza za odgovarajuće kadrovsko popunjenje željezničkog regulatornog tijela i organa za bezbjednost željeznice. Treba uzeti u obzir i druge zahtjeve, kao što je uvođenje višegodišnjih ugovora o održavanju željezničke infrastrukture, zasnovanih na učinku, efektivnoj kontroli troškova, regulatornom nadzoru i planovima za održivu i racionalizovanu rehabilitaciju željezničke infrastrukture.

Paralelno sa ovim Zakonom, neophodno je usvojiti i Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, zbog predviđenog ukidanja Uprave za željeznice i formiranja Agencije za željeznice, koja će preuzeti dio poslova od Uprave, a koji su propisani važećim Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza. Upravo je riječ o poslovima iz oblasti bezbjednosti, licenciranja željezničkih radnika, kontrole primjene Sistema upravljanja bezbjednošću.

Primjena novog Zakona o željeznici je odložena do 1. januara 2026. godine, upravo iz razloga usvajanja i novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice. U slučaju da ostane na snazi važeći Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza, doći ćemo u situaciju da ukidanjem Uprave za željeznice i osnivanjem Agencije za željeznice, nemamo jasno propisanu nadležnost i kontrolu nad sprovođenjem propisa, čime bi se dovela u pitanje organizacija željezničkog saobraćaja, sa posebnim akcentom na bezbjednost.

Nacrtom Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predložena su rješenja koja doprinose ispunjavanju završnih mjerila za PP 14 u smislu usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema u okviru Evropske unije, Direktivom (EU) 2016/798 o bezbjednosti na željeznici, Direktivom 2007/59/EC o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu u Uniji, Uredbom (EU) 2016/424 o žičarama

Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/762 kojom se uspostavljaju zajedničke metode bezbjednosti o zahtjevima sistema upravljanja bezbjednošću.

Neusvajanje ovog propisa onemogućilo bi primjenu novog Zakona o željeznici. S obzirom na stratešku opredijeljenost Države u pogledu pristupanja EU, postizanje potpune usklađenosti sa EU propisima u oblasti željezničkog saobraćaja predstavlja važan korak i zadržavanje statusa quo, odnosno nedonošenje ovog propisa u tom smislu nije prihvatljiva opcija, jer osim na funkcionisanje željezničkog sistema nanosi štetu i samom procesu pregovora za pristupanje EU.

„Status quo“ u ovom slučaju bi značio i nemogućnost zatvaranja Pregovaračkog poglavlja 14, jer se i jedan dio mjerila za zatvaranje istog odnosi na osiguravanje nezavisnosti regulatornog organa i nacionalnog organa za bezbjednost u željeznici.

2. Ciljevi

- **Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?**
- **Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Opšti cilj: Uspostavljanje efikasnog, bezbjednog, interoperabilnog i konkurentnog željezničkog sistema u Crnoj Gori, u skladu sa zakonodavstvom i politikama Evropske unije.

Specifični ciljevi:

Usklađivanje zakonodavstva Crne Gore sa Direktivom (EU) 2016/798 o bezbjednosti željeznice i Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema; jačanje institucionalnog okvira, uključujući jačanje nezavisnosti i kapaciteta nacionalnog tijela za bezbjednost; unaprjeđenje procesa izdavanja dozvola i sertifikata za željezničke operatere; povećanje nivoa bezbjednosti, kroz definisanje jasnih odgovornosti svih aktera u sistemu.

U predloženi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice transponovane su: Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema u okviru Evropske unije, Direktiva (EU) 2016/798 o bezbjednosti na željeznici, Direktiva 2007/59/EC o sertifikaciji mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu u Uniji, Uredbom (EU) 2016/424 o žičarama i Delegirana uredba Komisije (EU) 2018/762 kojom se uspostavljaju zajedničke metode bezbjednosti o zahtjevima sistema upravljanja bezbjednošću s ciljem usaglašavanja nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU, ispunjenjem zahtjeva iz mjerila za zatvaranje PP 14 i konačno usaglašavanja važećeg Zakona sa izmjenama predviđenim Zakonom o željeznici, čijom primjenom će se pojedini poslovi Uprave za željeznice prenijeti u Agenciju za željeznice.

Usvajanjem Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice postižu se svi proklamovani ciljevi Vlade iz oblasti programa rada Vlade, Programa pristupanja Crne Gore EU, kao i svim objavljenim strategijama koje su relevantne za željeznički saobraćaj (Strategija razvoja željeznice 2017-2027, Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035).

3. Opcije - Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati „status quo“ opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).

- **Obrazložiti preferiranu opciju?**

Kako je navedeno pod tačkom 1, ovim propisom se postiže ključno usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa propisima EU u oblasti uključivanja Crne Gore u jedinstveno željezničko tržište Evrope, tako da opcija „statusa quo“ i nedonošenje propisa nije razmatrano, jer bi predstavljalo korak unazad u sprovođenju reformi željezničkog sistema.

Preferirana opcija podrazumijeva sveobuhvatno normiranje oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog sistema kroz donošenje novog zakona koji će u potpunosti implementirati relevantne EU propise. Razlozi za izbor preferirane opcije su: potpuno usklađivanje sa zahtjevima četvrtog željezničkog paketa EU; unaprjeđenje institucionalnog okvira i povećanje nezavisnosti nacionalnih tijela; omogućavanje šireg pristupa tržištu i otvaranje prema stranim operaterima; uvođenje savremenih pravila

o upravljanju bezbjednošću i tehničkom interoperabilnošću; povećanje pravne sigurnosti za sve učesnike u sektoru i konačno bolji pristup fondovima EU za infrastrukturne projekte i jačanje regionalne povezanosti.

Zaključak:

Donošenje novog zakona je jedina opcija koja omogućava potpuno rješavanje postojećih problema, usklađivanje sa EU propisima, jačanje bezbjednosti, otvaranje tržišta i unapređenje institucionalnog okvira. Ova opcija je najefikasnija, najodrživija i strateški najracionalnija.

4. Analiza uticaja

- **Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.**
- **Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).**
- **Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.**
- **Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.**
- **Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.**

Odredbe novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice će imati direktan uticaj na sve kompanije željezničkog sistema – upravljača infrastrukture, željezničke prevoznike, korisnike željezničke infrastrukture, korisnike lučke željezničke infrastrukture. Indirektan uticaj primjene zakona ogleda se u boljem funkcionisanju i organizaciji željezničkog sistema, pojačanoj kontroli primjene propisa iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice što treba da ima pozitivne efekte na cjelokupan ekonomski razvoj i funkcionisanje željezničkog sistema.

Iz primjene Zakona ne proizilaze dodatni troškovi za građane i privredu, naprotiv, zakonska rješenja podstiču veću efikasnost i transparentnost u poslovanju privrednih subjekata na željeznici. Višegodišnja primjena ovakvih propisa u EU pokazala je samo benefite i veliki upliv privatnog kapitala na željeznici, najviše u dijelu prevoza roba i izgradnje robnih terminala koji će pospješiti kontejnerski prevoz željeznicom. Primjena ovog Zakona neće znatno doprinijeti uvećanju troškova poslovanja željezničkih privrednih društava, a trošak će se odnositi na izdavanje sertifikata u smislu da postoji mogućnost uvećanja trenutnih visina naknada za izdavanje dozvola i sertifikata za vozna sredstva i željezničke kompanije, koje svakako neće odstupati od visine naknada u zemljama regiona.

Novi troškovi poslovanja željezničkih privrednih društava

Primjenom novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice predviđeni su sljedeći novi troškovi za privredna društva, koji nastaju kao posljedica uvođenja i preciznijeg regulisanja obaveza vezanih za naknade za izdavanje i obnavljanje dozvola i sertifikata, troškove tehničke verifikacije dozvola za podsisteme, troškove za upis u registre i održavanje evidencija, obuke i sertifikaciju osoblja troškove prilagođavanja interoperabilnim zahtjevima.

Ovi troškovi su novi u smislu formalizacije obaveza prema evropskim direktivama, ali se u praksi većina njih primjenjivala djelimično ili bez sistemске kontrole. Primjenom zakona dolazi do formalizacije proširenja obima obaveza, što stvara određene operativne troškove za privredne subjekte.

Naknade za izdavanje i obnavljanje dozvola i sertifikata (čl. 69, 74, 77, 120, 122, 129)

Ove odredbe uvode sljedeće obaveze:

Sertifikati o bezbjednosti za prevoznike i infrastrukturu, sertifikati za upravljanje vučnim vozilima i za rad na regulaciji saobraćaja, licence i dozvole za radna mjesta koja do sada nijesu bila predmet formalne sertifikacije (npr. lica koja upravljaju saobraćajem). Ranije ovakve naknade nijesu bile propisane zakonom, već eventualno kroz interne pravilnike ili nisu uopšte postojale.

Troškovi tehničke verifikacije i dozvola za podsisteme (čl. 29–36)

Predviđa se uvođenje naknada za:

Odobravanje puštanja u rad strukturnih podsistema (infrastruktura, energija, kontrola i signalizacija), provjeru usklađenosti sa Tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (TSI), izdavanje dodatnih dozvola za korišćenje vozila.

Troškovi za upis u registre i održavanje evidencija (čl. 42)

Zakon propisuje vođenje posebnih registara za željeznička vozila, sertifikate i licence i infrastrukturu.

Trošak se odnosi na administrativnu taksu za upis voza u registar: 200€ (postojala i ranije).

Provjera ili promjena u registru: 50€ po zahtjevu.

Troškovi obuka i sertifikacije osoblja (čl. 110, 115, 117)

Uvedene su nove obaveze za: sertifikaciju lica koja upravljaju vozovima (npr. mašinovođe), sertifikaciju lica zaduženih za održavanje teretnih kola i drugih vozila, redovne provjere stručne osposobljenosti i zdravstvene sposobnosti, sertifikaciju za specifične vrste infrastrukture i vučnih vozila. Troškovi se odnose na obuku koja se sprovodi kod ovlaštenih organizatora, polaganje ispita i dobijanje sertifikata.

Troškovi prilagođavanja interoperabilnim zahtjevima (čl. 18–22)

Ovi troškovi se odnose na nabavku novih vozila, modernizaciju infrastrukture, na novu opremu i softver za signalizaciju i komunikaciju itd.

Zakon propisuje obaveznu primjenu tehničkih standarda EU (TSI), što znači dodatne troškove testiranja i verifikacije i angažovanje imenovanih/prijavljenih tijela.

Razlog povećanja naknada za izdavanje dozvola i sertifikata, uz iznose i procenete povećanja

Povećanje naknada za izdavanje dozvola i sertifikata predviđeno je iz sledećih razloga:

Usklađivanje sa evropskim praksama i tarifama u regionu, finansijska održivost buduće Agencije, veći obim kontrole i nadzora, što zahtijeva više kapaciteta i dodatne operativne troškove Agencije, a sve u cilju omogućavanja efikasnog rada i samofinansiranja Agencije, zatim uvođenja evropskih standarda u oblasti željezničkog saobraćaja i izgradnje stručne i tehnički osposobljene institucije bez dodatnog opterećenja budžeta države.

Trenutne naknade za izdavanje licence, sertifikata i dozvola u željezničkom saobraćaju:

- 1) za licencu za prevoz u željezničkom saobraćaju 2.500,00;
- 2) za licencu za upravljanje željezničkom infrastrukturom 2.500,00;
- 3) za sertifikat o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju:
 - po vučnom vozilu 25,00;
 - po vučenom vozilu 10,00.
- 4) za sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom:
 - po jednom km pružnih i staničnih kolosjeka 10,00;
 - po vučnom vozilu i vozilu za posebne namjene 25,00.
- 5) za dozvolu za tip vozila 800,00;
- 6) za dozvolu za korišćenje strukturnog podsistema željeznička vozila 500,00;
- 7) za izdavanje sertifikata licu zaduženom za održavanje teretnih kola 1.750,00;
- 8) za izdavanje sertifikata za funkcije održavanja:
 - za funkciju razvoja održavanja 800,00;
 - za funkciju upravljanja održavanjem 700,00;
 - za funkciju izvršenja održavanja 1200,00.
- 9) za izdavanje licence za upravljanje vučnim vozilom 60,00

Precizne cijene će biti propisane podzakonskim aktima Agencije, uz obavezu da ne premašuju prosjeke iz regiona.

Taksu od 200 € po vozu plaćaju željeznički prevoznici prilikom upisa vozila u Nacionalni registar željezničkih vozila, a osnov za naplatu je Zakon o administrativnim taksama ("Sl. list CG", br. 18/2019). Razlozi za moguće povećanje takse su digitalizacija, povezivanje i prilagođavanje sa ERA sistemima, pokrivanje troškova obrade, ažuriranja i kontrole dokumentacije, tehničkih unapređenja, ulaganja u IT infrastrukturu itd.

Naknade po članovima 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36 i 42 i njihova prethodna primjena

Naknade za registraciju, odobravanje promjena, sertifikaciju i upise već postoje i sada ih preuzima Agencija. Uglavnom se ne uvode nove naknade, već se zadržavaju postojeće, ali se njihovo utvrđivanje prenosi na Agenciju.

Član 29–36 regulišu postupke odobravanja podsistema i sertifikacije činioca interoperabilnosti.

Naknade se uvode prvi put u ovom obimu (ranije nije bilo naknada za verifikaciju po TSI i nacionalnim propisima).

Član 42 – Vođenje registra željezničkih vozila- naknade već postoje po Zakonu o administrativnim taksama.

Predlog zakona predviđa realne naknade u skladu sa praksom EU i zemalja regiona, a uvode se u cilju osiguravanja finansijske održivosti Agencije i profesionalizacije sektora.

Primjena ovog propisa će usloviti dodatno opterećenje administrativnih kapaciteta buduće Agencije za željeznice, a istovremeno rasteretiti administrativne kapacitete Ministarstva saobraćaja, iz razloga što će se dio poslova iz nadležnosti Ministarstva prenijeti na Agenciju, a riječ je o objavljivanju tehničkih specifikacija interoperabilnosti za sve podsisteme na željeznici, koje sada Ministarstvo objavljuje u formi pravilnika.

S obzirom na to da će Agencija kao nezavisni organ izdavati licence i sertifikate kako za ispitivače u ispitnim komisijama za polaganje stručnih ispita, tako i za željezničke radnike, očekuje se unaprjeđenje stanja u ovoj oblasti. Nakon osnicanja, očekuje se da će se Agencija priključiti mreži nacionalnih tijela za bezbjednost na regionalnom nivou, čija je Uprava za željeznice, a što pruža znatne benefite kako za zaposlene u ovom tijelu, tako i za željezničke radnike, u dijelu razmjene iskustva, otvaranja mogućnosti za dodatne obuke, mogućnosti korišćenja simulatora, kao i centara za obuku željezničkih radnika.

Očekujemo da će primjena novog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice doprinijeti efikasnijem radu željezničkih kompanija, upravo u smislu primjene zahtjeva za bezbjednost i interoperabilnost željeznice, te da će doprinijeti u dijelu unaprjeđenja obuka i sprovođenja stručnih ispita željezničkih radnika, koje će kontrolisati Agencija za željeznice, kao tijelo nezavisno u odnosu na Ministarstvo i željezničkih kompanija, a u skladu sa praksom u zemljama članicama EU.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- **Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?**

- **Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.**
- **Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.**
- **Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?**
- **Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proisteći finansijske obaveze?**
- **Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?**
- **Obrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.**
- **Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.**
- **Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?**
- **Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.**

Za implementaciju ovog propisa nije potrebno obezbjeđenje dodatnih sredstava iz Budžeta Crne Gore i iz njegove primjene ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.

Finansijska sredstva za rad Uprave za željeznice su obezbijeđena za tekuću godinu. S obzirom na to da je u toku izrada Budžeta za narednu fiskalnu godinu, ista se planiraju u skladu sa rokovima postavljenim od strane Ministarstva finansija. Osim budžetskih sredstava, buduća Agencija će se finansirati i kroz prihode koje će ostvarivati u okviru svoje djelatnosti u vidu naknade za izdavanje licenci, sertifikata i saglasnosti. Budući da će Agencija imati status pravnog lica, svi prihodi Agencije će biti realizovani preko računa tog organa.

Zakon predviđa donošenje podzakonskih akata koji neće prouzrokovati potrebu za dodatnim budžetskim sredstvima.

U okviru sprovedene Javne rasprave dostavljene su primjedbe, predlozi i sugestije u pisanom ili elektronskom obliku, a u sklopu Javne rasprave održan je Okrugli sto, u Privrednoj komori Crne Gore dana 17. aprila 2025. godine.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertna podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Eksterna ekspertna pomoć je korišćena kod izrade nacrtu Zakona, posredstvom Ministarstva evropskih poslova i UNOPS-a.

Konsultant je dostavio nacrt Zakona, koji je naknadno izmijenjen u pojedinim segmentima, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom i dostavljenim primjedbama i sugestijama tokom perioda trajanja Javne rasprave.

Sve pristigle primjedbe tokom i nakon Javne rasprave su razmotrene, a većina je uvažena.

U nastavku je link na Izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi o Nacrtu zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice:

<https://www.gov.me/clanak/izvjestaj-o-sprovedenoj-javnoj-raspravi-11>

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Prepreke za implementaciju ovog propisa se ogledaju u nedostatku administrativnih kapaciteta regulatora – Agencije za željeznice, za vršenje poslova koji će proistići iz primjene Zakona. Takođe, veće obaveze postoje i za upravljača infrastrukture i prevoznike, ali ova društva imaju znatno više administrativnih kapaciteta za realizaciju obaveze iz ovog Zakona.

U prvom koraku, sprovodiće se eksterne obuke zaposlenih u Ministarstvu, Agenciji za željeznice i željezničkim kompanijama. Potrebno je animirati mlade ljude, i za ove nove poslove napraviti izvjesne korekcije zarada kako bi se dugoročno riješio problem nedostatka kadrova. Indikatori koji će mjeriti ispunjenje ciljeva:

- Broj novih prevoznika;
- Broj riješenih regulatornih slučajeva;
- Primjena višegodišnjeg ugovora o održavanju infrastrukture za period 2025-2029;
- Primjena višegodišnjeg ugovora o obavezi javnog prevoza,
- Upotreba nove metodologije za naplatu naknada za trase vozova od 2025. godine;
- Uspostavljanje registra željezničke infrastrukture sa troškovima održavanja
- Povećanje kvaliteta usluge prevoza putnika i robe željeznicom;
- Broj izdatih dozvola za vozna sredstva,
- Broj kontrola koje će vršiti Agencija za željeznice, samim tim unapređenje rada željezničkih kompanija;
- Uspostavljanje i primjena sistema upravljanja bezbjednošću u svim kompanijama, uključujući i industrijsku i lučku željeznicu;
- Primjenu zahtjeva interoperabilnosti, odnosno objavljivanje TSIs i kontrola njihove primjene u svim podsistemima željeznice.

Za evaluaciju primjene Zakona biće zaduženo Ministarstvo saobraćaja i Agencija za željeznice.

Datum i mjesto

09. septembar 2025. godine



Starješina

Bykutebut

Maja Vukićević
MINISTARKA

**IZJAVA O USKLAĐENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM TEKOVINOM
EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MSA-IU/PZ/25/02
1. Naziv nacrt/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on Safety and Interoperability of Railways	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja	
- Sektor/odsjek	Direktorat za željeznički saobraćaj	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Slavica Knežević, slavica.knezevic@msa.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Tanja Dašić, 063209920, tanja.dasic@msa.gov.me Milena Milačić 069133400, milena.milacic@msa.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	/	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja	
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Sporazum ne sadrži odredbu koja se odnosi na normativni sadržaj predloga propisa.		
b) Step en ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
☐	ispunjava u potpunosti	
☐	djelimično ispunjava	
☐	ne ispunjava	
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
5. Veza nacrt/predloga propisa s Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (PPCG)		
- PPCG za period	2025-2026	
- Poglavlje, potpoglavlje	14. Saobraćajna politika, 1. Planovi i potrebe 1.2 Zakonodavni okvir, B) Željeznički saobraćaj	
- Rok za donošenje propisa	II Kvartal 2025	
- Napomena	Predlog propisa nije donijet u predviđenom roku zbog duže procedure međuresorskog usklađivanja.	
6. Usklađenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		
a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije		
/		
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije		
32016L0797		

Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema / Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union (recast)

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

32016L0798

Direktiva (EU) 2016/798 o bezbjednosti željezničkog sistema / Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast)

Djelimično usklađeno/Partially harmonized

32007L0059

Direktiva 2007/59/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta o davanju ovlačenja mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu Zajednice / Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community

Djelimično usklađeno/Partially harmonized

32005L0047

Direktiva Savjeta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. o Sporazumu između Zajednice evropskih željeznica (CER) i Evropske federacije radnika u saobraćaju (ETF) o određenim pitanjima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u željezničkom sektoru / Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector

Potpuno usklađeno/Fully harmonized

c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije

Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.

6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti

Potpuna usklađenost sa Direktivom 32016L0798 će se postići donošenjem Pravilnika o sadržini konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju nakon usvajanja ovog predloga zakona.

Potpuna usklađenost sa Direktivom 32007L0059 će se postići donošenjem:

-Podzakonskog akt kojim će se regulisati upotreba inteligentnih kartica (rok: IV kvartal 2026.godine)

-Pravilnika o zdravstvenim uslovima, načinu utvrđivanja zdravstvene sposobnosti (rok: kvartal II kvartal 2026.godine)

-Podzakonskog akta kojim će se regulisati uslovi i način stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i uslovi i način obavljanja stručnog ispita (rok: I kvartal 2026.godine)

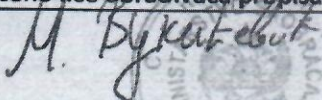
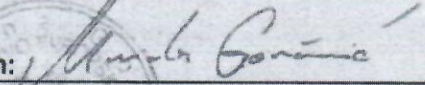
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu

/

8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa

Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je potrebno uskladiti predlog propisa.

/

9. Navedi da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
Navedeni izvori prava EU nisu prevedeni na crnogorski jezik.	
10. Navedi da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 Izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice je preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice nije bilo učešća konsultanata.	
Potpis / ovlašćeno lice obrađivača propisa	Potpis / ministarka evropskih poslova
 Datum:	 Datum:

Prilog obrasca:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacrt/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacrt/predloga propisa na Vladi		
MSA-TU/PZ/25/02		MSA-IU/PZ/25/02		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva (EU) 2016/798 o bezbjednosti željezničkog sistema (recast) - 32016L0798				
3. Naziv nacrt/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice		Proposal for the Law on Railway Safety and Interoperability		
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
Član 1. Predmet Ovom se Direktivom utvrđuju odredbe za osiguranje razvoja i poboljšanja bezbjednosti željezničkog sistema Unije te olakšanje pristupa tržištu usluga željezničkog prevoza putem: (a) usklađivanja regulatorne strukture u državama članicama; (b) definisanje odgovornosti između učesnika u željezničkom sistemu Unije;	Predmet Član 1 Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema. Bezbjednost željezničkog saobraćaja Član 2 Bezbjednost željezničkog saobraćaja obuhvata uslove koje treba da ispunjava željeznički sistem i njegovi učesnici od značaja za ostvarivanje bezbjednog i nesmetanog odvijanja željezničkog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		

(c) razvijanja zajedničkih bezbjednosnih ciljeva („CST-ovi”) i zajedničkih bezbjednosnih metoda („CSM-ovi”) s ciljem postepenog ukidanja potrebe za nacionalnim pravilima; (d) utvrđivanja načela za izdavanje, obnovu, izmjenu i ograničavanje ili ukidanje potvrda o bezbjednosti i uvjerenja o bezbjednosti; (e) zahtjeva za osnivanje nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost te tijela za istragu nesreća i incidenata u svakoj državi članici; i (f) određivanja zajedničkih načela upravljanja, regulisanja i nadzora bezbjednosti željeznice.				
Član 2. Područje primjene Ova Direktiva primjenjuje se na željeznički sistem u državama članicama koji se može raščlaniti na podsisteme za strukturna i funkcionalna područja. Ona obuhvata bezbjednosne zahtjeve za sistem kao cjelinu, uključujući bezbjedno upravljanje infrastrukturom i odvijanjem saobraćaja te međudjelovanje među željezničkim prevoznicima, upravljačima infrastrukture i ostalim učesnicima željezničkog sistema Unije. Ova Direktiva se ne primjenjuje na: (a) podzemne željeznice; (b) tramvaje i vozila lake željeznice i infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; ili (c) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema Unije i koje su namijenjene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog	Primjena Član 4 Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju. Ovaj zakon ne primjenjuje se na: 1) metroe; 2) tramvaje i druge lake šinske sisteme vozila uključujući i infrastrukturu kojom se koriste ta vozila; 3) mreže koje su funkcionalno odvojene od željezničkog sistema i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja, uključujući prevoznike koji obavljaju djelatnost na tim mrežama.	Potpuno usklađeno		

saobraćaja, kao ni prevoznike koji obavljaju djelatnost isključivo na tim mrežama. Države članice mogu iz područja primjene mjera za sprovođenje ove Direktive isključiti: (a) privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi vlasnik ili operator u svrhu obavljanja sopstvenog prevoza tereta ili prevoza osoba u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi; (b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, istorijsku ili turističku upotrebu; (c) infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uslovima sistema lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i (d) vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje provoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja. Nezavisno od stava 2., države članice mogu, prema potrebi, odlučiti primijeniti odredbe ove Direktive na podzemne željeznice i druge lokalne sisteme u skladu s nacionalnim pravom.				
Član 3. Definicije Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sledeće definicije:	Željeznički sistem Član 9 Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.	Potpuno usklađeno		

željeznički sistem Unije” znači željeznički sistem Unije kako je definisan u članu 2. tački 1. Direktive (EU) 2016/797;	Vrste željezničkih sistema Član 10 Željeznički sistemi su: 1) konvencionalni željeznički sistem; 2) željeznički sistem za velike brzine. Konvencionalni željeznički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h. Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu koju čine: 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika; 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe; 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe); 4) čvorovi za prevoz putnika; 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale. Konvencionalni željeznički sistem, pored mreže iz stava 2 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i vozila koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu. Željeznički sistem za velike brzine obuhvata željezničku mrežu koju čine: 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće; 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h; 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne			

	mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova. Željeznički sistem za velike brzine, pored mreže iz stava 4 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme. Željeznički sistem za velike brzine pored mreže i sistema iz st. 4 i 5 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju: 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, prema odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h; 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 4 tačka 2 ovog člana. Željeznička vozila Član 11 Željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) su vozila koja saobraćaju na cijeloj željezničkoj mreži ili nekom njenom dijelu i to: 1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne garniture sa sopstvenim pogonom i putnička kola; 2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za cijelu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona; 3) vozila za posebne namjene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i slično. Vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim vrstama željezničkih sistema za velike brzine iz člana 10 stav 5 ovog zakona.			

	Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.			
„upravljач infrastrukture” znači upravljач infrastrukture kako je definisan u članu 3. tački 2. Direktive 2012/34/EU Evropskog parlamenta i Savjeta (1);	Član 8 70) upravljач infrastrukture je pravno lice, koje je ovlašćeno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice (u daljem tekstu: upravljач);	Potpuno usklađeno		
„željeznički prevoznik” znači željeznički prevoznik kako je definisan u članu 3. tački 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće treba osigurati vuču, uključujući poduzeća koja osiguravaju samo vuču;	Član 8 84) željeznički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	Potpuno usklađeno		
„tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donesena u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, kojom je obuhvaćen svaki podsistem ili dio podсистема kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sistema Unije;	Član 8 64) tehničke specifikacije interoperabilnosti su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podсистема željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI);	Potpuno usklađeno		
„zajednički bezbjednosni ciljevi” (CST-ovi) znači minimalne nivoe bezbjednosti koje treba dostignuti sistem kao cjelina i, kada je to izvodljivo, različiti dijelovi željezničkog sistema Unije (kao što je konvencionalni željeznički sistem, željeznički sistem velikih brzina, dugački željeznički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prevoz tereta);	Zajednički bezbjednosni ciljevi Član 61 ZBC se utvrđuju najniži nivoi bezbjednosti koji moraju dostići različiti dijelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz ciljne nivoe bezbjednosti ili kroz kriterijume prihvatljivosti rizika za: 1) putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i rizike vezane za	Potpuno usklađeno		

	prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture; 2) rizike za društvo. ZBC sadrže rokove za sprovođenje, prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.			
zajedničke bezbjednosne metode” (CSM-ovi) znači metode kojima se opisuje ocjena nivoa bezbjednosti i postizanje bezbjednosnih ciljeva i usklađenost s drugim bezbjednosnim zahtjevima;	Član 8 83) zajedničke bezbjednosne metode su metode za ocjenu nivoa bezbjednosti i usaglašenosti sa drugim zahtjevima koji se odnose na bezbjednost željezničkog saobraćaja;	Potpuno usklađeno		
nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost” znači nacionalno tijelo kojem su povjereni zadaci u vezi sa bezbjednosti željeznice u skladu s ovom Direktivom ili bilo koje tijelo kojemu je više država članica povjerilo te zadatke kako bi se osigurao jedinstven sistema bezbjednosti;	Status Agencije Član 171 Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca. Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana. Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost. Osnivač Agencije je Vlada.	Potpuno usklađeno		
nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, nezavisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa bezbjednošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, i koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treće osobe;	Prijavljivanje propisa iz oblasti interoperabilnosti Član 27 Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći propisi: 1) važeći željeznički tehnički propisi; 2) svaka izmjena važećih propisa; 3) propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona.	Potpuno usklađeno		

	Novi željeznički tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima: 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve; 2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće. Nacrt novog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje. Novi propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji.			
„sistem upravljanja bezbjednošću” znači organizacija, aranžmani i postupci koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi osiguranja bezbjednog upravljanja svojom djelatnošću;	Član 8 55) sistem upravljanja bezbjednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili željeznički prevoznik radi bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja;	Potpuno usklađeno		
„glavni istražitelj” je osoba odgovorna za organizaciju i sprovođenje istrage i nadzor nad njom;	Član 8 13) glavni istražitelj je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;	Potpuno usklađeno		
„nesreća” znači neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili specifični niz takvih događaja koji imaju štetne posledice; nesreće se dijele u sledeće kategorije: sudari; iskliznuća; nesreće na željezničko-drumskim prelazima; nesreće s ljudskim žrtvama koje uključuju željeznička vozila u pokretu; požari i drugo;	Član 8 31)nesreća je neželjeni ili nenamjerni iznenadni događaj ili niz događaja koji ima štetne posljedice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou sa željezničkom prugom, druge nesreće izazvane željezničkim vozilima u pokretu, požari i slično);	Potpuno usklađeno		
ozbiljna nesreća” znači svaki sudar vozova ili iskliznuće voza koje ima za posledicu smrt najmanje jedne osobe ili teške povrede pet ili više osoba ili veliku štetu na željezničkim vozilima,	Član 8 42) ozbiljna nesreća je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili prouzrokovanje velike	Potpuno usklađeno		

infrastrukturi ili okolini te svaka druga nesreća sa sličnim poslasticama koja ima očigledan uticaj na regulisanje bezbjednosti željeznice ili upravljanje bezbjednošću; „velika šteta” znači šteta koju istražno tijelo može odmah procijeniti na ukupno najmanje 2 miliona EUR;	štete željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje dva miliona eura, kao i druga nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbjednost na željeznici ili na upravljanje bezbjednošću;			
incident” znači svaki događaj, osim nesreće ili ozbiljne nesreće, koji utiče ili može uticati na bezbjednost željezničkog prevoza;	Član 8 19) incident je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova i koji negativno utiče na bezbjednost saobraćaja, a nije nesreća ili ozbiljna nesreća;	Potpuno usklađeno		
istraga” znači postupak koji se provodi u svrhu sprečavanja nesreća i incidenata koji uključuje prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući utvrđivanje uzroka i, prema potrebi, izradu bezbjednosnih preporuka;	Član 8 20) istraga je proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja davanje bezbjedonosnih preporuka u cilju prevencije vanrednih događaja;	Potpuno usklađeno		
uzroci” znači radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili incidenta;	Član 8 72)uzroci su radnje, propusti, događaji ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode;	Potpuno usklađeno		
„laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski sistem željezničkog prevoza s otpornošću na sudare kategorije C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna sila pritiska u području priključivanja vagona); sistemi lake željeznice mogu imati vlastitu trasu ili je mogu dijeliti s drumskim prevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;	Nema odgovarajuće norme	Potpuno usklađeno		
„tijelo za ocjenjivanje sukladnosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja usaglašenosti,	Član 8 65) tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti je tijelo koje je prijavljeno ili ovlašćeno za ocjenjivanja usaglašenosti,	Potpuno usklađeno		

uključujući kalibraciju, ispitivanje, izdavanje potvrde i pregled; tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti klasifikovano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti klasifikovano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;	uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provjere;			
sastavni djelovi interoperabilnosti” znači sastavni dijelovi interoperabilnosti kako su definirani u članu 2. tačke 7. Direktive (EU) 2016/797;	Član 8 Značenje izraza 3) sastavni dio interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenti, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;	Potpuno usklađeno		
„vlasnik” znači fizičko ili pravno lice koja kao vlasnik vozila ili imalac prava korištenja upotrebljava vozilo kao prevozno sredstvo te je kao takvo registrovano u registru vozila iz člana 47. Direktive (EU) 2016/797;	Član 8 15) imalac željezničkog vozila je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koje koristi kao prevozno sredstvo i koje je upisano u registar željezničkih vozila;	Potpuno usklađeno		
„subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i koji je kao takav registrovan u registru vozila iz člana 47. Direktive (EU) 2016/797;	Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila Član 106 Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač, imalac vozila ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom. Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje. Pored željezničkog prevoznika i upravljača za bezbjedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za	Potpuno usklađeno		

	održavanje odgovorno je da kroz uspostavljeni sistem za održavanje obezbijedi da se vozila za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbjedno kretanje. Lice nadležno za održavanje dužno je da uspostavi sistem održavanja za vozila kojim se obezbjeđuje: 1)da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI; 2)primjena ZBM za procenu i ocjenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima; 3)da izvođači primjenjuju mjere za upravljanje rizicima putem primene ZBM iz člana 56 stav 2 tačka 5 ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za održavanje, koji se moraju predložiti na zahtjev Agencije; 4)sledljivost aktivnosti na održavanju. Sistem za održavanje sastoji se od sljedećih funkcija: 1)funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) ovog stava i za osiguravanje bezbjednog stanja svakog vozila u željezničkom sistemu; 2)funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i učinka i povratnim iskustvima; 3)funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju poslije održavanja; 4)funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih			

	dijelova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice. Lice zaduženo za održavanje dužno je da posebno vodi dosije za svako vozilo za koje je zaduženo. Lice zaduženo za održavanje dužno je da obezbijedi da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i TSI. Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7 tač. od 2) do 4) ovog člana ili njihovih dijelova može da zaključi ugovor sa radionicama za održavanje.			
„vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na točkovima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema;	Član 8 Značenje izraza 79) voz je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;	Potpuno usklađeno		
„proizvođač” znači proizvođač kako je definisan u članu 2. tački 36. Direktive (EU) 2016/797;	Član 8 51) proizvođač je fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila, ili za koje taj proizvod projektuje ili izrađuje drugo fizičko ili pravno lice i stavlja ih na tržište pod svojim imenom ili žigom;	Potpuno usklađeno		
„pošiljaoc” znači poduzeće koje šalje robu u vlastito ime ili u ime treće osobe;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
„primaoc” znači svaka fizička ili pravna osoba koja prima robu u skladu s ugovorom o prevozu; ako se prevoz obavlja bez ugovora o prevozu, svaka fizička ili pravna osoba koja preuzme robu pri dolasku smatra se primaocem;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	

„utovarivač” znači poduzeće koje u ili na vagon ili kontejner utovaruje upakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na vagon utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
„istovarivač” znači poduzeće koje s vagona istovara kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedijelne plinske kontejnere, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iz ili sa vagona ili kontejnera istovara upakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje poduzeće koje iskrca robu iz cisterne (vagonske cisterne, cisterne koja se može skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera ili iz vagona, velikog spremišta ili manjeg spremišta za prevoz rasutog tereta ili kontejnera za prevoz rasutog tereta;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
„punilac” znači poduzeće koje utovaruje robu u cisternu (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), u vagon, u veliki kontejner ili manji kontejner za prevoz rasutog tereta, u baterijski vagon ili u višedijelni plinski kontejner;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	
„praznilac” znači poduzeće koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući vagonsku cisternu, vagon s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz vagona, velikog kontejnera ili manjeg kontejnera za prijevoz	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog zakona	

rasutog tereta, baterijskog vagona ili višedijelnog plinskog kontejnera;				
„prevoznik” znači poduzeće koji obavlja prevoz u skladu s ugovorom o prevozu;	Član 8 84) željeznički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	Potpuno usklađeno		
„naručilac” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektovanje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsistema;	Član 8 29) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);	Potpuno usklađeno		
„vrsta djelovanja” znači vrsta koju obilježava prevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prevoza pri velikim brzinama, prevoz tereta, uključujući ili isključujući usluge prevoza opasnih materija te samo usluge ranžiranja;	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog Zakona	
„obim djelovanja” znači obim koji je obilježen brojem putnika i/ili količinom robe i procijenjenom veličinom željezničkog prevoznika u pogledu broja zaposlenih koji rade u željezničkom sektoru (na primjer, kao mikro, malo, srednje ili veliko poduzeće);	Nema odgovarajuće norme		Materija nije predmet regulisanja ovog Zakona	
„područje djelovanja” znači mreža ili mreže u jednoj državi članici ili više njih na kojima željeznički prevoznik namjerava obavljati svoju djelatnost.	Član 8 44) područje upotrebe je željezničku mrežu ili mreža jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila;	Potpuno usklađeno		
Član 4.	Odgovornost za bezbjednost u željezničkom saobraćaju	Potpuno usklađeno		

Uloga učesnika u željezničkom sistemu Unije u razvoju i poboljšanju bezbjednosti željeznica 1. S ciljem razvoja i poboljšanja bezbjednosti željeznica, države članice u granicama svojih nadležnosti: (a) obezbjeđuje opšte održavanje bezbjednosti željeznice i, kada je to razumno izvodljivo, njeno kontinualno poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije i međunarodnih pravila kao i tehnički i naučni napredak, pri čemu se prednost daje prevenciji nesreća; (b) osiguravaju da se sve primjenjivo zakonodavstvo izvršava na otvoren i nediskriminirajući način, potičući razvoj jedinstvenog evropskog sistema željezničkog prevoza; (c) osiguravaju da se mjerama za razvoj i poboljšanje bezbjednosti željeznice uzima u obzir potreba za pristupom utemeljenim na sistemu; (d) osiguravaju da odgovornost za bezbjedan rad željezničkog sistema Unije i upravljanje rizicima koji su s time povezani snose upravljači infrastrukture i željeznički prevoznici, pri čemu je svaki odgovoran za svoj dio sistema, čime ih se obvezuje da: i. provode potrebne mjere za upravljanje rizicima kako je navedeno u članu 6. stavu 1. tački (a), prema potrebi u međusobnoj saradnji; ii. primjenjuju pravila Unije i nacionalna pravila; iii. uspostave sisteme upravljanja bezbjednošću u skladu s ovom Direktivom; (e) ne dovodeći u pitanje građanskopravnu odgovornost u skladu s pravnim zahtjevima	Član 53 Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost željezničkog sistema i kontrolu rizika. Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da sprovedu potrebne mjere za kontrolu rizika i međusobno sarađuju radi ostvarivanja bezbjednog željezničkog sistema. Održavanje i unapređenje bezbjednosti željezničkog saobraćaja Član 54 Ministarstvo, Agencija, Komisija za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Komisija), upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da preduzimaju mjere da se: 1) bezbjednost željezničkog saobraćaja u željezničkom sistemu očuva i stalno unaprjeđuje, pri čemu prioritet ima sprečavanje nesreća; 2) propisi za bezbjednost primjenjuju transparentno i nediskriminatorno; 3) mjere za razvoj i poboljšanje bezbjednosti željeznice baziraju na sistemskom pristupu uzimajući u obzir razvoj međunarodnog prava i pravila, kao i napredak tehnike i nauke. Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednu eksploataciju željezničkog sistema i kontrolu rizika, na način da sprovedu potrebne mjere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primjenjuju standarde za bezbjednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbjednošću, u skladu sa ovim zakonom. Upravljač i željeznički prevoznik odgovorni su za bezbjednost: korisnika usluga, zaposlenih, radno angažovanih lica, kao i lica koja vrše usluge i trećih lica, za svoj dio sistema i njegovo bezbjedno			

država članica, osiguravaju da je svaki upravljač infrastrukture i svaki željeznički prevoznik odgovoran dotičnim korisnicima, klijentima, radnicima i drugim učesnicima iz stava 4. za svoj dio sistema i njegov bezbjedan rad, uključujući nabavu materijala i ugovaranje usluga; (f) razvijaju i objavljuju godišnje bezbjednosne planove u kojima se navode mjere planirane za ostvarivanje CST-ova; i (g) prema potrebi, podržavaju Agenciju u njenom radu na nadgledanju razvoja bezbjednosti željeznica na nivou Unije. 2. Agencija, u granicama svojih nadležnosti, osigurava opšte održavanje bezbjednosti željeznice i, kada je to razumno izvodivo, njeno kontinuirano poboljšavanje, uzimajući u obzir razvoj prava Unije te tehnički i naučni napredak, pri čemu se prednost daje sprečavanju ozbiljnih nesreća. 3. Željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture: (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima iz člana 6. stav 1. tačka (a), prema potrebi u međusobnoj saradnji i saradnji s drugim učesnicima; (b) u svojim sistemima upravljanja bezbjednošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih učesnika i trećih osoba; (c) prema potrebi, ugovorno obvezuju druge učesnike iz stava 4. koji imaju mogući utjecaj na bezbjedan rad željezničkog sistema Unije da provode mjere za upravljanje rizicima; i (d) osiguravaju da njihovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene	funkcionisanje, uključujući i snabdijevanje materijalom, ugovaranje usluga i izvršenje ugovorenih usluga. Odgovornost upravljača i željezničkog prevoznika iz stava 3 ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih djelova i sastavnih djelova interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zaduženih za održavanje, imaoce vozila, pružaoce usluga i naručioce, da su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge u skladu sa propisanim zahtjevima i uslovima za predviđenu upotrebu i da ih upravljač ili željeznički prevoznik mogu bezbjedno koristiti u željezničkom sistemu. U slučaju razmjene vozila između željezničkih prevoznika, razmjenjuju se sve informacije neophodne za bezbjedan rad i podaci iz dosijea o održavanju.			

CSM-ova za postupke nadgledanja koji su utvrđeni u CSM-ovima o nadgledanju iz člana 6. stav 1. tačka (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koje treba predložiti na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost. 4. Ne dovodeći u pitanje odgovornosti željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture iz stava 3., subjekti nadležni za održavanje i svi ostali učesnici koji imaju potencijalni utjecaj na bezbjedan rad željezničkog sistema Unije, uključujući proizvođače, pružaoca usluga održavanja, posjednike, pružaoca usluga, naručioca, prevoznike, pošiljaoca, primaoca, punioce, praznioce, utovarivače, istovarivače: (a) provode potrebne mjere za upravljanje rizicima, prema potrebi u saradnji s drugim učesnicima; (b) osiguravaju da podsistem, pribor i oprema koje dostavljaju te usluge koje pružaju ispunjavaju navedene zahtjeve i uslove korištenja kako bi ih dotični željeznički prevoznik i/ili upravljač infrastrukture mogao koristiti na bezbjedan način. 5. Željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture i svi učesnici iz stava 4. koji otkriju bezbjedan rizik povezan s nedostacima i neusklađenostima u konstrukciji ili kvarovima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podсистема ili su obaviješteni o njima, u granicama svojih nadležnosti: (a) poduzimaju sve potrebne korektivne mjere kako bi se otklonio utvrđeni bezbjednosni rizik;				

(a) obavještavaju o tim rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili poduzimanje svakog daljeg potrebnog korektivnog djelovanja radi osiguranja neprekinute izvedbe željezničkog sistema Unije u pogledu bezbjednosti. Agencija može uspostaviti alat kojim bi se olakšala ta razmjena informacija među relevantnim učesnicima, uzimajući u obzir privatnost uključenih korisnika, rezultate analize troškova i koristi, kao i informatičke aplikacije i registre koje je Agencija već uspostavila. 2. U slučaju razmjene vozila među željezničkim prevoznicima, svaki učesnik koji je uključen u razmjenu razmjenjuje sve informacije relevantne za bezbjedan rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i istoriju dotičnog vozila, elemente dokumentacije o održavanju u svrhu sljedivosti, sljedivost utovarnih djelatnosti i teretne listove.				
<i>Član 5.</i> Zajednički bezbjednosni pokazatelji („CSI-ovi”) Kako bi se olakšala procjena ostvarenja CST-ova i osiguralo nadgledanje opšteg razvoja bezbjednosti željeznice, države članice prikupljaju informacije o CSI-ovima putem godišnjih izvještaja nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost iz člana 19. CSI-ovi su navedeni u Prilogu I.	Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 55 Procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši se na osnovu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB). Radi praćenja bezbjednosti na željeznici, Agencija prikuplja podatke o ZPB na osnovu godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača i željezničkog prevoznika. Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti. Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži:	Potpuno usklađeno		

	1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu ZBC); 2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosiocima izvještaja; 3) podatke i rezultate o sprovedenim internim kontrolama bezbjednosti; 4) podatke o nedostacima i kvarovima u željezničkom saobraćaju i upravljanju infrastrukturuom koji mogu biti od značaja za bezbjednost; 5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu: ZBM). Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Agencija sačinjava godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za prethodnu godinu i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu. Izveštaj iz stava 5 sadrži podatke o: 1) stanju bezbjednosti na željeznici uključujući i zajedničke pokazatelje na nivou Crne Gore; 2) promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici; 3) sprovedenim postupcima za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; 4) rezultatima nadzora nad upravljačem i željezničkim prevoznicima, uključujući broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija. Izvještaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i ERA najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.			

	Ako se nakon dostavljanja izvještaja iz stava 5 ovog člana pojave nove činjenice, Agencija je dužna da dopuni ili koriguje izvještaj u najkraćem roku, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju. Bliži sadržaj izvještaja iz stava 3 i 4 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća utvrđuje Agencija.			
<i>Član 6.</i> Zajedničke bezbjednosne metode („CSM-ovi”) CSM-ovi opisuju način na koji se ocjenjuju nivoi bezbjednosti, ostvarivanje bezbjednosih ciljeva i usklađenost s drugim bezbjednosnim zahtjevima, uključujući, prema potrebi, putem nezavisnog tijela za ocjenu, objašnjavajući i definišući: (a) metode vrednovanja i procjene rizika; (b) metode za ocjenu usklađenosti sa zahtjevima iz potvrda o bezbjednosti i uvjerenja o bezbjednosti izdanih u skladu s članovima 10. i 12.; (c) metode nadzora koje trebaju primijeniti nacionalna tijela nadležna za bezbjednost i metode nadgledanja koje trebaju primijeniti željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje; (d) metode za ocjenjivanje nivoa bezbjednosti i izvedbe željezničkih prevoznika u pogledu bezbjednosti na nacionalnom nivou i nivou Unije; (e) metode za ocjenjivanje ostvarenja bezbjednosnih ciljeva na nacionalnom nivou i nivou Unije; i	Zajedničke bezbjednosne metode Član 56 Procjene nivoa bezbjednosti željeznice i ostvarivanja ZBC, kao i ispunjenosti ostalih bezbjednosnih zahtjeva vrši se na osnovu ZBM. ZBM obuhvataju: 1) metode za procjenu i ocjenu rizika; 2) metode za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz, uključujući: a) postupke i kriterijume za ocjenu ispunjenosti zahtjeva za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz, b) način vršenja nadzora nad sistemom za upravljanje bezbjednošću, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbjednosti za prevoz; 3) metode nadzora koje primijenjuje Agencija i metode praćenja koje primijenjuju željeznički prevoznici, upravljači i lica zadužena za održavanje; 4) metode za ocjenjivanje nivoa bezbjednosti nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz ili za upravljanje željezničkom infrastrukturom;	Potpuna usklađenost		

(f) sve ostale metode koje obuhvataju postupak sistema upravljanja bezbjednošću koje moraju biti usklađene na nivou Unije. Komisija sprovedenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CSM-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CSM-om i njegovog uticaja na postojeća pravila i nivo bezbjednosti željezničkog sistema Unije. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 28. stav 3. Ako odbor iz člana 28. („odbor”) ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt sprovedenog akta i primjenjuje se člank 5. stav 4. treći podstav Uredbe (EU) br. 182/2011. Pri izradi, donošenju i preispitivanju CSM-ova uzimaju se u obzir mišljenja korisnika, nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost i dionika, među ostalim, prema potrebi, socijalnih partnera. Preporukama se prilaže izvještaj o rezultatima tog savjetovanja i izvještaj s procenom učinka novog ili izmijenjenog CSM-a koji treba donijeti. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stava 2. Agencija ili Komisija sistemski i redovno izvještava odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvještaju koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvještavanju zadataka navedenih u prvom podstavu Komisiji pomaže odbor.	5) metode za način praćenja efikasnosti upravljanja bezbjednošću u toku eksploatacije i održavanja željezničkog sistema. 6) metode za ocjenjivanje ostvarenja ZBC na nacionalnom nivou. ZBM iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija.			

4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stava 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem tačkama mandata koje nisu ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavu 2. Pri izvještavanju zadataka navedenih u prvom podstavu Komisiji pomaže odbor. 5. CSM-ovi se revidiraju u redovnim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom i globalni razvoj bezbjednosti željeznica te s ciljem opšteg održavanja i, kada je to razumno izvodivo, kontinuiranog poboljšanja bezbjednosti. 6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stava 4. ovog člana Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s članom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena. 7. Države članice bez odgađanja donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila u svjetlu donošenja i izmjena CSM-ova.				
Član 7. Zajednički bezbjednosni ciljevi („CST-ovi“) 1. CST-ovima se uspostavljaju minimalni nivoi bezbjednosti koje sistem kao cjelina treba dosegnuti te, kada je to izvodivo, različiti dijelovi željezničkog sistema u svakoj državi članici i u Uniji. CST-ovi mogu biti izraženi u kriterijima za prihvatljivost rizika ili ciljnim nivoima bezbjednosti i posebno uzimaju u obzir: (a) pojedinačne rizike koji se odnose na putnike,	Zajednički bezbjednosni ciljevi Član 61 ZBC se utvrđuju najniži nivoi bezbjednosti koji moraju dostići različiti dijelovi željezničkog sistema i željeznički sistem u cjelini, a koji se iskazuje kroz ciljne nivoe bezbjednosti ili kroz kriterijume prihvatljivosti rizika za: 1) putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;	Potpuno usklađeno	Neprenosivo je u dijelu koji se tiče obaveza Komisije	

osoblje, uključujući zaposlene ili izvođače, korisnike željezničko- drumskog prelaza i ostale te, ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, pojedinačne rizike koji se odnose na neovlaštene osobe; (b) društvene rizike. 2. Komisija sprovedbenim aktima daje mandat Agenciji za izradu nacrtu CST-ova i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji na temelju jasnog obrazloženja potrebe za novim ili izmijenjenim CST-om i njegovog uticaja na postojeća pravila. Ti se sprovedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 28. stava 3. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt sprovedbenog akta i primjenjuje se člank 5. stav 4. treći podstav Uredbe (EU) br. 182/2011. 3. Za vrijeme izvršavanja mandata iz stava 2. ovog člana Agencija ili Komisija sistemki i redovno izvještava odbor o pripremnom radu na CSM-ovima. Komisija za vrijeme tog rada može Agenciji upućivati korisne preporuke u vezi s CSM-ovima i analizom troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti da Agencija ispita alternativna rješenja te da se procjena troškova i koristi tih alternativnih rješenja navede u izvještaju koje je priloženo nacrtu CSM-ova. Pri izvještavanju zadataka navedenih u prvom podstavu Komisiji pomaže odbor. 4. Komisija ispituje preporuku koju je izdala Agencija kako bi provjerila je li ispunjen mandat iz stava 2. Ako mandat nije ispunjen, Komisija od Agencije traži da preispita svoju preporuku, navođenjem tačaka mandata koje nisu	2) rizike za društvo. ZBC sadrže rokove za sprovođenje, prema prirodi i obimu investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.			

ispunjene. Komisija iz opravdanih razloga može odlučiti izmijeniti mandat dodijeljen Agenciji u skladu s postupkom navedenim u stavu 2. Pri izvještavanju zadataka navedenih u prvom podstavu Komisiji pomaže odbor. 5. CST-ovi se revidiraju u redovnim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj bezbjednosti željeznica. Revidirani CST-ovi odražavaju svako prioritetno područje u kojem treba dodatno poboljšati bezbjednost. 6. Na temelju preporuke koju je izdala Agencija i nakon ispitivanja iz stava 4 ovog člana Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s članom 27. u vezi sa sadržajem CSM-ova i svih njihovih izmjena. 7. Države članice donose sve potrebne izmjene svojih nacionalnih pravila kako bi ostvarile barem CST-ove i sve revidirane CST-ove u skladu s rasporedom sprovođenjem koji im je priložen. Te se izmjene uzimaju u obzir u godišnjim bezbjednosnim planovima iz člana 4. stava 1. tačke (f). Države članice o tim pravilima obavještavaju Komisiju u skladu s članom 8.				
Član 8. Nacionalna pravila u području bezbjednosti Nacionalna pravila o kojima je obaviješteno do 15. juna 2016. u skladu s Direktivom 2004/49/EZ primjenjuju se ako: (a) pripadaju jednoj od kategorija utvrđenih u Prilogu II., i (b) su usklađena s pravom Unije, uključujući posebno TSI-ove, CST-ove i CSM-ove; te (c) ne bi rezultirala proizvoljnom diskriminacijom ili prikrivenim ograničenjem	Prijavljivanje propisa iz oblasti bezbjednosti Član 62 Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji propisi iz oblasti bezbjednosti koji se odnose na: 1) nacionalne bezbjednosne ciljeve i bezbjednosne metode; 2) uslove za sisteme upravljanja bezbjednošću i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz; 3) uslove za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji nijesu obuhvaćeni TSI, za razmjenu vozila između	Potpuno usklađeno		

željezničkog prevoza među državama članicama. Do 16. juna 2018. države članice preispituju nacionalna pravila iz stava 1. i stavljaju izvan snage: (a) sva nacionalna pravila o kojima nije obaviješteno ili koja ne ispunjavaju kriterijume utvrđene u stavu 1.; (b) sva nacionalna pravila koja su na temelju prava Unije postala suvišna, uključujući posebno TSI-ove, CST-ove i CSM-ove. U tu svrhu države članice mogu se koristiti alatom za upravljanje pravilima iz člana 27. stava 4. Uredbe (EU) 2016/796 i mogu od Agencije zatražiti da ispita određena pravila u odnosu na kriterijume utvrđene u ovom stavu. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila na temelju ove Direktive samo u sledećim slučajevima: (a) ako pravila koja se odnose na postojeće bezbjednosne metode nisu obuhvaćena CSM-om; (b) ako operativna pravila željezničke mreže još nisu obuhvaćena TSI-ovima; (c) kao hitnu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće ili incidenta; (d) kada je potrebno revidirati pravilo o kojem se već obavijestilo; (e) kada pravila o zahtjevima koje treba ispunjavati osoblje koje obavlja zadetke bitne za bezbjednost, uključujući kriterijume za odabir, fizičku i psihičku sposobnost te stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćena TSI-om ili Direktivom 2007/59/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta (1).	željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u koji se odnose na probu vozila; 4) uslove za željezničke mreže koji nijesu obuhvaćeni TSI, uključujući i uslove za sisteme signalizacije i vođenja saobraćaja; 5) interne akte upravljača i željezničkog prevoznika; 6) uslove za izvršne željezničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uvjerenja, ako nijesu utvrđeni u TSI; 7) istragu nesreća i nezgoda. Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni propisa iz stava 1 ovog člana, osim ako se propis odnosi na sprovođenje TSI. Novi propisi iz oblasti bezbjednosti mogu se donijeti samo u sljedećim slučajevima: 1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbjednosne metode nijesu obuhvaćeni ZBM; 2) ako operativna pravila koja se primjenjuju na željezničkoj mreži još nijesu obuhvaćena TSI; 3) hitnih preventivnih mjera, a naročito poslije nesreće; 4) kada je potrebno revidiranje propisa o kojem je već obaviještena Evropska komisija; 5) kada propisi o zahtjevima koje mora ispunjavati izvršno osoblje, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nijesu obuhvaćeni TSI.			

Države članice podnose nacrt novog nacionalnog pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje pravovremeno i u rokovima iz člana 25. stava 1. Uredbe (EU) 2016/796 prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sistem, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje, putem odgovarajućeg informatičkog sistema u skladu s članom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti ispitivanje u skladu s članom 25. stavom 2. Uredbe (EU) 2016/796. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primjenjivati novo pravilo. O tom pravilu obavještuje se u skladu s članom 27. stavom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i podložno ocjeni Agencije u skladu s članom 26. stavovima 1., 2. i 5. Uredbe (EU) 2016/796. Ako Agencija utvrdi da je neko nacionalno pravilo, bez obzira na to je li o njemu obaviješteno ili ne, postalo suvišno ili da je u suprotnosti s CSM-ovima ili nekim drugim pravom Unije donesenim nakon početka primjene dotičnog nacionalnog pravila, primjenjuje se postupak predviđen u članu 26. Uredbe (EU) 2016/796. 7. Države članice obavještavaju Agenciju i Komisiju o donesenim nacionalnim pravilima. One se koriste odgovarajućim informatičkim sistemom u skladu s članom 27. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da su postojeća nacionalna pravila lako dostupna, u javnoj domeni i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresovane strane mogu razumjeti.				

Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o svojim nacionalnim pravilima. 8. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne prirode. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz člana 49. Direktive (EU) 2016/797 ili ih naznačuju u izvještaju o mreži iz člana 27. Direktive 2012/34/EU u kojem su objavljena ta pravila i ograničenja. 9. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim članom ne podliježu postupku obavješćivanja predviđenom Direktivom (EU) 2015/1535 Evropskog parlamenta i Savjeta (1). 10. Nacrte nacionalnih pravila i postojeća nacionalna pravila ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u članocima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796. 11. Ne dovodeći u pitanje stavk 8., nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim članom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.				
<i>Član 9.</i> Sistemi upravljanja bezbjednošću Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici uspostavljaju svoje sisteme upravljanja bezbjednošću radi osiguranja da željeznički sistem Unije može ostvariti barem CST-ove, da je usklađen sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenima u TSI-ovima te da se primjenjuju relevantni dijelovi CSM-ova i nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s članom 8.	Sistem upravljanja bezbjednošću Član 63 Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću. Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa propisima iz oblasti bezbjednosti i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu ZBM. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži elemente u skladu sa karakterom, obimom i vrstom	Potpuno usklađeno		

Sistem upravljanja bezbjednošću mora se dokumentuje u svim relevantnim dijelovima i mora posebno opisivati raspodjelu odgovornosti unutar organizacije upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika. Mora pokazati na koji je način osigurana kontrola od strane uprave na različitim nivoima, na koji su način osoblje i njegovi predstavnici na svim nivoima uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje sistema upravljanja bezbjednošću. On mora uključivati jasnu obvezu dosledne primjene znanja i metoda u vezi s ljudskim faktorima. Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici putem sistema upravljanja bezbjednošću promiču kulturu uzajamnog povjerenja, pouzdanja i učenja u kojoj se osoblje potiče da doprinosi razvoju bezbjednosti, osiguravajući pritom povjerljivost. Sistem upravljanja bezbjednošću sadrži sledeće osnovne elemente: (a) bezbjednosnu politiku koju je odobrio izvršni direktor organizacije i o kojoj je obavijestio sve osoblje; (b) kvalitativne i kvantitativne ciljeve organizacije za održavanje i unapređenje bezbjednosti te planove i postupke za postizanje tih ciljeva; (c) postupke za ispunjavanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i operativnih normi ili drugih propisanih uslova, kako su utvrđeni u TSI-ovima, nacionalnim pravilima iz člana 8. i Priloga II., u drugim relevantnim pravilima ili u odlukama tijela;	djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju. Sistemom upravljanja bezbjednošću iz stava 1 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i uticaj djelatnosti željezničkih prevoznika na mreži i pravila koja omogućavaju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka u slučaju vanrednih situacija sa svim željezničkim prevoznicima i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spasavanja. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži, u okviru organizacije upravljača ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od rukovodećih lica na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću. Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su: 1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni; 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i			

(d) postupke za osiguranje usklađenosti s normama i drugim propisanim uslovima tokom cijelog životnog ciklusa opreme i obavljanja djelatnosti; (e) postupke i metode za otkrivanje rizika, sprovođenje procjene rizika i implementaciju mjera za upravljanje rizicima u slučaju kada promjena uslova poslovanja ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili interfejs čovjek-mašina-organizacija; (f) osiguravanje programa za osposobljavanje osoblja i sistema radi osiguranja održavanja osposobljenosti osoblja i odgovarajućeg obavljanja zadataka, uključujući aranžmane u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti; (g) aranžmane za pružanje dodatnih informacija unutar organizacije i, prema potrebi, između organizacija u željezničkom sistemu; (h) postupke i oblike za dokumentiranje informacija o bezbjednosti i određivanje postupka za kontrolu konfiguracije bitnih informacija o bezbjednosti; (i) postupke kojima se osigurava prijavljivanje, istraživanje i analiziranje nesreća, incidenata, izbjegnutih nesreća i ostalih opasnih događaja te poduzimanje potrebnih preventivnih mjera; i (j) osiguravanje planova djelovanja, upozoravanja i informiranja u izvanrednim situacijama koji su dogovoreni s odgovarajućim javnim tijelima; i (k) osiguravanje redovnih unutrašnjih revizija sistema upravljanja bezbjednošću.	unapređivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva; 3) postupci za sprovođenje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih: a) TSI, b) propisima iz oblasti bezbjednosti, c) drugim propisima, d) odlukama nadležnih organa; 4) postupci i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procjene rizika i primjenu mjera za upravljanje rizicima kada promjena uslova poslovanja, uslova eksploatacije, uvođenja novih materijala ili novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili za međusobni odnos čovjeka, mašine i organizacije; 5) obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti; 6) način obezbjeđivanja informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi; 7) postupci i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupaka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti; 8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, nezgoda, izbjegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera;			

Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici dodaju sve ostale elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili bezbjednosni rizici, u skladu s procjenom rizika koji proizlaze iz njihove vlastite djelatnosti. 4. Sistem upravljanja bezbjednošću prilagođen je vrsti, opsegu, području djelovanja i drugim uslovima djelatnosti koja se obavlja. Njime se osigurava upravljanje svim rizicima povezanim s djelatnošću upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika, uključujući pružanje usluga održavanja, ne dovodeći u pitanje član 14., i nabavu materijala te ugovaranje vanjskih usluga. Ne dovodeći u pitanje postojeća nacionalna i međunarodna pravila o odgovornosti, sistemom upravljanja bezbjednošću takođe se uzimaju u obzir, kada je to primjereno i razumno, rizici koji proizlaze iz djelatnosti drugih učesnika iz člana 4. 5. Sistemom upravljanja bezbjednošću bilo kojeg upravljača infrastrukture uzimaju se u obzir učinci obavljanja djelatnosti različitih željezničkih prevoznika na mrežu te se njime svim željezničkim prevoznicima osigurava da mogu djelovati u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima te s uslovima koji su utvrđeni u njihovoj potvrdi o bezbjednosti. Sistem upravljanja bezbjednošću razvijaju se s ciljem koordiniranja postupaka u slučaju izvanrednih situacija koje provodi upravljač infrastrukture sa svim željezničkim prevoznicima koji pružaju usluge na njegovoj infrastrukturi i s hitnim službama kako bi se	9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama; 10) način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću. Upravljač i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana utvrđuju internim aktima. Interni akti iz stava 9 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi. Bliže elemente sistema upravljanja bezbjednošću utvrđuje Agencija. Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću Član 64 Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija. Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se naročito da li upravljač i željeznički prevoznik primjenjuju: 1) efikasnost sistem upravljanje bezbjednošću i prate njegovu; 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost; 3) relevantne ZBM iz člana 56 ovog zakona. Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti, naložiće primjenu korektivnih mera.			

olakšala brza intervencija službi spašavanja te sa svakom drugom stranom koja bi u izvanrednu situaciju mogla biti uključena. Kada je riječ o prekograničnoj infrastrukturi, saradnjom među relevantnim upravljačima infrastrukture olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih hitnih službi s obje strane granice. Nakon ozbiljne nesreće željeznički prevoznik pruža pomoć žrtvama pomažući im u postupcima u povodom žalbi u skladu s pravom Unije, a posebno Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Evropskog parlamenta i Savjeta (1), ne dovodeći pritom u pitanje obveze drugih strana. U okviru takve pomoći koriste se kanali za komunikaciju s porodicama žrtava te ona uključuje psihološku podršku za žrtve nesreće i njihove porodice. 6. Prije 31. maja svake godine svi upravljači infrastrukture i željeznički prevoznici podnose nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost godišnje izvještaje o bezbjednosti koje se odnosi na prethodnu kalendarsku godinu. Izvještaj o bezbjednosti sadrži: (a) podatke o tome kako se ispunjavaju korporativni bezbjednosni ciljevi organizacije i rezultate bezbjednosnih planova; (b) pregled razvoja nacionalnih bezbjednosnih pokazatelja i CSI-ova iz člana 5., ako je to relevantno za organizaciju koja podnosi izvještaj; (c) rezultate unutrašnje revizije bezbjednosti;	Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi ozbiljan bezbjednosni rizik, može u bilo kom trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbjednosti. Nadzor, iz stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Agencije u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje. Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti da obavijestite Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora. Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i radi obezbjeđivanja njihove usaglašenosti sa osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država. Agencija izdaje obavještenja upravljaču i željezničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2 ovog člana. Agencija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti. Član 55 stav 3 Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti. Spasavanje lica Član 156			

(d) zapažanja o smetnjama i ispadima u radu pri odvijanju željezničkog prevoza i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost, uključujući sažetak informacija koje su pružili relevantni učesnici u skladu s članom 4. stavom 5. tačkom (b); i (e) izvještaj o primjeni relevantnih CSM-ova. Na temelju informacija koje su dostavila nacionalna tijela nadležna za bezbjednost u skladu s članovima 17. i 19., Agencija može Komisiji uputiti preporuku za CSM koja obuhvata elemente sistema upravljanja bezbjednošću koji trebaju biti usklađeni na nivou Unije, među ostalim putem usklađenih normi, kako je navedeno u članu 6. stavu 1. tački (f). U tom slučaju primjenjuje se član 6. stav 2.	Željeznički radnik i drugo lice koji se nađu na mjestu vanrednog događaja, u kojem ima povrijeđenih ili poginulih lica dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj, preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima. Željeznički radnik dužan je da odmah po saznanju o nastalom vanrednom događaju, obavijesti upravljača i željezničkog prevoznika. Upravljač, odnosno željeznički prevoznik dužan je da odmah po saznanju za vanredni događaj, obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, Komisiju za istraživanje, inspektora i po potrebi vatrogasnu jedinicu. Upravljač, odnosno željeznički prevoznik, dužni su da odmah po saznanju za vanredni događaj preduzmu mjere za spašavanje i pružanje pomoći povrijeđenim licima i osiguraju mjesto vanrednog događaja do dolaska ovlaštenih lica nadležnih organa, u zavisnosti od vrste vanrednog događaja. Željeznički radnici koji obavljaju poslove u službenim mjestima na pruzi i u vozu moraju biti osposobljeni za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju. Upravljač, odnosno željeznički prevoznik određuju radna mjesta željezničkih radnika koja moraju biti osposobljena za pružanje prve pomoći licima povrijeđenim u vanrednom događaju. Način osposobljavanja za pružanje prve pomoći iz stava 5 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja.			
Član 10. Jedinstvena potvrda o bezbjednosti	Sadržina sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 65 Željeznički prevoznik može da pristupi željezničkoj infrastrukturi samo ako ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz.	Potpuno usklađeno		

Ne dovodeći u pitanje stav 9., pristup željezničkoj infrastrukturi odobrava se samo željezničkim prevoznicima koji imaju jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti koju je izdala Agencija u skladu sa stavovima od 5. do 7. ili koje je izdalo nacionalno tijelo nadležno za bezbjednosti u skladu sa stavom 8. Svrha jedinstvene potvrde o bezbjednosti jeste pružanje dokaza o tome da je dotični željeznički prevoznik ustanovio sistem upravljanja bezbjednošću i da može na bezbjedan način obavljati djelatnost na planiranom području djelovanja. U svom zahtjevu za jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti željeznički prevoznik navodi vrstu i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te planirano područje djelovanja. Uz zahtjev za jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti prilaže se dokumentacija koja sadrži dokumentovane dokaze: (a) da je željeznički prevoznik uspostavio svoj sistem upravljanja bezbjednošću u skladu s članom 9. i da taj sistem ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI-ovima, CSM-ovima i CST-ovima i ostalom relevantnom zakonodavstvu kako bi se upravljalo rizicima i osiguralo sigurno obavljanje usluga prevoza na mreži; i (b) da željeznički prevoznik, prema potrebi, ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnim	Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da se odnosi na cijelu mrežu ili na određeni dio mreže. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od: 1) dijela A kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika; 2) dijela B kojim se potvrđuje da željeznički prevoznik ispunjava specifične zahtjeve za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog prevoznika, i da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila. Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz – dio B koji se odnosi na mrežu, podnosi se sljedeća dokumentacija: 1) podaci o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila i način obezbjeđivanja njihove primjene u sistemu za upravljanje bezbjednošću; 2) podaci o kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući i dokaze o ispunjavanju uslova TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i potrebne dozvole i sertifikate;			

nacionalnim pravilima o kojima se obavijestilo u skladu s članom 8. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevima i odlukama odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavu 8., nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost izdaje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti ili obavještava podnosioca zahtjeva o negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom i razumnom roku, a u svakom slučaju, najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnosioc zahtjeva dostavio sve potrebne informacije i sve dodatne tražene informacije. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavu 8., nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja potvrde koje treba utvrditi u sprovedbenom aktu, kako je navedeno u stavu 10. Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti željezničkim prevoznicima čije se područje djelovanja nalazi u jednoj državi članici ili više njih. Kako bi izdala takvu potvrdu, Agencija: (a) ocjenjuje elemente navedene u stavu 3. tački (a); i	3) o vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i potrebne dozvole za korišćenje. Dokumentacija u odnosu na elemente koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi. U sertifikatu o bezbjednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova željezničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi. Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 66 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja. Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam			

(b) odmah upućuje cjelokupnu dokumentaciju željezničkog prevoznika nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost na planiranom području djelovanja radi ocjene elemenata navedenih u stavu 3. tački (b). U okviru gore navedenih ocjena Agencija ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost ovlaštena su obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prevoznika i provoditi revizije, te mogu zatražiti relevantne dodatne informacije. Agencija i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost koordiniraju organizaciju takvih posjeta, revizija i inspekcija. U roku od mjesec dana od primanja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti Agencija obavještava željezničkog prevoznika o tome da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na cjelovitost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavu 3. tački (b). Agencija u potpunosti uzima u obzir ocjene iz stava 5. prije donošenja odluke o izdavanju jedinstvene potvrde o bezbjednosti. Agencija preuzima punu odgovornost za sve jedinstvene potvrde o bezbjednosti koje izdaje. 7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost u skladu sa stavom 5. tačkom (b), o tome obavještavaju dotično tijelo ili	dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi; 4) datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija. Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat Član 67 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori. Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, podnosi zahtjev Agenciji za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 68 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija će oduzeti željezničkom prevozniku, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz;			

tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost saradnju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i željezničkog prevoznika. Ako u roku od mjesec dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili tijela nadležna za bezbjednost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili tijela nadležna za bezbjednost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s članom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost. Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgode. Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost, Agencija izdaje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti za područje djelovanja koje isključuje dijelove mreže za koje je dobijena negativna ocjena. Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost u skladu sa stavom 5. tačkom (b), ona o tome obavještava dotično tijelo ili tijela i	2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; 3) prestane da obavlja djelatnost prevoza više od godinu dana; 4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu. Agencija odmah obavještava upravljača o oduzimanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obavještenju nadležnog tijela druge države o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz - dio A. Ako Agencija oduzme priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza, dužna je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat, u roku od 30 dana od dana oduzimanja sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice Član 69 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija izdaje imaoocu industrijske, odnosno lučke željeznice, ako ispunjava uslove propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva. Na izdavanje i oduzimanje sertifikata iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 65, 66 i 68 ovog zakona. Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 74 Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.			

navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost saradnju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnosioca zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku. 8. Kada je područje djelovanja ograničeno na jednu državu članicu, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost te države članice može, na sopstvenu odgovornost i na zahtjev podnosioca zahtjeva, izdati jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti. Kako bi izdalo takvu potvrdu, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na sve elemente navedene u stavu 3. i primjenjuje praktične aranžmane koje treba utvrditi u sprovedbenim aktima iz stava 10. U okviru gore navedenih ocjena nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ovlašteno je obavljati posjete i inspekcije u prostorima željezničkog prevoznika te sprovoditi revizije. U roku od mjesec dana od primanja zahtjeva podnosioca zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Jedinstvena potvrda o	Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata. Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku.			

bezbjednosti važeća je i bez proširenja područja djelovanja za željezničke prevoznike koji voze do stanice u susjednim državama članicama sa sličnim karakteristikama mreže te sličnim operativnim pravilima, ako su te stanice u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili biti navedena u prekograničnom sporazumu među državama članicama ili nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost preuzima punu odgovornost za svaku jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti koju izdaje. 9. Država članica može operatorima iz trećih zemalja odobriti pristup stanici na svojem državnom području koji je određen za prekogranične aktivnosti i nalazi se u blizini granice te države članice, a da za to ne mora zahtijevati jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti, pod uslovom da se osigura primjeren nivo bezbjednosti putem: (a) prekograničnog sporazuma između dotične države članice i susjedne treće zemlje; ili (b) ugovornih aranžmana između operatora iz treće zemlje i željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture koji imaju jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti ili uvjerenje o bezbjednosti za rad na toj mreži, pod uslovom da njihov sistem upravljanja bezbjednošću pravilno	Radno vrijeme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju Član 143 Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je željezničkom prevozniku potreban dodatni sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi. Saobraćaj između graničnih stanica određenih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice.			

odražava aspekte tih aranžmana povezane sa bezbjednošću. Do 16. juna 2018. Komisija sprovedbenim aktima donosi praktične aranžmane kojima se utvrđuje: (a) način na koji podnosioc zahtjeva ispunjava zahtjeve za jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti utvrđene u ovom članu te se navode potrebni dokumenti; (b) pojedinosti postupka izdavanja potvrde, kao što su postupne faze i rokovi za svaku fazu postupka; (c) način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članu u različitim fazama postupka podnošenja zahtjeva i izdavanja potvrde, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnosioca zahtjeva; i (d) razdoblje važenja jedinstvenih potvrda o bezbjednosti koje su izdali Agencija ili nacionalna tijela nadležna za bezbjednost, posebno u slučaju ažuriranja bilo koje jedinstvene potvrde o bezbjednosti zbog promjena u vezi s vrstom, opsegom i područjem djelovanja. Ti se sprovedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 28. stava 3.. Njima se u obzir uzima iskustvo stečeno tokom sprovedbe Uredbe Komisije (EZ) br. 653/2007 (1) i Uredbe Komisije (EU) br. 1158/2010 (2) te				

iskustvo stečeno tokom pripreme sporazuma o saradnji iz člana 11. stava 1. U jedinstvenoj potvrdi o bezbjednosti utvrđuju se vrsta i opseg obuhvaćenih željezničkih djelatnosti te područje djelovanja. Jedinstvena potvrda o bezbjednosti može takođe obuhvatati sporedne kolosijeke koje željeznički prevoznik posjeduje ako su oni obuhvaćeni njegovim sistemom upravljanja bezbjednošću. Svaka odluka kojom se odbija izdavanje jedinstvene potvrde o bezbjednosti ili kojom se isključuje dio mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavu 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primanja odluke podnosioca zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost imaju dva mjeseca od datuma primanja zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku. Ako negativna odluka Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s člankom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost bude potvrđena, podnosioc zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu				

odrediti regulatorno tijelo iz člana 56. Direktive 2012/34/EU. U tom slučaju primjenjuje se članak 18. stav 3. ove Direktive. Jedinstvena potvrda o bezbjednosti koju je u skladu s ovim članom izdala Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost obnavlja se po primanju zahtjeva željezničkog prevoznika u vremenskim razmacima koji ne premašuju pet godina. Potvrda se ažurira u cijelosti ili djelomično uvijek kada se vrsta ili opseg djelovanja znatno promijeni. Ako podnosioc zahtjeva već posjeduje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti izdatu u skladu sa stavovima od 5. do 7. i želi proširiti svoje područje djelovanja ili ako već posjeduje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti izdatu u skladu sa stavom i želi proširiti svoje područje djelovanja na drugu državu članicu, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stava 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. Željeznički prevoznik podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon sprovedbe postupaka utvrđenih u stavovima od 4. do 7., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti koja obuhvata prošireno područje djelovanja. U tom se slučaju u svrhu ocjenjivanja dokumentacije određene u stavu 3. tački (b) provodi savjetovanje samo s dotičnim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost na koje se odnosi proširenje djelovanja.				

Ako željeznički prevoznik posjeduje jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti u skladu sa stavom 8. i želi proširiti područje djelovanja u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stav 3. koji se odnose na dodatno područje djelovanja. On dokumentaciju putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796 podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost koje, nakon sprovedbe postupaka utvrđenih u stavu 8., izdaje ažuriranu jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti koja obuhvata prošireno područje djelovanja. 15. Agencija i nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost mogu zahtijevati revidiranje jedinstvenih potvrda o bezbjednosti koja su izdali nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području bezbjednosti. 16. Agencija obavještava nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost bez odlaganja i u svakom slučaju u roku od dvije sedmice od izdavanja jedinstvene potvrde o bezbjednosti. Agencija odmah obavještava nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost u slučaju obnavljanja, izmjene ili ukidanja jedinstvene potvrde o bezbjednosti. Agencija navodi naziv i adresu željezničkog prevoznika, datum izdavanja, vrstu, opseg, rok važenja i područje djelovanja obuhvaćeno jedinstvenom potvrdom o bezbjednosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. U slučaju jedinstvenih potvrda o bezbjednosti koje su izdala nacionalna tijela nadležna za bezbjednost, nadležno nacionalno tijelo ili tijela				

nadležna za bezbjednost dostavljaju iste informacije Agenciji u istom roku.				
Član 11. Saradnja između Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost pri izdavanju jedinstvenih potvrda o bezbjednosti Za potrebe člana 10. stava 5. i 6. ove Direktive Agencija i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost sklapaju sporazume o saradnji u skladu s članom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Sporazumi o saradnji su posebni ili okvirni sporazumi te uključuju jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost. Sporazumi o saradnji sadrže detaljan opis zadatka i uslova za sprovođenje poslova, rokove za njihovo postizanje i raspodjelu naknada koje plaća podnosioc zahtjeva. Sporazumi o saradnji mogu uključivati i posebne aranžmane o saradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog geografskih ili istorijskih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnosioca zahtjeva. Ako su te mreže izolirane od ostatka željezničkog sistema Unije, takvi posebni aranžmani o saradnji mogu uključivati mogućnost prenosa zadatka relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost putem ugovora kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za izdavanje potvrde. Ti sporazumi o saradnji sklapaju se prije nego što	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

Agencija provodi zadatke povezane s izdavanjem potvrda u skladu s članom 31. stavom 3. U slučaju onih država članica u kojima se širina kolosijeka razlikuje od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te koje dijele istovjetne tehničke i operativne zahtjeve sa susjednim trećim zemljama, sva dotična nacionalna tijela nadležna za bezbjednost iz tih država članica uz sporazume o saradnji iz stava 2. s Agencijom sklapaju multilateralni sporazum koji uključuje uslove za olakšavanje proširenja područja djelovanja koja su obuhvaćena potvrdama o bezbjednosti u dotičnim državama članicama, prema potrebi.				
<i>Član 12.</i> Uvjerjenje o bezbjednosti za upravljače infrastrukture Kako bi se upravljaču infrastrukture omogućilo upravljanje željezničkom infrastrukturom i njena upotreba, on mora posjedovati uvjerenje o bezbjednosti od nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost u državi članici u kojoj se nalazi željeznička infrastruktura. Uvjerenje o bezbjednosti sadrži uvjerenje kojim se potvrđuje prihvatljivost sistema upravljanja bezbjednošću upravljača infrastrukture kako je predviđeno u članu 9. te uključuje postupke i odredbe kojima se ispunjavaju zahtjevi potrebni za bezbjedno projektovanje, održavanje i upotrebu željezničke infrastrukture, uključujući,	2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Sadržina sertifikata Član 70 Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnietog zahtjeva. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji: 1) ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću; 2) ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana: 1) podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje	Potpuno usklađeno		

prema potrebi, održavanje i rad saobraćajno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sistema. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost pružaju objašnjenja o zahtjevima za uvjerenja o bezbjednosti i o potrebnim dokumentima, prema potrebi u obliku dokumenta s uputstvima za podnošenje zahtjeva. Uvjerenje o bezbjednosti traje pet godina te se može na zahtjev upravljača infrastrukture obnoviti. Ono se revidira u potpunosti ili djelomično uvijek kad se znatno promijene građevinski, signalni ili elektroenergetski podsistemi ili načela njihovog rada i održavanja. Upravljač infrastrukture bez odgođenja obavještava nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost o svim takvim promjenama. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost može zahtijevati da se uvjerenje o bezbjednosti revidira nakon znatnih promjena regulatornog okvira u području bezbjednosti. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost donosi odluku o podnesenom zahtjevu za uvjerenje o bezbjednosti bez odgođenja, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon što je podnosioc zahtjeva podnio sve potrebne informacije i sve dodatno tražene informacije. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost bez odgođenja, a u svakom slučaju u roku od dva tjedna, obavještuje Agenciju o uvjerenjima o bezbjednosti koja su izdata, obnovljena, izmijenjena ili ukinuta. U obavještenju navodi	infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena; 2) zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima; 3) vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i 4) dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona. U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se mreža ili dijelovi mreže na koje se sertifikat odnosi. Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 71 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija rješenjem, na period od pet godina, na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija iz člana 70 ovog Zakona. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se može produžiti na zahtjev imaoća sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija može izmijeniti u slučaju izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture. Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju			

naziv i adresu upravljača infrastrukture, datum izdavanja, opseg i rok važenja uvjerenja o bezbjednosti te, u slučaju ukidanja, razloge za svoju odluku. U slučaju prekogranične infrastrukture nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost sarađuju u svrhu izdavanja uvjerenja o bezbjednosti.	izmjena iz stava 4 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene. Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena propisa za bezbjednost. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju ili revidiranju izdavanja sertifikata za upravljanje infrastrkturom plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom sa identifikacionim brojem, zahtjeva i bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom propisuje Agencija. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 72 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija oduzima upravljaču, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom; 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat;			

	3) prestane da upravlja željezničkom infrastrukturom; 4) obavlja upravljanje željezničkom infrastrukturom suprotno izdatom sertifikatu. Agencija obavještava ERA o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti u roku od petnaest dana i navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja sertifikata, a u slučaju oduzimanja, razloge za oduzimanje. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice Član 73 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice izdaje Agencija upravljaču koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom. Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 70, 71 i 72 ovog zakona. Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 74 Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva. Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje			

	infrastrukturu i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata. Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku.			
<i>Član 13.</i> Pristup centrima za osposobljavanje Države članice osiguravaju da željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture te njihovo osoblje koje obavlja zadatke bitne za bezbjednost imaju pravedan i nediskriminirajući pristup centrima za osposobljavanje mašinovođe i pratećeg osoblja u vozovima u slučaju kada je takvo osposobljavanje potrebno za pružanje usluga na njihovoj mreži. Usluge osposobljavanja uključuju osposobljavanje u vezi s potrebnim poznavanjem trasa, operativnim pravilima i postupcima, saobraćajno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim te postupcima u slučaju izvanrednih situacija koji se primjenjuju na trasama na kojima se odvija prevoz. Ako usluge osposobljavanja ne uključuju ispitivanja i dodjelu ovlaštenja, države članice osiguravaju da osoblje željezničkih prevoznika i upravljači infrastrukture imaju pristup takvim ovlaštenjima. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost osigurava da usluge osposobljavanja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u Direktivi 2007/59/EZ, u TSI-	Opšti uslovi Član 111 Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom. Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit Član 112 Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti. Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju. Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje. Lice koje je završilo stručnu školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona. Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se	Potpuno usklađeno		

ovima ili u nacionalnim pravilima iz člana 8. stava 3. tačke (e) ove Direktive. Ako su centri za osposobljavanje dostupni samo kod jednog željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture, države članice osiguravaju drugim željezničkim prevoznicima pristup tim uslugama po razumnoj i nediskriminirajućoj cijeni, koja je povezana s troškovima i koja može uključivati profitnu maržu. Pri zapošljavanju novih mašinovođa, osoblja u vozovina i osoblja koje obavlja zadatke bitne za bezbjednost, željeznički prevoznici mogu uzeti u obzir svako osposobljavanje, kvalifikacije i iskustvo stečene kod drugih željezničkih prevoznika. U tu se svrhu tim članovima osoblja odobrava pristup svim dokumentima kojima se potvrđuju njihova osposobljenost, kvalifikacije i iskustvo, kao i dobijanje i slanje preslika tih dokumenata. Željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture odgovorni su za nivo osposobljenosti i kvalifikacije svog osoblja koje obavlja rad bitan za bezbjednost.	pripremio za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja. Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca. Potreban nivo kvalifikacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu. Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113 Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima: 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. Centar za stručno osposobljavanje pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra za stručno osposobljavanje tako i drugim licima. Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju. Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.			

	Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana. Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat; 3) datum izdavanja sertifikata. Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit. Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo. Prestanak radnog odnosa Član 123 U slučaju prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca, poslodavac i mašinovođa su dužni da bez			

	odlaganja obavijeste Agenciju o prestanku radnog odnosa. Nakon prestanka radnog odnosa mašinovođe, licenca se ne oduzima ukoliko mašinovođa ispunjava zdravstvene uslove u skladu sa ovim zakonom. U slučaju da mašinovođa prestane radni odnos kod poslodavca, prestaje da važi i sertifikat koji je izdao taj poslodavac. U slučaju iz stava 3 ovog člana poslodavac je dužan da mašinovođa izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Mašinovođa koji zasniva radni odnos kod novog poslodavca, može koristiti dokumentaciju iz stava 4 ovog člana. U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe. Odredbe st. 4 i 5 ovog člana primjenjuju se i na druge željezničke radnike.			
Član 14. Održavanje vozila Za svako se vozilo, prije početka upotrebe na mreži, određuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, a taj subjekt mora biti registrovan u registru vozila u skladu s članom 47. Direktive (EU) 2016/797. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture za bezbjednu vožnju voza kako je predviđeno u članu 4., subjekt nadležan za održavanje	Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila Član 106 Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač, imalac vozila ili drugo pravno lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom. Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.	Potpuno usklađeno		

osigurava da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju koje omogućuje bezbjednu vožnju. U tu svrhu subjekt nadležan za održavanje uspostavlja sistem održavanja za ta vozila te putem tog sistema: osigurava da se vozila održavaju u skladu s dokumentacijom za održavanje svakog vozila i zahtjevima koji su na snazi, uključujući pravila održavanja i relevantne odredbe TSI-a; implementira potrebne metode za vrednovanje i procjenu rizika uspostavljene u CSM-ovima kako je navedeno u članu 6. stavu 1. tački (a), prema potrebi u saradnji s drugim učesnicima; osigurava da njegovi izvođači provode mjere za upravljanje rizicima putem primjene CSM-a za nadgledanje iz člana stava 1. tačke (c) te da je to propisano u ugovornim aranžmanima koji se predstavljaju na zahtjev Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost; i osigurava sljedivost djelatnosti održavanja. Sistem održavanja sastoji se od sledećih funkcija: funkcije nosioca upravljanja za nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tački od (b) do (d) i za osiguravanje bezbjednog stanja svakog vozila u željezničkom sistemu; funkcije nosioca razvoja održavanja odgovornog za upravljanje dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na	Pored željezničkog prevoznika i upravljača za bezbjedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje odgovorno je da kroz uspostavljeni sistem za održavanje obezbijedi da se vozila za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbjedno kretanje. Lice nadležno za održavanje dužno je da uspostavi sistem održavanja za vozila kojim se obezbjeđuje: 1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI; 2) primjena ZBM za procjenu i ocjenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima; 3) da izvođači primjenjuju mjere za upravljanje rizicima putem primene ZBM iz člana 56 stav 2 tačka 5 ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za održavanje, koji se moraju predložiti na zahtjev Agencije; 4) sledljivost aktivnosti na održavanju. Sistem za održavanje sastoji se od sljedećih funkcija: 1) funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) ovog stava i za osiguravanje bezbjednog stanja svakog vozila u željezničkom sistemu; 2) funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o održavanju, uključujući upravljanje konfiguracijom, na osnovu projektnih i eksploatacionih podataka, kao i učinka i povratnim iskustvima; 3) funkcija upravljanja održavanja voznog parka, koja upravlja povlačenjem vozila iz			

temelju projektnih i operativnih podataka, kao i učinkovitosti i razmjeni iskustava; funkcije nosioca upravljanja održavanja voznog parka za upravljanje uklanjanjem vozila iz saobraćaja radi održavanja i njegovim vraćanjem u saobraćaj nakon održavanja; funkcije nosioca održavanja koji provodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njegovih dijelova, uključujući dokumentaciju o puštanju u upotrebu. Subjekt nadležan za održavanje sâm obavlja funkciju nosioca upravljanja, no može s drugim ugovornim strankama, kao što su radionice za održavanje, ugovoriti obavljanje funkcija održavanja iz tački od (b) do (d) ili njihovih dijelova. Subjekt nadležan za održavanje osigurava usklađenost svih funkcija navedenih u tačkama od (a) do (d) sa zahtjevima i kriterijima ocjenjivanja navedenima u Prilogu III. Radionice za održavanje primjenjuju relevantne djelove Priloga III. kako je utvrđeno u sprovedbenim aktima donesenima u skladu sa stavom 8. tačkom (a), koji odgovaraju funkcijama i djelatnostima za koje se izdaje ovlaštenje. U slučaju teretnih vagona, te nakon donošenja sprovedbenih akata iz stava 8. toake (b) u slučaju drugih vozila, svaki subjekt nadležan za	eksploatacije radi održavanja i njihovim vraćanjem u eksploataciju poslije održavanja; 4) funkcija izvršenja održavanja, koja sprovodi potrebno tehničko održavanje vozila ili njihovih dijelova, uključujući izradu dokumentacije za povratak iz radionice. Lice zaduženo za održavanje dužno je da posebno vodi dosije za svako vozilo za koje je zaduženo. Lice zaduženo za održavanje dužno je da obezbijedi da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i TSI. Lice zaduženo za održavanje samostalno obavlja funkciju upravljanja održavanjem, a za obavljanje funkcija održavanja navedenih u stavu 7 tač. od 2) do 4) ovog člana ili njihovih dijelova može da zaključi ugovor sa radionicama za održavanje. Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola (i drugih vozila) Član 107 Lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila mora da bude sertifikovano. Osnovni zahtjevi i kriterijumi za obezbjeđivanje funkcija održavanja datih u članu 106 stav 7 za dobijanje sertifikata koje lice zaduženo za održavanje mora da sipunjava odnose se na: 1) rukovođenje, 2) ocjena rizika, 3) praćenje, 4) kontinuirano poboljšanje, 5) struktura i odgovornost, 6) upravljanje kompetencijama, 7) informacije, 8) dokumentacija, 9) ugovorne aktivnosti,			

održavanje ovlašćuje se, te mu akreditovano ili priznato tijelo ili nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost dodjeljuje ovlaštenje subjekta nadležnog za održavanje (ovlaštenje ECM) u skladu sa sledećim uslovima: postupci akreditacije i priznavanja postupaka izdavanja ovlaštenja temelje se na kriterijima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti; sistemom izdavanja ovlaštenja dokazuje se da je subjekt nadležan za održavanje uspostavio sistem održavanja kojim se osigurava stanje koje omogućuje bezbjednu vožnju svakog vozila za čije je održavanje subjekt nadležan; ovlaštenje ECM temelji se na ocjeni sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da ispunji relevantne zahtjeve i kriterijume ocjenjivanja navedene u Prilogu III. i dosljedno ih primjenjuje. Ono uključuje sistem nadzora kojim se osigurava kontinuirano ispunjavanje tih zahtjeva i kriterijuma ocjenjivanja nakon dodjele ovlaštenja ECM; izdavanje ovlaštenja radionicama za održavanje temelji se na usklađenosti s relevantnim djelovima Priloga III. koji se primjenjuju na odgovarajuće funkcije i djelatnosti u pogledu kojih se izdaje ovlaštenje. Ako je subjekt nadležan za održavanje željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture, usklađenost s uslovima navedenima u prvom podstavu može proveravati nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost u skladu s postupcima	10) aktivnosti održavanja, 11) kontrolne aktivnosti. Sertifikat iz stava 1 ovog člana licu zaduženom za održavanje teretnih kola i drugih vozila može da izda Agencija ili akreditovano sertifikaciono tijelo iz Crne Gore, države ugovornice OTIF-a ili akreditovano sertifikaciono tijelo u državama članicama Evropske unije. Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na period do pet godina. Agencija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana koja sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) rok važenja sertifikata. Sertifikati izdati u državama ugovornicama OTIF-a i državama članicama Evropske unije važe u Crnoj Gori. Agencija najmanje jednom godišnje obavlja nadzor nad licima kojima je izdat sertifikat, na izabranim geografskim i funkcionalno reprezentativnim lokacijama. Ako Agencija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, nalaže tom licu za održavanje otklanjanje nepravilnosti. U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za dobijanje sertifikata ili neotklanjanja nepravilnosti, Agencija može ograničiti primjenu ili oduzeti sertifikat. Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Bliže uslove iz stava 2 ovog člana koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje za dobijanje			

iz člana 10. ili člana 12. te se može potvrditi u okviru ovlaštenja o bezbjednosti izdatih u skladu s tim postupcima. Ovlaštenja izdata u skladu sa stavom 4. važeća su u cijeloj Uniji. Komisija na temelju preporuke Agencije sprovedbenim aktima donosi detaljne odredbe o uslovim za izdavanje ovlaštenja iz stava 4. prvog podstava za subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona, uključujući zahtjeve navedene u Prilogu III., u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima i, prema potrebi, mijenja te odredbe. Ti se sprovedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 28. stava 3.. Sistem izdavanja ovlaštenja koji se primjenjuje na teretne vagone koji je donesen Uredbom Komisije (EU) br. 445/2011 (1) nastavlja se primjenjivati do početka primjene sprovedbenih akata iz ovog stava. Agencija do 16. juna 2018. sprovodi vrednovanje sistema izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje teretnih vagona, razmatra svrsishodnost proširenja tog sistema na sva vozila i obveznog izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje te podnosi svoje izvještaje Komisiji. Na temelju vrednovanja koje Agencija sprovodi u skladu sa stavom 7., Komisija, prema potrebi, sprovedbenim aktima donosi te naknadno, ako	sertifikata, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, propisuje Agencija.			

je to potrebno, mijenja detaljne odredbe kojima se utvrđuje koji se zahtjevi navedeni u Prilogu III. primjenjuju u svrhu: funkcija održavanja koje sprovode radionice za održavanje, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene sprovedbe izdavanja ovlaštenja radionicama za održavanje, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima; izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje vozila koja nisu teretni vagoni, na temelju tehničkih karakteristika takvih vozila, uključujući detaljne odredbe za osiguranje jedinstvene sprovedbe uslova za izdavanje ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje za vozila koja nisu teretni vagoni, u skladu s relevantnim CSM-om i TSI-ovima. Ti se sprovedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 28. stava 3.				
<i>Član 15.</i> Odstupanja od sistema izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje Države članice mogu obvezu utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje ispuniti alternativnim mjerama s obzirom na sistem održavanja utvrđen u članu 14. u sledećim slučajevima: (a) za vozila registrirana u trećoj zemlji i održavana u skladu s pravom te zemlje;	Naročite pošiljke Član 100 Prazna ili tovorena vozila moraju da, u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva željezničkih pruga, najveće dozvoljene mase po osovini, dužnom metru i drugih parametara, ispunjavaju uslove za pruge na kojima saobraćaju. Vozila koja ne ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana smatraju se naročitim pošiljkama i mogu da se prevoze na željezničkim prugama pod posebnim uslovima koji omogućavaju bezbjedan željeznički saobraćaj na osnovu odobrenja upravljača.			

(b) za vozila koja se koriste na mrežama ili na prugama čija je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te u pogledu kojih se ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u članu 14. stavu 2. osigurava međunarodnim sporazumima s trećim zemljama; (c) za teretne vagone i putničke vagone koji se zajednički koriste s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji; (d) za vozila koja se koriste u mrežama iz člana 2. stava 3. i vojnu opremu te posebni prevoz, za koje nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost treba izdati <i>ad hoc</i> odobrenje koje treba biti izdato prije njihovog početka upotrebe. U tom slučaju odstupanja se odobravaju za razdoblja koja nisu duža od pet godina. 2. Alternativne mjere iz stava 1. sprovode se putem odstupanja koja odobrava nadležno nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ili Agencija pri: (a) registrowanju vozila u skladu s članom 47. Direktive (EU) 2016/797 ako se to odnosi na utvrđivanje subjekta nadležnog za održavanje; (b) izdavanju jedinstvenih potvrda o bezbjednosti i uvjerenja o bezbjednosti željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture u skladu s članovima 10. i 12. ove Direktive, ako se to odnosi na utvrđivanje	Uslove za saobraćaj vozila iz stava 2 ovog člana, za svaki pojedinačni slučaj, utvrđuje upravljač i izdaje u roku od 15 dana od dana podnošenja zahtjeva. Za odobrenje iz stava 3 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod upravljača. Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje upravljač, uz saglasnost Agencije. Član 104 st. 2-7 Vučno vozilo za posebne namjene ne mora da ima uređaje i opremu iz stava 1 tačka 1 podtačke e) i i) ovog člana. Vučno vozilo za posebne namjene koje se na sopstveni pogon kreće samo na mjestu izvođenja radova ne mora da bude opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka d ovog člana. Ako se vučno vozilo za posebne namjene ne može kretati brzinom većom od 30 km/h, ne mora biti opremljeno uređajem iz stava 1 tačka 1 podtačka f ovog člana. Vučno vozilo koje se koristi za izvlačenje ili dostavu vučenih vozila na ili sa industrijskog kolosjeka uključujući i kretanje na području službenog mjesta u kome se priključuje industrijski kolosjek ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e) i i) ovog člana. Vučno vozilo koje se koristi samo na industrijskom kolosjeku ne mora da bude opremljeno uređajima i opremom iz stava 1 tačka 1 podtačke d), e), f) i i) ovog člana. Način rada osoblja vučnih vozila, saobraćanje motornih vozila, obaveze i odgovornosti osoblja vučnih vozila, način rukovanja i opsluživanja vučnih			

subjekta nadležnog za održavanje ili izdavanja ovlaštenja tom subjektu. 3. Odstupanja se utvrđuju i obrazlažu u godišnjem izvještaju iz člana 19. Ako se pokaže da se preuzimaju nepotrebni rizici u pogledu bezbjednosti u željezničkom sistemu Unije, Agencija o tome odmah obavještava Komisiju. Komisija stupa u kontakt s dotičnim stranama i, prema potrebi, od dotične države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o odstupanju.	vozila, postupanje u slučaju kvara na vučnim vozilima, sastav motornih vozova, postupak za kvačenje garniture motornih vozova, osvjtljenje i grijanje, signalizacija, rukovanje vratima, ozvučenje, manevrisanje, saobraćaj motornih vozova i postupanje u slučaju kvara motornih vozova propisuje Ministarstvo.			
NACIONALNA TIJELA NADLEŽNA ZA BEZBJEDNOST <i>Član 16.</i> Zadaci Svaka država članica osniva nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost. Države članice osiguravaju da nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ima potrebne unutrašnje i vanjske organizacijske kapacitete u smislu ljudskih i materijalnih resursa. U pogledu ustrojstva, pravne strukture i odlučivanja to tijelo nezavisno je o svim željezničkim prevoznicima, upravljačima infrastrukture, podnosiocima zahtjeva ili narušiocima i o svim subjektima koji dodjeljuje ugovore o javnim uslugama. Pod usovom da je osigurana takva nezavisnost, to tijelo može biti i ustrojstvena jedinica u nacionalnom ministarstvu nadležnom za saobraćaj. Nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost povjereni su najmanje sledeći zadaci:	Status Agencije Član 171 Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca. Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana. Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost. Osnivač Agencije je Vlada. Zakon o željeznici, SL. list CG, broj 89/2025 Poslovi Agencije Član 91 Agencija obavlja poslove: 1) u oblasti regulisanja tržišta željezničkih usluga; 2) u oblasti licenciranja željezničkih prevoznika; 3) u oblasti prava putnika; 4) u oblasti bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i interoperabilnosti željezničkog sistema;	Potpuno usklađeno		

(a) odobravanje i puštanje u upotrebu pružnih saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podсистema, elektroenergetskih i građevinskih podсистema koji čine željeznički sistem Unije u skladu s članom 18. stavom 2. Direktive (EU) 2016/797; (b) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s članom 21. stavom 8. Direktive (EU) 2016/797; (c) pružanje sigurnosti Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište u skladu s članom 21. stavom 5. Direktive (EU) 2016/797 i odobrenja tipa vozila u skladu s članom 24. Direktive (EU) 2016/797; (d) nadgledanje, na svojem državnom području, usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima kako je propisano u članu 8. Direktive (EU) 2016/797; (e) osiguravanje da je dodijeljen broj vozila u skladu s članom 46. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje član 47. stav 4. te Direktive; (f) pružanje sigurnosti Agenciji pri izdavanju, obnavljanju, izmjeni i ukidanju jedinstvenih potvrda o bezbjednosti dodijeljenih u skladu s članom 10. stavom 5.; (g) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje jedinstvenih potvrda o bezbjednosti dodijeljenih u skladu s članom 10. stavom 8.; (h) izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje uvjerenja o bezbjednosti dodijeljenih u skladu s članom 12.;	5) u oblasti žičara; 6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti; 7) obavlja i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i zakonima kojima se uređuju oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog sistema i žičara za prevoz lica. Agencija mora da ima dvije zasebne organizacione jedinice za poslove iz oblasti regulisanja tržišta željezničkih usluga i za poslove iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti. Organizacione jedinice iz stava 2 ovog člana moraju da budu funkcionalno nezavisne, odnosno ne smiju imati preklapanja u pogledu osoblja, budžeta niti međusobnog uticaja jednih na druge u donošenju odluka.			

(i) nadgledanje, promicanje i, prema potrebi, izvršavanje i ažuriranje regulatornog okvira u području bezbjednosti, uključujući sistem nacionalnih pravila; (j) nadziranje željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture u skladu s članom 17.; (k) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje dozvola za mašinovođe u skladu s Direktivom 2007/59/EZ; (l) ako je to primjenjivo te u skladu s nacionalnim pravom, izdavanje, obnavljanje, izmjena i ukidanje ovlaštenja izdanih subjektima nadležnima za održavanje. 3. Zadaci iz stava 2. ne mogu se prenijeti na upravljača infrastrukture, željezničke prevoznike ili naručioce niti se s njima za obavljanje tih zadataka može sklopiti ugovor.				
Član 17. Nadzor 1. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost nadziru kontinuirano poštovanje pravne obveze željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture u pogledu primjene sistema upravljanja bezbjednošću iz člana 9. U tu svrhu nacionalna tijela nadležna za bezbjednost primjenjuju načela utvrđena u relevantnim CSM-ovima za nadziranje iz člana 6. stava 1. tačke (c) pri čemu osiguravaju da aktivnosti nadzora posebno obuhvaćaju provjeru da željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture primjenjuju:	Sistem upravljanja bezbjednošću Član 63 Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću. Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa propisima iz oblasti bezbjednosti i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu ZBM. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži elemente u skladu sa karakterom, obimom i vrstom djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju. Sistemom upravljanja bezbjednošću iz stava 1 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja,	Potpuno usklađeno		

(a) sistem upravljanja bezbjednošću kako bi se nadgledala njegova djelotvornost; (b) pojedinačne ili djelomične elemente sistema upravljanja bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja i snadbijevanje materijalima te ugovaranje vanjskih usluga kako bi se nadgledala njihova djelotvornost; i (c) relevantne CSM-ove iz člana 6. Aktivnosti nadzora povezane s ovom tačkom odnose se i na subjekte nadležne za održavanje, prema potrebi. 2. Željeznički prevoznici najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja svakog novog željezničkog prevoza obavještavaju relevantna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost kako bi zatim mogla planirati aktivnosti nadzora. Željeznički prevoznici takođe dostavljaju analizu kategorija osoblja i vrsta vozila. 3. Nosioци jedinstvene potvrde o bezbjednosti bez odgođenja obavještavaju nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost o svim bitnim promjenama informacija iz stava 2. 4. Nadležna tijela koja su imenovala države članice osiguravaju nadgledanje usklađenosti s primjenjivim pravilima o radnom vremenu, vremenu vožnje i vremenima odmora za strojovođe. Ako nadgledanje usklađenosti ne osiguravaju nacionalna tijela nadležna za bezbjednost, nadležna tijela sarađuju s nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost kako bi se nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost omogućilo da ispunjavaju svoju ulogu u nadzoru bezbjednosti željeznica. 5. Ako nacionalno tijelo nadležno za	snadbijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i uticaj djelatnosti željezničkih prevoznika na mreži i pravila koja omogućavaju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka u slučaju vanrednih situacija sa svim željezničkim prevoznicima i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spasavanja. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži, u okviru organizacije upravljača ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od rukovodećih lica na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću. Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su: 1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni; 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva; 3) postupci za sprovođenje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji i			

bezbjednost utvrdi da nosioc jedinstvene potvrde o bezbjednosti više ne ispunjava uslove za potvrdu, ono od Agencije zahtijeva ograničavanje ili ukidanje te potvrde. Agencija odmah obavještava sva nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost. Ako Agencija odluči ograničiti ili ukinuti jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti, ona navodi razloge za svoju odluku. U slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost primjenjuje se arbitražni postupak naveden u članu 10. stavu 7. Ako je rezultat tog arbitražnog postupka takav da se jedinstvena potvrda o bezbjednosti ne ograničava niti ukida, suspenduju se privremene bezbjednosne mjere iz stava 6. ovog člana. Ako je nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost samo izdalo jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti u skladu s članom 10. stavom 8., ono može ograničiti ili ukinuti potvrdu, pri čemu navodi razloge za svoju odluku, te o tome obavještava Agenciju. Nosioc jedinstvene potvrde o bezbjednosti čiju su potvrdu Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ograničili ili ukinuli ima pravo podnijeti žalbu u skladu s članom 10. stavom 12. 6. Ako tokom nadzora nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost utvrdi ozbiljan rizik u pogledu bezbjednosti, ono može u bilo kojem trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje relevantne djelatnosti. Ako je jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti izdala Agencija, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost odmah o tome obavještava Agenciju	postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih: e) TSI, f) propisima iz oblasti bezbjednosti, g) drugim propisima, h) odlukama nadležnih organa; 4) postupci i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procjene rizika i primjenu mjera za upravljanje rizicima kada promjena uslova poslovanja, uslova eksploatacije, uvođenja novih materijala ili novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili za međusobni odnos čovjeka, mašine i organizacije; 5) obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti; 6) način obezbjeđivanja informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi; 7) postupci i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupaka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti; 8) postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, izbjegnutih nesreća i drugih vanrednih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera; 9) planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama; 10) način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću.			

te podnosi propratne dokaze na kojima se temelji njegova odluka. Ako Agencija utvrdi da nosioc jedinstvene potvrde o bezbjednosti više ne zadovoljava uslove za posjedovanje potvrde, ona odmah ograničava ili ukida tu potvrdu. Ako Agencija utvrdi da mjere koje primjenjuje nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost nisu razmjerne, ona može zatražiti od nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost da povuče ili prilagodi te mjere. Agencija i nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost sarađuju kako bi se pronašlo uzajamno prihvatljivo rješenje. Ako je potrebno, u taj proces uključen je i željeznički prevoznik. Ako poslednji postupak ne uspije, odluka nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost o primjeni privremenih mjera ostaje na snazi. Odluka nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost u pogledu privremenih bezbjednosnih mjera podliježe nacionalnom sudskom preispitivanju kako je navedeno u članu 18. stavu 3. U tom slučaju privremene bezbjednosne mjere mogu se primjenjivati do završetka sudskog preispitivanja, ne dovodeći u pitanje stav 5. Ako je trajanje privremene mjere duže od tri mjeseca, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost traži od Agencije da ograniči ili ukine jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti te se primjenjuje postupak naveden u stavu 5. 7. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost nadzire pružne saobraćajno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsisteme te elektroenergetske i građevinske podsisteme te osigurava njihovu	Upravljač i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana utvrđuju internim aktima. Interni akti iz stava 9 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi. Bliže elemente sistema upravljanja bezbjednošću utvrđuje Agencija. Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću Član 64 Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija. Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se naročito da li upravljač i željeznički prevoznik primjenjuju: 1) efikasnost sistem upravljanje bezbjednošću i prate njegovu; 2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost; 3) relevantne ZBM iz člana 56 ovog zakona. Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti, naložiće primjenu korektivnih mera. Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi ozbiljan bezbjednosni rizik, može u bilo kom trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere,			

usklađenost s osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih infrastruktura ono obavlja svoje aktivnosti nadziranja u saradnji s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost. Ako nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost utvrdi da upravljač infrastrukture više ne zadovoljava uslove za posjedovanje svojeg uvjerenja o bezbjednosti, ono to uvjerenje ograničava ili ukida, navodeći razloge za svoju odluku. 8. Pri nadzoru djelotvornosti sistema upravljanja bezbjednošću upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika, nacionalna tijela nadležna za bezbjednost mogu uzeti u obzir izvođenje učesnika iz člana 4. stava 4. ove Direktive u pogledu bezbjednosti te, prema potrebi, centara za osposobljavanje iz Direktive 2007/59/EZ sve dok njihove aktivnosti utiču na bezbjednost željeznica. Primjenom tog stava ne dovodi se u pitanje odgovornost željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture iz člana 4. stava 3. ove Direktive. 9. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost u državama članicama u kojima djeluje željeznički prevoznik sarađuju u koordiniranju svojih aktivnosti nadzora u vezi s tim željezničkim prevoznikom kako bi se osigurala razmjena svih bitnih informacija o određenom željezničkom prevozniku, posebno o poznatim rizicima i njegovoj upotrebi u pogledu bezbjednosti. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost takođe razmjenjuje informacije s drugim relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost i Agencijom ako otkrije da željeznički prevoznik ne poduzima potrebne mjere za upravljanje rizicima.	uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbjednosti. Nadzor, iz stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Agencije u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje. Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti da obavijestite Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora. Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i radi obezbjeđivanja njihove usaglašenosti sa osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 7 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država. Agencija izdaje obavještenja upravljaču i željezničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2 ovog člana. Agencija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti. VII. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM 1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Sadržina sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 65			

Tom se saradnjom osigurava da su aktivnosti nadzora u dovoljnoj mjeri pokrivene te se izbjegavaju dvostruke inspekcije i revizije. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost mogu razviti zajednički plan nadgledanja kako bi se osiguralo da se revizije i druge inspekcije provode periodično, uzimajući u obzir vrstu i opseg djelatnosti prevoza u svakoj od dotičnih država članica. Agencija razvijanjem smjernica pomaže u takvim aktivnostima koordinacije. 10. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost mogu uputiti obavještenje kako bi upozorila upravljače infrastruktura i željezničke prevoznike u slučaju nepoštovanja obaveza određenih u stavu 1. 11. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost koriste informacije koje je Agencija prikupila tijekom ocjene dokumentacije iz člana 10. stava 5. tačke (a) za potrebe nadziranja željezničkog prevoznika nakon izdavanja svoje jedinstvene potvrde o bezbjednosti. Ona koriste informacije prikupljene tokom postupka izdavanja uvjerenja o bezbjednosti u skladu s članom 12. za potrebe nadziranja upravljača infrastrukture. 12. Agencija, ili nadležna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost u slučaju kada je jedinstvena potvrda o bezbjednosti izdana u skladu s članom 10. stavom 8., koriste informacije prikupljene tokom aktivnosti nadzora za potrebe obnavljanja jedinstvenih potvrda o bezbjednosti. Za potrebe obnavljanja uvjerenja o bezbjednosti nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost takođe koristi informacije prikupljene tokom svojih aktivnosti nadzora.	Željeznički prevoznik može da pristupi željezničkoj infrastrukturi samo ako ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da se odnosi na cijelu mrežu ili na određeni dio mreže. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od: 1) dijela A kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika; 2) dijela B kojim se potvrđuje da željeznički prevoznik ispunjava specifične zahtjeve za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog prevoznika, i da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila. Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz – dio B koji se odnosi na mrežu, podnosi se sljedeća dokumentacija: 4) podaci o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila i način obezbjeđivanja njihove primjene u sistemu za upravljanje bezbjednošću;			

13. Agencija i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost poduzimaju potrebne mjere kako bi koordinirali i osigurali potpunu razmjenu informacija iz stavova 10., 11. i 12.	5) podaci o kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući i dokaze o ispunjavanju uslova TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i potrebne dozvole i sertifikate; 6) o vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i potrebne dozvole za korišćenje. Dokumentacija u odnosu na elemente koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi. U sertifikatu o bezbjednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova željezničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi. Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 66 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju.			

	Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja. Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi; 4) datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija. Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat Član 67 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori. Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u			

	Crnoj Gori, podnosi zahtjev Agenciji za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 68 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija će oduzeti željezničkom prevozniku, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz; 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; 3) prestane da obavlja djelatnost prevoza više od godinu dana; 4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu. Agencija odmah obavještava upravljača o oduzimanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obavještenju nadležnog tijela druge države o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz - dio A. Ako Agencija oduzme priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza, dužna je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat, u roku od 30 dana od dana oduzimanja sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice Član 69 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija izdaje imaocu industrijske, odnosno lučke željeznice, ako ispunjava uslove propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu podnjetog zahtjeva. Na izdavanje i oduzimanje sertifikata iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 65, 66 i 68 ovog zakona.			

	2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Sadržina sertifikata Član 70 Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnjetog zahtjeva. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji: 1) ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću; 2) ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana: 1) podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena; 2) zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima; 3) vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i 4) dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona. U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se mreža ili dijelovi mreže na koje se sertifikat odnosi.			

	Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 71 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija rješenjem, na period od pet godina, na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija iz člana 70 ovog Zakona. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se može produžiti na zahtjev imaoća sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija može izmijeniti u slučaju izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture. Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju izmjena iz stava 4 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene. Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena propisa za bezbjednost. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju ili revidiranju izdavanja sertifikata za upravljanje infrastrkturom plaća se naknada koja je prihod Agencije.			

	Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom sa identifikacionim brojem, zahtjeva i bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom propisuje Agencija. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 72 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija oduzima upravljaču, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom; 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; 3) prestane da upravlja željezničkom infrastrukturom; 4) obavlja upravljanje željezničkom infrastrukturom suprotno izdatom sertifikatu. Agencija obavještava ERA o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti u roku od petnaest dana i navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja sertifikata, a u slučaju oduzimanja, razloge za oduzimanje. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske odnosno lučke željeznice Član 73			

	Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice izdaje Agencija upravljaču koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom. Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 70, 71 i 72 ovog zakona. Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 74 Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva. Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata. Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku. Žalba na rješenja Agencije Član 172 Protiv rješenja i drugih akata Agencije, može se podnijeti žalba Savjetu Agencije. Protiv odluke Savjeta Agencije nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor u roku od 20 dana od dana dostavljanja odluke. Član 173 Inspeksijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog			

	zakona vrši inspektor za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor). Inspektor u sprovođenju postupka inspeksijskog nadzora iz stava 1 ovog člana ima dužnosti i ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspeksijski nadzor i drugim propisima.			
Član 18. Načela odlučivanja 1. Agencija, prilikom razmatranja zahtjeva za jedinstvenu potvrdu o bezbjednosti u skladu s članom 10. stavom 1., i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost obavljaju svoje zadatke na otvoren, nediskriminirajući i transparentan način. Oni posebno svim zainteresiranim stranama daju mogućnost da budu saslušane i navode razloge za svoje odluke. Oni odmah odgovaraju na upite i podnesene zahtjeve te bez odgođenja upućuju svoje zahtjeve za informacije te donose sve svoje odluke u roku od četiri mjeseca nakon što je podnosioc zahtjeva dostavio sve relevantne informacije. Oni u bilo kojem trenutku mogu zatražiti tehničku pomoć upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika ili drugih kvalifikovanih tijela kada obavljaju zadatke iz člana 16. U procesu razvijanja nacionalnog regulatornog okvira nacionalna tijela nadležna za bezbjednost savjetuju se sa svim učesnicima i zainteresovanim stranama, uključujući upravljača infrastrukture, željezničke	Sistem upravljanja bezbjednošću Član 63 Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću. Sistem upravljanja bezbjednošću mora biti usklađen sa propisima iz oblasti bezbjednosti i sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI uz primjenu ZBM. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži elemente u skladu sa karakterom, obimom i vrstom djelatnosti koje se obavljaju u željezničkom saobraćaju. Sistemom upravljanja bezbjednošću iz stava 1 ovog člana postiže se kontrola svih rizika povezanih sa djelatnošću upravljača ili željezničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizika koji se javljaju usljed aktivnosti trećih lica. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i uticaj djelatnosti željezničkih prevoznika na mreži i pravila koja omogućavaju željezničkim prevoznicima obavljanje djelatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbjednost, kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Sistem upravljanja bezbjednošću upravljača mora da sadrži i koordinaciju hitnih postupaka u slučaju	Potpuno usklađeno		

prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike osoblja. 2. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost slobodno sprovode sve inspekcije, revizije i istrage potrebne za obavljanje svojih zadataka te im se osigurava pristup svim relevantnim dokumentima i objektima, postrojenjima i opremi upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika i, prema potrebi, bilo kojeg učesniku iz člana 4. Agencija ima ista prava u odnosu na željezničke prevoznike kada obavlja svoje zadatke izdavanja potvrda o bezbjednosti u skladu s članom 10. stavom 5. 3. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo da odluke koje donose nacionalna tijela nadležna za bezbjednost podliježu sudskom preispitivanju. 4. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva, posebno u okviru mreže koju je uspostavila Agencija kako bi se kriterijum njihovog odlučivanja uskladili širom Unije.	vanrednih situacija sa svim željezničkim prevoznicima i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spasavanja. Sistem upravljanja bezbjednošću mora da sadrži, u okviru organizacije upravljača ili željezničkog prevoznika, način obezbjeđenja kontrole od rukovodećih lica na različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbjeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbjednošću. Osnovni elementi sistema upravljanja bezbjednošću su: 1) politika bezbjednosti odobrena od izvršnog direktora upravljača ili željezničkog prevoznika sa kojom su upoznati zaposleni; 2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili željezničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbjednosti, sa planovima i postupcima za ostvarivanje tih ciljeva; 3) postupci za sprovođenje standarda i drugih zahtjeva tokom čitavog vijeka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmijenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih utvrđenih zahtjeva utvrđenih: a) TSI, b) propisima iz oblasti bezbjednosti, c) drugim propisima, d) odlukama nadležnih organa; 4) postupci i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procjene rizika i primjenu mjera za upravljanje rizicima kada promjena uslova poslovanja, uslova eksploatacije, uvođenja novih materijala ili novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili za međusobni odnos čovjeka, mašine i organizacije;			

	5)obezbjedivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti; 6)način obezbjeđivanja informisanosti u okviru organizacije i između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi; 7)postupci i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbjednosti i utvrđivanje postupaka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbjednosti; 8)postupci kojima se obezbjeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, izbjegnutih nesreća i drugih vanrednih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mjera; 9)planovi za djelovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama; 10)način vršenja periodične interne kontrole sistema za upravljanje bezbjednošću. Upravljač i željeznički prevoznik postupke iz stava 6 ovog člana utvrđuju internim aktima. Interni akti iz stava 9 ovog člana, koje sprovode željeznički prevoznici, dostavljaju se svim željezničkim prevoznicima koji saobraćaju na određenoj infrastrukturi. Bliže elemente sistema upravljanja bezbjednošću utvrđuje Agencija. Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću Član 64 Nadzor nad primjenom sistema za upravljanje bezbjednošću upravljača i željezničkog prevoznika, nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz vrši Agencija.			

	Nadzorom iz stava 1 ovog člana provjerava se naročito da li upravljač i željeznički prevoznik primjenjuju: 1)efikasnost sistema upravljanja bezbjednošću i prate njegovu; 2)pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbjednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdijevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost; 3)relevantne ZBM iz člana 56 ovog zakona. Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi neusaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti, naložiće primjenu korektivnih mjera. Ako Agencija tokom nadzora iz stava 1 ovog člana utvrdi ozbiljan bezbjednosni rizik, može u bilo kom trenutku primijeniti privremene bezbjednosne mjere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbjednosti. Nadzor, iz stava 1 ovog člana, vrše ovlašćena lica Agencije u skladu sa godišnjim planom nadzora najmanje jedanput godišnje. Željeznički prevoznici dužni su najkasnije dva mjeseca prije početka obavljanja novih transportnih aktivnosti da obavijestite Agenciju zbog planiranja aktivnosti nadzora. Agencija nadzire pružne dijelove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i radi obezbjeđivanja njihove usaglašenosti sa osnovnim zahtjevima. U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8 ovog člana sprovodi se u saradnji sa tijelima za bezbjednost susjednih država.			

	Agencija izdaje obavještenja upravljaču i željezničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2 ovog člana. Agencija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti. VII. SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA PREVOZ I SERTIFIKAT O BEZBJEDNOSTI ZA UPRAVLJANJE ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTUROM 1. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Sadržina sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 65 Željeznički prevoznik može da pristupi željezničkoj infrastrukturi samo ako ima sertifikat o bezbjednosti za prevoz. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz može da se odnosi na cijelu mrežu ili na određeni dio mreže. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz predstavlja dokaz da je željeznički prevoznik uspostavio sistem upravljanja bezbjednošću i da ispunjava zahtjeve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost i drugim propisima radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na mreži. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz sastoji se od: 1) dijela A kojim se utvrđuje ispunjavanje uslova u pogledu uspostavljanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika; 2) dijela B kojim se potvrđuje da željeznički prevoznik ispunjava specifične zahtjeve za bezbjedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži, u koje mogu biti uključeni primjena TSI, nacionalnih propisa za bezbjednost i internih propisa željezničkog			

	prevoznika, i da ima sertifikate za zaposlene i dozvole za korišćenje željezničkih vozila. Za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz – dio B koji se odnosi na mrežu, podnosi se sljedeća dokumentacija: 1)podaci o TSI ili djelovima TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, internim i drugim propisima koji se primjenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila i način obezbjeđivanja njihove primjene u sistemu za upravljanje bezbjednošću; 2)podaci o kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući i dokaze o ispunjavanju uslova TSI ili nacionalnih propisa za bezbjednost i potrebne dozvole i sertifikate; 3)o vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih željezničkih tehničkih propisa i potrebne dozvole za korišćenje. Dokumentacija u odnosu na elemente koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi. U sertifikatu o bezbjednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova željezničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi. Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 66 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaooca sertifikata.			

	Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja. Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi; 4) datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija. Priznavanje stranog sertifikata i dodatni sertifikat Član 67			

	Sertifikat o bezbjednosti za prevoz – dio A izdat željezničkom prevozniku u drugoj državi priznaje se u Crnoj Gori. Željeznički prevoznik iz stava 1 ovog člana, koji namjerava da pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, podnosi zahtjev Agenciji za izdavanje dijela B sertifikata o bezbjednosti za prevoz. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 68 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija će oduzeti željezničkom prevozniku, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz; 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; 3) prestane da obavlja djelatnost prevoza više od godinu dana; 4) obavlja prevoz suprotno izdatom sertifikatu. Agencija odmah obavještava upravljača o oduzimanju sertifikata za prevoz, kao i o primljenom obavještenju nadležnog tijela druge države o oduzimanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz - dio A. Ako Agencija oduzme priznati strani sertifikat o bezbjednosti prevoza, dužna je da o tome obavijesti organ koji je izdao taj sertifikat, u roku od 30 dana od dana oduzimanja sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz industrijske, odnosno lučke željeznice Član 69 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija izdaje imaoocu industrijske, odnosno lučke željeznice, ako ispunjava uslove propisane za bezbjedno odvijanje saobraćaja na industrijskoj, odnosno lučkoj željeznici. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.			

	Na izdavanje i oduzimanje sertifikata iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 65, 66 i 68 ovog zakona. 2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Sadržina sertifikata Član 70 Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnijetog zahtjeva. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji: 1)ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću; 2)ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana: 1)podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena; 2)zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima; 3)vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i 4)dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona.			

	U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se mreža ili dijelovi mreže na koje se sertifikat odnosi. Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 71 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje Agencija rješenjem, na period od pet godina, na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija iz člana 70 ovog Zakona. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom se može produžiti na zahtjev imaoća sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija može izmijeniti u slučaju izmjena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture. Imalac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom dužan je da, u slučaju izmjena iz stava 4 ovog člana obavijesti Agenciju u roku od osam dana od dana nastanka izmjene. Agencija može zahtijevati da sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom bude revidiran poslije značajnih promjena propisa za bezbjednost. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) vrstu sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3) datum izdavanja sertifikata.			

	Za rješenje o izdavanju ili revidiranju izdavanja sertifikata za upravljanje infrastrukturuom plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom sa identifikacionim brojem, zahtjeva i bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom propisuje Agencija. Oduzimanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom Član 72 Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom Agencija oduzima upravljaču, ako: 1) prestane da ispunjava uslove na osnovu kojih mu je izdat sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom; 2) godinu dana od dana izdavanja sertifikata nije obavljao djelatnost za koju je dobio sertifikat; 3) prestane da upravlja željezničkom infrastrukturuom; 4) obavlja upravljanje željezničkom infrastrukturuom suprotno izdatom sertifikatu. Agencija obavještava ERA o sertifikatima o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom koji su izdati, obnovljeni, izmijenjeni ili oduzeti u roku od petnaest dana i navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primjene i rok važenja sertifikata, a u slučaju oduzimanja, razloge za oduzimanje. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturuom industrijske odnosno lučke željeznice Član 73			

	Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice izdaje Agencija upravljaču koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom. Na sertifikate iz stava 1 ovog člana primjenjuju se odredbe čl. 70, 71 i 72 ovog zakona. Odlučivanje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom Član 74 Agencija odlučuje o zahtjevu za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva. Agencija objavljuje na svojoj internet stranici uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom i uslove koje je potrebno ispuniti za izdavanje tih sertifikata. Zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz i sertifikata za upravljanje željezničkom infrastrukturom podnose se na crnogorskom jeziku. Žalba na rješenja Agencije Član 172 Protiv rješenja i drugih akata Agencije, može se podnijeti žalba Savjetu Agencije. Protiv odluke Savjeta Agencije nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor u roku od 20 dana od dana dostavljanja odluke. Zakon o željeznici („Sl. list CG“, broj: 89/2025) Poslovi Agencije Član 91			

	Agencija obavlja poslove: 1) u oblasti regulisanja tržišta željezničkih usluga; 2) u oblasti licenciranja željezničkih prevoznika; 3) u oblasti prava putnika; 4) u oblasti bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i interoperabilnosti željezničkog sistema; 5) u oblasti žičara; 6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti; 7) obavlja i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i zakonima kojima se uređuju oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti željezničkog sistema i žičara za prevoz lica. Agencija mora da ima dvije zasebne organizacione jedinice za poslove iz oblasti regulisanja tržišta željezničkih usluga i za poslove iz oblasti bezbjednosti i interoperabilnosti. Organizacione jedinice iz stava 2 ovog člana moraju da budu funkcionalno nezavisne, odnosno ne smiju imati preklapanja u pogledu osoblja, budžeta niti međusobnog uticaja jednih na druge u donošenju odluka. Nadležnosti Agencije Član 92 Agencija: 1) izdaje licencu za upravljanje infrastrukturuom, licencu za prevoz, sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturuom i sertifikat o bezbjednosti za prevoz; 2) izdaje dozvole za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 3) izdaje dozvole za korišćenje željezničkih vozila;			

	4) daje saglasnost na akt o uslovima i načinu obavljanja prevoza na industrijskoj željeznici; 5) izdaje odobrenje za saobraćanje radnih vozova; 6) daje saglasnost na visinu naknada za korišćenje trase; 7) daje saglasnost na zaključivanje okvirnog sporazuma; 8) daje saglasnost na Izjavu o mreži; 9) odlučuje po žalbama podnosilaca zahtjeva za dodjelu trase voza, naročito imajući u vidu eventualno nepravedno postupanje ili diskriminaciju od strane upravljača infrastrukture ili željezničkih prevoznika, a u vezi sa: Izjavom o mreži, kriterijumima utvrđenim u Izjavi o mreži uključujući korišćenje uslužnih objekata, postupkom dodjele trasa i njegovim ishodom, načinom utvrđivanja naknada za korišćenje trase i nivoom ili strukturom naknada za korišćenje trase; 10) donosi propise na osnovu ovlašćenja utvrđenih zakonom; 11) obezbjeđuje da upravljač infrastrukture utvrđuje pristup i korišćenje željezničke infrastrukture na nediskriminatornoj osnovi kao i da naknade koje je utvrdio upravljač infrastrukture budu nediskriminatorne u skladu na ovim zakonom; 12) vrši kontrolu kvaliteta željezničkih usluga koju obezbjeđuju željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture; 13) vrši praćenje željezničkog tržišta kako bi se analizirala konkurencija između različitih vidova saobraćaja; 14) sarađuje sa nadležnim tijelom za zaštitu konkurencije, daje stručna mišljenja i analize, pruža tehničku pomoć u vezi sa pitanjima koja nijesu uređena ovim zakonom, a odnose se na			

	ograničavanje, sprečavanje ili narušavanje konkurencije na tržištu; 15) prati tržište željezničkih usluga, sa ciljem analize uložених budžetskih sredstava u održavanje infrastrukture i nadoknadu za obavezu pružanja usluga prevoza putnika od javnog interesa; 16) vrši kontrolu nezavisnosti upravljača infrastrukture u odnosu na druge subjekte na tržištu željezničkih usluga; 17) vrši obezbjeđenje kontrole pristupa i korišćenja objekata i stabilnih postrojenja; 18) prati primjenu regulatornog okvira za bezbjednost i interoperabilnost željeznice; 19) vodi registre propisane zakonom kojim se uređuje bezbjednost i interoperabilnost željeznice; 20) vrši nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost željeznice; 21) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbjednost i interoperabilnost željezničkog sistema; 22) učestvuje u izradi zakona, podzakonskih akata, tehničkih propisa, normativa, standarda i sporazuma za oblast željeznice; 23) objavljuje tehničke specifikacije interoperabilnosti u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima; 24) objavljuje tehničke propise i standarde iz oblasti prevoza lica žičarama; 25) propisuje sadržaj akta iz člana 70 ovog zakona; 26) ostvaruje saradnju sa međunarodnim organizacijama, Evropskom agencijom za željeznice i organima drugih država nadležnim za bezbjednost i			

	interoperabilnost u željezničkom saobraćaju i regulisanje tržišta željezničkih usluga; 27) vodi evidencije propisane ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju bezbjednost i interoperabilnost željeznice; 28) obavlja druge poslove u skladu sa ovim zakonom.			
<i>Član 19.</i> Godišnje izvještavanje Nacionalna tijela nadležna za sigurnost objavljuju godišnje izvještaje o svojim aktivnostima u prethodnoj godini te ga šalju Agenciji do 30. juna. Izvještaj sadrži informacije o: (a) razvoju sigurnosti željeznice, uključujući objedinjavanje CSI-ova na razini država članica, u skladu s člankom 5. stavkom 1.; (b) važnim promjenama u zakonodavstvu i propisima u vezi sa sigurnošću željeznica; (c) razvoju u pogledu izdavanja potvrda o sigurnosti i uvjerenja o sigurnosti; (d) rezultatima nadzora nad upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima i s time povezanim iskustvima, uključujući broj i ishod inspekcija i revizija; (e) odstupanjima o kojima je odlučeno u skladu s člankom 15.; i (f) iskustvima željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu primjene relevantnih CSM-ova.	Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 55 Procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši se na osnovu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB). Radi praćenja bezbjednosti na željeznici, Agencija prikuplja podatke o ZPB na osnovu godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača i željezničkog prevoznika. Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti. Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži: 1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu ZBC); 2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosioc izvještaja; 3) podatke i rezultate o sprovedenim internim kontrolama bezbjednosti; 4) podatke o nedostacima i kvarovima u željezničkom saobraćaju i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za bezbjednost; 5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu: ZBM). Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Agencija sačinjava godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za prethodnu godinu i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu.	Potpuno usklađeno		

	Izveštaj iz stava 5 sadrži podatke o: 1) stanju bezbjednosti na željeznici uključujući i zajedničke pokazatelje na nivou Crne Gore; 2) promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici; 3) sprovedenim postupcima za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; 4) rezultatima nadzora nad upravljačem i željezničkim prevoznicima, uključujući broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija. Izveštaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i ERA najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu. Ako se nakon dostavljanja izvještaja iz stava 5 ovog člana pojave nove činjenice, Agencija je dužna da dopuni ili koriguje izvještaj u najkraćem roku, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvještaju. Bliži sadržaj izvještaja iz stava 3 i 4 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća utvrđuje Agencija.			
ISTRAGA NESREĆA I INCIDENATA <i>Član 20.</i> Obaveza provođenja istrage Države članice osiguravaju da nakon svake ozbiljne nesreće u željezničkom sistemu Unije istražno tijelo iz člana 22 sprovede istragu. Cilj istrage je, kada je to moguće, poboljšanje sigurnosti željeznica i sprječavanje nesreća.	XIV. ISTRAŽIVANJE VANREDNIH DOGAĐAJA Komisija za istraživanje Član 148 Istragu poslije ozbiljnih nesreća i nesreća na željezničkom sistemu u cilju mogućeg unaprjeđivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija). Komisiju obrazuje Vlada. Osim ozbiljnih nesreća i nesreća, Komisija može da istražuje i ostale vanredne događaje, koji bi pod nešto drugačijim okolnostima mogli da dovedu do ozbiljnih	Potpuno usklađeno		

Istražno tijelo iz člana 22 može istražiti i one nesreće i incidente koji su pod neznatno drukčijim uslovima mogli dovesti do ozbiljnih nesreća, uključujući tehničke kvarove strukturnih podсистема ili sastavnih dijelova interoperabilnosti željezničkog sistema Unije. Istražno tijelo može odlučiti treba li ili ne treba sprovesti istragu u vezi s takvom nesrećom ili incidentom. Pri donošenju odluke ono uzima u obzir: 1. težinu nesreće ili incidenta; 2. je li ona jedna u nizu nesreća ili incidenata koji su značajni za sustav u cjelini; 3. uticaj na sigurnost željeznica; i 4. zahtjeve upravljača infrastrukture, željezničkih prevoznika, nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost ili država članica. Istražno tijelo određuje opseg istraga i postupak koji treba slijediti u provođenju istraga, uzimajući u obzir članove 21. i 23. te zavisno o iskustvima iz nesreće ili incidenta koja očekuje da će steći za poboljšanje sigurnosti. Istraga se ni u kom slučaju ne treba baviti pitanjima krivice ili odgovornosti.	nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podсистема ili sastavnih dijelova interoperabilnosti. Komisija ima diskreciono pravo u pogledu otvaranja istrage drugih vanrednih događaja, u zavisnosti od: 1) ozbiljnosti incidenta; 2) toga da li su incidenti dio niza nesreća, odnosno da li su od značaja za sistem u cjelini; 3) uticaja na bezbjednost na željeznici; 4) zahtjeva upravljača, željezničkog prevoznika, Agencije ili nadležnih organa drugih država. Komisija mora biti sposobna za preduzimanje pripremni radnji kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od sedam dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu. Komisija bez odlaganja, a najkasnije u roku od 30 dana, nakon prijema informacije o nesreći ili incidentu odlučuje o tome da li će pokrenuti istragu. Komisija utvrđuje obim istrage ozbiljnih nesreća. Istraga komisije ne predstavlja utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u vanrednim događajima. Komisiju čine najviše tri stalna člana. Komisiju predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj. Glavni istražitelj može, prema potrebi, da formira ekspertske tim za istraživanje sa liste nezavisnih eksperata. Komisija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisna od upravljača, željezničkog prevoznika i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije, kao i funkcionalno nezavisna od organa državne uprave za željeznički saobraćaj. Članovi komisije imaju pravo na naknadu za svoj rad. Sredstva za rad obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore.			

	Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih eksperata, način obavještanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije, visinu naknade iz stava 13 ovog zakona propisuje Vlada.			
<i>Član 21.</i> Status istrage U okviru vlastitog pravnog sustava države članice utvrđuju pravni status istrage kojim se glavnim istražiteljima omogućuje obavljanje njihove zadaće na najučinkovitiji način i u najkraćem roku. Države članice u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom osiguravaju punu suradnju tijela nadležnih za bilo kakvu sudsku istragu te osiguravaju da se istražiteljima što prije omogući pristup informacijama i dokazima koji su relevantni za istragu. Posebno im se omogućuje: (a) trenutni pristup mjestu nesreće ili incidenta, kao i željezničkim vozilima koja su u nju uključena te povezanim građevinskim, prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim postrojenjima; (b) pravo na trenutno popisivanje dokaza i kontrolisano uklanjanje olupine, infrastrukturnih postrojenja ili komponenti za potrebe ispitivanja ili analize;	Ovlašćenja Komisije Član 149 Komisija obavlja poslove samostalno, a prema potrebi, u saradnji sa drugim državnim organom nadležnim za sprovođenje istrage, i ima pravo na: 1) slobodan pristup mjestu vanrednog događaja, do vozila koja su učestvovala u nesreći, odnosno incidentu, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom; 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mjestu vanrednog događaja i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih dijelova radi pregleda i analize; 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za automatsko bilježenje podataka i snimanje govornih poruka i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja; 4) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava; 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica učesnika u vanrednom događaju; 6) saslušavanje željezničkih radnika koji su učestvovali i drugih svjedoka vanrednog događaja; 7) pristup svim odgovarajućim informacijama ili evidencijama upravljača, željezničkih prevoznika koji su učestvovali u nesreći i Agencije.	Potpuno usklađeno		

(c) neograničeni pristup sadržajima uređaja za snimanje te opreme za snimanje govornih poruka ugrađenih u vozilo i njihova upotreba te bilježenje rada signalno-sigurnosnog i prometno-upravljačkog sustava; (d) pristup rezultatima obdukcije tijela žrtava; (e) pristup rezultatima ispitivanja osoblja vlaka i drugog željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident; (f) mogućnost ispitivanja željezničkog osoblja uključenog u nesreću ili incident i ostalih svjedoka; i (g) pristup svim relevantnim informacijama ili zapisima u posjedu upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, subjekata nadležnih za održavanje i dotičnog nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Agencija surađuje s istražnim tijelom ako su istragom obuhvaćeni vozila koja je Agencija odobrila ili željeznički prijevoznici kojima je Agencija izdala potvrdu. Ona u najkraćem mogućem roku podnosi sve zatražene informacije ili snimke istražnom tijelu te pruža objašnjenja ako su ona od nje zatražena. Istraga se provodi neovisno o bilo kojoj sudskoj istrazi.	Istraga se obavlja nezavisno od sudske istrage i ne može iznositi pretpostavke o krivici, odnosno odgovornosti za vanredni događaj. Komisija može, prema potrebi, zahtijevati pomoć istražnih tijela iz drugih država ili od ERA da dostavi ekspertizu ili da izvrši tehničku inspekciju, analize ili procjene. Komisija razmjenjuje mišljenja i iskustava sa istražnim tijelima drugih država radi sprovođenja istih metoda istrage i izrade zajedničkih principa za praćenje bezbjednosnih preporuka.			
Član 22. Istražno tijelo	Komisija za istraživanje Član 148	Potpuno usklađeno		

Svaka država članica osigurava da istrage nesreća i incidenata iz člana 20. sprovodi stalno tijelo koje se sastoji od najmanje jednog istražitelja sposobnog za obnašanje funkcije glavnog istražitelja u slučaju nesreće ili incidenta. To je tijelo ustrojstveno, pravno i u smislu odlučivanja nezavisno od bilo kojeg upravljača infrastrukture, željezničkog prijevoznika, tijela za naplatu, tijela za dodjelu kapaciteta i tijela za ocjenu usaglašenosti te od bilo koje strane čiji bi interesi mogli biti u sukobu sa zadacima koji su povjereni istražnom tijelu. Osim toga, ono je funkcionalno nezavisno od nacionalnog tijela nadležnom za sigurnost, Agencije i o svakog regulatornog tijela za željeznice. Istražno tijelo obavlja svoje zadaće neovisno o drugim subjektima iz stavka 1. te je sposobno pribaviti dostatna sredstva za tu svrhu. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost. Države članice obvezuju željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i, prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost da odmah obavijeste istražno tijelo o nesrećama i incidentima iz članka 20. te da dostave sve dostupne informacije. Tu bi obavijest trebalo, prema potrebi, ažurirati čim informacije koje nedostaju postanu dostupne. Istražno tijelo bez odgode te u svakom slučaju u roku od dva mjeseca nakon primitka obavijesti o	Istragu poslije ozbiljnih nesreća i nesreća na željezničkom sistemu u cilju mogućeg unaprjeđivanja bezbjednosti na željeznici i prevencije nesreća vrši Komisija za istraživanje vanrednih događaja (u daljem tekstu: Komisija). Komisiju obrazuje Vlada. Osim ozbiljnih nesreća i nesreća, Komisija može da istražuje i ostale vanredne događaje, koji bi pod nešto drugačijim okolnostima mogli da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili sastavnih djelova interoperabilnosti. Komisija ima diskreciono pravo u pogledu otvaranja istrage drugih vanrednih događaja, u zavisnosti od: 5) ozbiljnosti incidenta; 6) toga da li su incidenti dio niza nesreća, odnosno da li su od značaja za sistem u cjelini; 7) uticaja na bezbjednost na željeznici; 8) zahtjeva upravljača, željezničkog prevoznika, Agencije ili nadležnih organa drugih država. Komisija mora biti sposobna za preduzimanje pripremni radnji kako bi istraživanje moglo započeti najkasnije u roku od sedam dana po saznanju o ozbiljnoj nesreći, nesreći ili incidentu. Komisija bez odlaganja, a najkasnije u roku od 30 dana, nakon prijema informacije o nesreći ili incidentu odlučuje o tome da li će pokrenuti istragu. Komisija utvrđuje obim istrage ozbiljnih nesreća. Istraga komisije ne predstavlja utvrđivanje krivice ili odgovornosti učesnika u vanrednim događajima. Komisiju čine najviše tri stalna člana. Komisiju predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražitelj. Glavni istražitelj može, prema potrebi, da formira ekspertski tim za istraživanje sa liste nezavisnih eksperata.			

nesreći ili incidentu odlučuje o tome hoće li pokrenuti istragu. Istražno tijelo može, uz obavljanje svojih u skladu s ovom Direktivom, provoditi i istrage drugih događaja koji nisu željezničke nesreće i incidenti sve dok te druge istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost. Ako je to potrebno te pod uvjetom da se time ne dovodi u pitanje neovisnost istražnog tijela kako je predviđeno u stavku 1., istražno tijelo može zatražiti pomoć istražnih tijela iz drugih država članica ili pomoć Agencije kako bi pribavilo stručna znanja ili provelo tehničke inspekcije, analize ili vrednovanja. Države članice mogu istražnom tijelu povjeriti zadaću provedbe istraga drugih željezničkih nesreća i incidenata osim onih navedenih u članku 20. Istražna tijela aktivno razmjenjuju mišljenja i iskustva u svrhu razvoja zajedničkih metoda istrage, izrade zajedničkih načela za pridržavanje sigurnosnih preporuka te prilagodbe razvoju tehničkog i znanstvenog napretka. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Agencija podržava istražna tijela pri obavljanju te zadaće u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796. Istražna tijela, uz potporu Agencije u skladu s člankom 38. stavkom 2. Uredbe (EU) 2016/796,	Komisija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja, nezavisna od upravljača, željezničkog prevoznika i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije, kao i funkcionalno nezavisna od organa državne uprave za željeznički saobraćaj. Članovi komisije imaju pravo na naknadu za svoj rad. Sredstva za rad obezbjeđuju se iz Budžeta Crne Gore. Uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih eksperata, način obavješćavanja i druga pitanja od značaja za rad Komisije, visinu naknade iz stava 13 ovog zakona propisuje Vlada. Obavještenje Komisije Član 151 Komisija u roku od nedjelju dana obavještava Ministarstvo i Agenciju o početku istrage. U obavještenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrstu vanrednog događaja, posljedice sa smrtnim ishodom, povrede i materijalne štete. Obavještenje iz stava 1 ovog člana Komisija dostavlja i ERA. Izveštaji Komisije Član 152 Komisija sačinjava izvještaj o izvršenoj istrazi vanrednog događaja. U izvještaju se navode ciljevi istrage i, gdje je to moguće, bezbjednosne preporuke. Komisija objavljuje konačan izveštaj u periodu koji ne može biti duži od 12 mjeseci od nastalog vanrednog događaja. Komisija dostavlja izvještaj iz stava 3 ovog člana, zajedno sa bezbjednosnim preporukama upravljaču,			

uspostavljaju program stručnih revizija te se sva istražna tijela potiče da sudjeluju u njemu kako bi se nadgledala njihova djelotvornost i neovisnost. Istražna tijela, uz potporu tajništva iz članka 38. stavka 2. Uredbe (EU) 2016/796, objavljuju: (a) zajednički program stručnih revizija i kriterijume revizije; i (b) godišnji izvještaj o programu u kojem se ističu utvrđene jake strane, kao i prijedlozi u svrhu poboljšanja. Izvještaji o stručnoj reviziji dostavljaju se svim istražnim tijelima i Agenciji. Ti se izvještaji objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.	željezničkim prevoznicima, Agenciji i prema potrebi drugim državama, kao i Vladi i Ministarstvu. Komisija, najkasnije do 31. marta tekuće godine za prethodnu godinu dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu i objavljuje ga na svojoj internet stranici. Sadržinu konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.			
Član 23. Istražni postupak Nesreću ili incident iz člana 20. istražuje istražno tijelo države članice u kojoj se ona dogodila. Ako nije moguće utvrditi u kojoj se državi članici dogodila, ili ako se dogodila na postrojenju na granici između dviju država članica ili u blizini postrojenja na granici između dviju država članica, relevantna istražna tijela dogovaraju se o tome koje će od njih provesti istragu ili se dogovaraju da će istragu provesti u međusobnoj suradnji. Drugom istražnom tijelu se u prvom slučaju omogućuje sudjelovanje u istrazi i potpuni pristup rezultatima istrage. Istražna tijela iz drugih država članica prema potrebi se poziva da sudjeluju u istrazi ako:	Istražni postupak Član 150 Istraga se sprovodi na način koji obezbjeđuje da svi učesnici u vanrednom događaju imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju i korišćenje rezultata istrage. Upravljač, željeznički prevoznici, Agencija, rodbina nastradalih lica, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za vanredne situacije i korisnici usluga redovno se obavještavaju o toku istrage. Licima iz stava 1 ovog člana treba omogućiti da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primjedbe na nacrt izvještaja Komisije. Komisija i drugi nadležni organi moraju okončati ispitivanje lica iz stava 1 ovog člana na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može	Potpuno usklašeno		

(a) je željeznički prijevoznik koji ima poslovni nastan i dozvolu u jednoj od tih država članica uključen u nesreću ili incident; ili (b) je vozilo koje je registrirano ili koje se održava u jednoj od tih država članica uključeno u nesreću ili incident. Istražnim tijelima iz pozvanih država članica daju se potrebne ovlasti kako bi mogla, kada se to od njih traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno tijelo druge države članice. Istražnim tijelima iz pozvanih država članica omogućuje se pristup podacima i dokazima potrebnima kako bi mogli djelotvorno sudjelovati u istrazi uz poštovanje nacionalnih zakona povezanih sa sudskim postupcima. Ovim stavkom ne sprječava se države članice da pristanu na to da relevantna tijela i u drugim okolnostima putem međusobne suradnje provedu istrage. 2. Za svaku nesreću ili incident tijelo nadležno za istragu osigurava odgovarajuća sredstva koja uključuju potrebna operativna i tehnička stručna znanja za provođenje istrage. Stručna znanja mogu se dobiti unutar samog tijela ili izvan njega, ovisno o obilježjima nesreće ili incidenta koje treba istražiti. 3. Istraga se provodi što je moguće otvorenije, tako da se svim stranama omogući	što prije popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti željeznički saobraćaj. Ako se nesreća dogodi na graničnim objektima između Crne Gore i druge države ili u njihovoj blizini, nadležna tijela za istraživanje tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od tijela ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši tijelo za istraživanje nesreća jedne države, tijelu za istraživanje druge države se omogućava učešće u istrazi i dostavljanje izvještaja o rezultatima istrage. Tijelo za istraživanje iz druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao željeznički prevoznik sa sjedištem u toj državi i koji je dobio licencu u toj državi.			

saslušanje i razmjena rezultata. Relevantnom upravitelju infrastrukture i željezničkim prijevoznicima, nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, Agenciji, žrtvama i njihovoj rodbini, vlasnicima oštećene imovine, proizvođačima, uključenim hitnim službama te predstavnicima osoblja i korisnika daje se mogućnost da pruže relevantne tehničke informacije kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća o istrazi. Istražno tijelo uzima u obzir i razumne potrebe žrtava i njihove rodbine te ih izvješćuje o napretku istrage. 4. Istražno tijelo zaključuje svoja ispitivanja na mjestu nesreće u najkraćem mogućem roku kako bi se upravitelju infrastrukture omogućilo popravljavanje infrastrukture i njezino otvaranje za željeznički prijevoz što je prije moguće.				
Član 24. Izvještaji Istraga o nesreći ili incidentu iz člana 20. predmet je izvještaj koja se pripremaju u obliku primjerenom vrsti i ozbiljnosti nesreće ili incidenta i relevantnosti nalaza istrage. U izvještajima se navode ciljevi istraga iz člana 20. stava 1. i ta izvještaja, prema potrebi, sadrže bezbjednosne preporuke. Istražno tijelo objavljuje konačni izvještaj u najkraćem mogućem roku te uobičajeno najkasnije u roku od 12 mjeseci nakon datuma događaja. Ako se konačno izvještaj ne može objaviti u roku od 12 mjeseci, istražno tijelo	Izvještaji Komisije Član 152 Komisija sačinjava izvještaj o izvršenoj istrazi vanrednog događaja. U izvještaju se navode ciljevi istrage i, gdje je to moguće, bezbjednosne preporuke. Komisija objavljuje konačan izvještaj u periodu koji ne može biti duži od 12 mjeseci od nastalog vanrednog događaja. Komisija dostavlja izvještaj iz stava 3 ovog člana, zajedno sa bezbjednosnim preporukama upravljaču, željezničkim prevoznicima, Agenciji i prema potrebi drugim državama, kao i Vladi i Ministarstvu. Komisija, najkasnije do 31. marta tekuće godine za prethodnu godinu dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu i objavljuje ga na svojoj internet stranici.	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem Pravilnika o sadržini konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju	Nakon usvajanja ovog zakona

objavljuje privremenu izjavu najmanje na svaku obljetnicu nesreće u kojoj iznosi detalje o napretku istrage i sva pokrenuta pitanja u vezi sa sigurnošću. Izvješće se, zajedno sa sigurnosnim preporukama, dostavlja relevantnim stranama iz člana 23. stava 3., kao i dotičnim tijelima i stranama u drugim državama članicama. Uzimajući u obzir iskustvo koje su stekla istražna tijela, Komisija provedbenim aktima uspostavlja strukturu izvješćivanja koju je potrebno slijediti u najvećoj mogućoj mjeri u izvješćima o nesrećama i incidentima. U tu strukturu izvješćivanja uključeni su sljedeći elementi: (a) opis događaja i njegova pozadina; (b) zapis o istragama i ispitivanjima, uključujući o sustavu upravljanja sigurnošću, primijenjenim pravilima i propisima, funkcioniranju voznog parka i tehničkih postrojenja, organizaciji radne snage, dokumentaciji o operativnom sistemu i prethodnim događajima sličnih obilježja; (c) analiza i zaključci koji se odnose na uzroke događaja, uključujući učesnike koji su mu doprinijeli, koji se odnose na: i. radnje koje su poduzele uključene osobe; ii. stanje voznog parka ili tehničkih postrojenja; iii. vještine osoblja, postupke i održavanje; iv. uvjete u pogledu regulatornog okvira; i v. primjenu sustava upravljanja sigurnošću. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 28. stavka 3.	Sadržinu konačnog izvještaja o istragama nesreća u željezničkom saobraćaju propisuje Ministarstvo.			

3. Istražno tijelo do 30. rujna svake godine objavljuje godišnje izvješće u kojemu se navode istrage provedene u prethodnoj godini, sigurnosne preporuke koje su izdane i djelovanja poduzeta u skladu s prethodno izdanim preporukama.				
Član 25. Informacije koje se šalju Agenciji U roku od sedam dana od odluke o pokretanju istrage istražno tijelo o tome obavještava Agenciju. U obavještenju se navodi datum, vrijeme i mjesto događaja, kao i vrsta događaja i njegove posljedice s obzirom na smrtno stradale, povrijeđene i materijalnu štetu. Istražno tijelo šalje Agenciji presliku konačnog izvještaja iz člana 24. stava 2. kao i kopiju godišnjeg izvještaja iz člana 24. stava 3.	Obavještenje Komisije Član 151 Komisija u roku od nedjelju dana obavještava Ministarstvo i Agenciju o početku istrage. U obavještenju se navodi datum, vrijeme, mjesto i vrstu vanrednog događaja, posljedice sa smrtnim ishodom, povrede i materijalne štete. Obavještenje iz stava 1 ovog člana Komisija dostavlja i ERA.	Potpuno usklađeno		
Član 26. Bezbjednosne preporuke Bezbjednosnom preporukom koju izdaje istražno tijelo ni u kom se slučaju ne stvara pretpostavka o krivici ili odgovornosti za nesreću ili incident. Preporuke se upućuju nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost i, kada je to potrebno zbog prirode preporuke, Agenciji, drugim tijelima ili tijelima vlasti u dotičnoj državi članici ili drugim državama članicama. Države članice,	Bezbjednosne preporuke Član 153 Bezbjednosna preporuke Komisije ne mogu biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za vanredni događaj. Bezbjednosne preporuke se dostavljaju Ministarstvu, Agenciji, prema potrebi i drugim tijelima i organima u Crnoj Gori i drugim državama, kao i ERA radi preduzimanja potrebnih mjera i postupanja po bezbjednosnim preporukama. Organi i tijela iz stava 2 ovog člana preduzimaju potrebne mjere u cilju da se bezbjednosne preporuke Komisije uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.	Potpuno usklađeno		

njihova nacionalna tijela nadležna za bezbjednost te Agencija u granicama svojih nadležnosti poduzimaju potrebne mjere kako bi se osiguralo propisno uzimanje u obzir bezbjednosnih preporuka koje su izdala istražna tijela, kao i, prema potrebi, postupanje u skladu s njima. Agencija, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost i druga tijela vlasti ili tijela ili, prema potrebi, druge države članice kojima su upućene preporuke, periodično izvještava istražno tijelo o mjerama koje su poduzete ili se planiraju kao posljedica dane preporuke.	Organi i tijela iz stava 2 ovog člana kojima su dostavljene bezbjednosne preporuke, najmanje jednom godišnje obavještavaju Komisiju o mjerama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbjednosnih preporuka.			
<i>Član 27.</i> Izvršavanje delegiranja ovlašćenja 1. Ovlašćenja za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uslovima utvrđenima u ovom članu. 2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz člana 6. stava 6. i člana 7. stava 6. dodjeljuje se Komisiji na period od pet godina počevši od 15. juna 2016. Komisija izrađuje izvještaj o delegiranju ovlašćenja najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlašćenja prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Evropski parlament ili Savjet tom produženju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

3. Od posebne je važnosti da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim sa stručnjacima država članica, prije donošenja tih delegiranih akata. 4. Evropski parlament ili Savjet u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz člana 6. stava 6. i člana 7. stava 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlašćenja koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Evropske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Evropskom parlamentu i Savjetu. 6. Delegirani akt donesen na temelju člana 6. stava 6. i člana 7. stava 6. stupa na snagu samo ako Evropski parlament ili Savjeta u roku od dva mjeseca od pristizanja tog akta Evropskom parlamentu i Savjetu na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Evropski parlament i Savjet obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Evropskog parlamenta ili Savjeta.				
Član 28. Postupak odbora Komisiji pomaže odbor iz člana 51. Direktive (EU) 2016/797. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

Pri upućivanju na ovaj stav primjenjuje se član 4. Uredbe (EU) br. 182/2011. Pri upućivanju na ovaj stav primjenjuje se član 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se član 5. stav 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.				
<i>Član 29.</i> Izvještaj i daljnje djelovanje Unije Komisija do 16. juna 2021. i svakih pet godina nakon tog datuma podnosi Evropskom parlamentu i Savjetu izvještaj o sprovođenju ove Direktive, posebno kako bi se pratila djelotvornost mjera za izdavanje jedinstvenih potvrda o bezbjednosti. Izvještaju se prema potrebi prilažu prijedlozi daljnjeg djelovanja Unije. Agencija provodi vrednovanje razvoja kulture bezbjednosti, uključujući izvještavanje o događajima. Ona do 16. juna 2024. Komisiji podnosi izvještaje u kojem su, prema potrebi, sadržana poboljšanja koje treba provesti na sistemu. Komisija na temelju tih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je to potrebno, predlaže izmjene ove Direktive. Komisija do 16. decembra 2017. izvještava Evropski parlament i Savjet o djelovanjima	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

poduzetima s ciljem ostvarivanja sljedećih ciljeva: (a) obveze proizvođača da identifikacijskim kodom označe komponente bitne za bezbjednost koje saobraćaju na evropskim željezničkim mrežama, čime se osigurava da se identifikacijskim kodom jasno utvrde komponenta, naziv proizvođača i značajni podatci u vezi s proizvodnjom; (b) potpune sljedivosti komponenti bitnih za bezbjednost, sljedivosti aktivnosti njihova održavanja i utvrđivanja njihova operativnog vijeka; i (c) utvrđivanja zajedničkih obvezujućih načela za održavanje tih komponenti.				
<i>Član 30.</i> Sankcije Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve mjere potrebne radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. Države članice obavještavaju Komisiju o tim pravilima do datuma navedenog u članu 33. stavu 1. te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.	XIX. INSPEKCIJSKI NADZOR Član 173 Inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona i podzakonskih akata donijetih na osnovu ovog zakona vrši inspektor za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: inspektor). Inspektor u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana ima dužnosti i ovlaštenja propisana zakonom kojim se uređuje željeznica, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim propisima. XX. KAZNENE ODREDBE Član 174 Novčanom kaznom od 7.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako: 1) odstupi od primjene TSI, a da nije podnijelo zahtjev za odstupanje (član 18 stav 5);	Potpuno uslađeno		

	2) ne dostavi Ministarstvu i organu uprave nadležnom za bezbjednost željezničkog saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja (član 8 stav 6); 3) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 23 stav 1); 4) ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podсистема u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen u cilju ocjene pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti (član 21 stav 4); 5) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podсистема koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve ili zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene (član 22 stav 2); 6) ne povuče sa tržišta sastavne djelove interoperabilnosti (član 22 stav 4); 7) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podсистem (član 25 stav 7); 8) pusti u rad i koristi strukturne podсистeme na željezničkim prugama Crne Gore bez dozvole za korišćenje (član 30 stav1);			

	9) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 33 stav 1); 10) koristi vozila koja nemaju pojedinačne dozvole za korišćenje (član 34 stav 6); 11) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori (član 35 stav 2); 12) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Agencija o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 39 stav 5); 13) obnovi ili unaprijedi strukturni podsistem a prethodno ne dostavi Agenciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 40 stav 1); 14) koristi vozilo koje nije upisano u registar željezničkih vozila (član 41 stav 2); 15) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Agenciji promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 41 stav 4); 16) ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 43); 17) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 63 stav 1); 18) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Agenciji nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 64 st.1 i 6); 19) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 66 stav 1); 20) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 66 stav 8);			

	21) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije dobio dio B sertifikata o bezbjednosti za prevoz od Agencije (član 65 stav 3); 22) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici (član 69 stav 1); 23) upravlja željezničkom infrastrukturom, a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (član 71 stav 1); 24) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 71 stav 5); 25) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske, odnosno lučke željeznice (član 73 stav 1); 26) postavi instalacije i uređaje na željezničkom području bez odobrenja Agencije (član 73 stav 2); 27) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 79 stav 1); 28) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvaja ili ne ukršta u željezničkoj stanici, a nisu ispunjeni uslovi iz člana 80 st. 2 do 4; 29) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 81 stav 2); 30) po završetku radova sa željezničke pruge ne ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su postavljeni prilikom izvođenja radova (član 81 stav 3);			

	31) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 82 stav 1); 32) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 85 stav 5); 33) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruži i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 84 stav 1); 34) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 84 stav 2); 35) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 85 stav 1); 36) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 85 stav 2); 37) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruži, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena propisanim signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 86 stav 1); 38) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 86 stav 2);			

	39) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 87 stav 2); 40) željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 89 stav 2); 41) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 90 stav 1); 42) vrši održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 90 stav 2); 43) ne donese i ne objavi red vožnje (član 92 st. 2 i 5); 44) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 94 stav 1); 45) nepravilno sastavi voz ili ne provjeri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 94 stav 2); 46) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračana maksimalna brzina voza (član 95); 47) ne vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 99 stav 1); 48) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 101 ovog zakona;			

	49) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 102 st.1 do 5); 50) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 103); 51) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 104 ovog zakona; 52) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 105 ovog zakona; 53) ako koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 106 stav 4); 54) lice zaduženo za održavanje teretnih kola nije sertifikovano (član 107 stav 1); 55) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 107 stav 1); 56) vrši održavanje vozila, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 107 stav 2); 57) ne obavi tehnički pregled vozila prije puštanja vozila u eksploataciju (član 110 stav 1); 58) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 110 stav 2); 59) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 114 ovog zakona; 60) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost za obavljanje tih poslova ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije provjerena (član 115 stav 5); 61) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 116 ovog zakona; 62) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 117);			

	63) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 119); 64) ne vodi i ažurira registar sertifikata (član 122 stav 2); 65) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 125 ovog zakona; 66) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove (član 127 stav 1); 67) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 127 stav 1); 68) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj mjeri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 133 stav 1); 69) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 135 st. 1 i 2); 70) smjena staničnog osoblja traje duže od vremena propisanog članom 140 ovog zakona; 71) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 137); 72) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 140 i 141 ovog zakona; 73) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena propisanog članom 142 ovog zakona;			

	74) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 143 stav 3); 75) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl.135 do 143; 76) ne organizuje unutrašnji nadzor (član 147); 77) Komisiji ne omogući obavljanje zadataka i slobodan pristup mjestu nesreće ili nezgode, vozilima, objektima i drugim informacijama (član 149 stav 1); 78) ne vrši istraživanje nesreća i nezgoda; 79) ne obavijesti Komisiju i inspektora za željeznički saobraćaj o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju; 80) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 155 stav 1); 81) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i željezničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje u spasavanju povrijeđenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbjednosti tokom spasavanja (član 156 stav 3); 82) na željezničkoj pruži, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavješćavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 158 stav 3); 83) kontakti provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina,			

	zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta (član 159 stav 4); 84) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 159 stav 7); 85) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 161 stav 1); 86) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 169 stav 1); 87) ne održava industrijsku odnosno lučku željeznicu (član 170); Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura. Za prekršaj iz stava 1 tač. 46), 47), 62), 63), 68), 83), 84) ovog člana i člana 151 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura. Član 175 Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:			

	1) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 25 stav 7); 2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen; 3) ne obezbijedi izvršenje potrebnih ispitivanja; 4) ne dostavi Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 55 stav 4); 5) u godišnjem izvještaju iz člana 55 stav 3 ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primjene zajedničke bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika (član 57 stav 3); 6) ne definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mjere bezbjednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom (član 84 stav 1); 7) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 88 stav 3); 8) ne donese poslovni red stanice (član 91 stav 1); 9) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (član 91 stav 2); 10) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu			

	pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 98 stav 1); 11) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 98 stav 2); 12) lice zaduženo za održavanje ne sastavi i ne vodi dosije o održavanju za svako vozilo za koje je zaduženo (član 106 stav 8); 13) ne pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima (član 113 stav 3); 14) za polaganje ispita za izdavanje sertifikata angažuje ispitivača bez sertifikata; 15) bez odlaganja ne dostavi Agenciji kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda; 16) se u slučajevima iz člana 119 stav 8 ovog zakona, u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture; 17) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 119 stav 7); 18) u roku od tri dana od dana suspenzije ili oduzimanja sertifikata ne obavijesti Agencija o suspendovanim i oduzetim sertifikatima (član 120 stav 5); 19) ne preduzme mjere naložene od strane Agencije ili o tome ne obavijesti Agencija (član 120 stav 5); 20) ne ispunjava obaveze iz člana 122 stav 3 ovog zakona; 21) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima iz registra sertifikata (član 122 stav 4);			

	22) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati propisanu dokumentaciju (član 123 stav 4); 23) ne preduzme mjere iz člana 124 stav 4 ovog zakona; 24) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 126 stav 5); 25) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 129); 26) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 130 stav 1); 27) ne organizuje provjeru psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika; 28) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 142 stav 4); 29) ne donese akt iz člana 145 ovog zakona; 30) ne vodi evidenciju o nesrećama i nezgodama u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama značajnim za bezbjedan željeznički saobraćaj; 31) njegovo drumsko vozilo prelazi preko željezničke pruge suprotno članu 163 stav 1 ovog zakona; 32) ne održava industrijski kolosjek (član 169 stav 1); 33) ne donese akt iz člana 169 stav 2 ovog zakona. Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura. Novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice za prelazak preko željezničke pruge suprotno članu 163 stav 5 ovog zakona. Član 176			

	Novčanom kaznom od 200 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako: 1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 88 stav 2); 2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj provjeri stručne osposobljenosti (član 115 stav 3); 3) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da upravlja vučnim vozilom (član 117 stav 1); 4) ne podnese zahtjev Agenciji za ažuriranje dozvole u slučaju promjene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli; 5) umnožava licence za upravljanje vučnim vozilom (član 117 stav 5); 6) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema licencu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 117 stav 8); 7) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 119 stav 8); 8) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavijesti Agencija (član 123 stav 1); 9) reguliše željeznički saobraćaj, a ne posjeduje dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili			

	mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da reguliše željeznički saobraćaj (član 125); 10) tokom regulisanja saobraćaja kod sebe nema dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 126 stav 4); 11) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 128 stav 1); 12) ako se ne podvrgne redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu na koji je upućen (čl. 129 i 130); 13) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati (član 133 stav 1); 14) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 133 stav 3); 15) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 128 ovog zakona na koji je upućen; 16) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama člana 144 ovog zakona;			

	17) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 146 stav 1).			
Član 31. Prelazne odredbe 1. Prilog V. Direktivi 2004/49/EZ primjenjuje se do datuma početka primjene sprovođenja akata iz člana 24. stava 2. ove Direktive. Ne dovodeći u pitanje stav 3. ovog člana, željeznički prevoznici za koje se treba izdati potvrda između 15. juna 2016. i 16. juna 2019., podliježu Direktivi 2004/49/EZ. Takve potvrde o bezbjednosti valjane su do datuma isteka njihovog važenja. Najkasnije od 16. juna 2019. Agencija obavlja zadatke povezane s izdavanjem potvrda u skladu s člankom 10. u pogledu područja djelovanja u državama članicama koje Agenciju ili Komisiju nisu obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. Odstupajući od članka 10., nacionalna tijela država članica nadležna za sigurnost koje su Agenciju i Komisiju obavijestile u skladu s člankom 33. stavkom 2. mogu nastaviti izdavati potvrde u skladu s Direktivom 2004/49/EZ do 16. lipnja 2020.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 32. Preporuke i mišljenja Agencije Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 13. Uredbe (EU) 2016/796 za potrebe provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

moгу se uzeti u obzir kada Unija donosi pravne akte u skladu s ovom Direktivom. <i>Član 33.</i> Prenošenje Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s člancima 2., 3., 4., člancima od 8. do 11., člankom 12. stavkom 5., člankom 15. stavkom 3., člancima od 16. do 19., člankom 21. stavkom , člankom 23. stavcima 3. i 7., člankom 24. stavkom 2., člankom 26. stavkom 3. i prilogima II. i III. do 16. lipnja 2019. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera. Države članice mogu produljiti razdoblje prenošenja iz stavka 1. za godinu dana. Radi toga, do 16. prosinca 2018. države članice koje ne stave na snagu zakone i druge propise u roku za prenošenje iz stavka 1. obavješćuju Agenciju i Komisiju o tome i navode razloge za takvo produljenje. Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.				

Obaveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuje se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav. Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge s ciljem da njome prometuje jedan ili više željezničkih prijevoznika, dotične države članice u roku od dvije godine od primitka zahtjeva uspostavljaju mjere za provedbu ove Direktive.				
<i>Član 34.</i> Stavljanje izvan snage Direktiva 2004/49/EZ, kako je izmijenjena direktivama navedenima u Prilogu IV. dijelu A, stavlja se izvan snage s učinkom od 16. lipnja 2020., ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje u nacionalno pravo direktiva navedenih u Prilogu IV. dijelu B i njihovu primjenu. Upućivanja na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korela cijskom tablicom iz Priloga V.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<i>PRILOG I.</i> ZAJEDNIČKI BEZBJEDNOSNI POKAZATELJI	Zajednički pokazatelji bezbjednosti Član 55 Procjena nivoa bezbjednosti u željezničkom saobraćaju vrši se na osnovu zajedničkih pokazatelja bezbjednosti (u daljem tekstu: ZPB). Radi praćenja bezbjednosti na željeznici, Agencija prikuplja podatke o ZPB na osnovu godišnjih izvještaja o bezbjednosti upravljača i željezničkog prevoznika.	Potpuno usklađeno	Materija je regulisana i Pravilnikom o bližem sadržaju godišnjih izvještaja o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju i zajedničkim pokazateljima	

	Upravljač i željeznički prevoznik dužni su da najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu, dostave Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti. Godišnji izvještaj o bezbjednosti sadrži: 1) informacije o ostvarivanju planiranih zajedničkih bezbjednosnih ciljeva (u daljem tekstu ZBC); 2) način praćenja i analizu zajedničkih pokazatelja relevantnim za podnosioc izvještaja; 3) podatke i rezultate o sprovedenim internim kontrolama bezbjednosti; 4) podatke o nedostacima i kvarovima u željezničkom saobraćaju i upravljanju infrastrukturuom koji mogu biti od značaja za bezbjednost; 5) informacije o primjeni odgovarajućih zajedničkih bezbjednosnih metoda (u daljem tekstu: ZBM). Na osnovu izvještaja iz stava 3 ovog člana, Agencija sačinjava godišnji izvještaj o bezbjednosti željezničkog saobraćaja za prethodnu godinu i dostavlja Ministarstvu najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu. Izveštaj iz stava 5 sadrži podatke o: 1) stanju bezbjednosti na željeznici uključujući i zajedničke pokazatelje na nivou Crne Gore; 2) promjenama u propisima i regulisanju bezbjednosti na željeznici; 3) sprovedenim postupcima za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturuom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz; 4) rezultatima nadzora nad upravljačem i željezničkim prevoznicima, uključujući broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija.		bezbjednosti („Sl. List CG“ br:29/15)	

	Izveštaj iz stava 5 ovog člana Agencija dostavlja i ERA najkasnije do 30. septembra tekuće za prethodnu godinu. Ako se nakon dostavljanja izveštaja iz stava 5 ovog člana pojave nove činjenice, Agencija je dužna da dopuni ili koriguje izveštaj u najkraćem roku, a najkasnije u sljedećem godišnjem izveštaju. Bliži sadržaj izveštaja iz stava 3 i 4 ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posljedica nesreća utvrđuje Agencija.			
<i>PRILOG II.</i> OBAVJEŠĆIVANJE O NACIONALNIM SIGURNOSNIM PRAVILIMA Nacionalna sigurnosna pravila o kojima se obavješćuje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju: 1. pravila o postojećim nacionalnim sigurnosnim ciljevima i sigurnosnim metodama; 2. pravila o zahtjevima u pogledu sustava upravljanja sigurnošću i izdavanja potvrda o sigurnosti željezničkim prijevoznicima; 3. zajednička operativna pravila za željezničku mrežu koja još nisu obuhvaćena TSI-ovima, uključujući pravila koja se odnose na signalno-sigurnosni i prometno-upravljački sustav; 4. pravila kojima se utvrđuju zahtjevi u pogledu dodatnih unutarnjih operativnih pravila (pravila društva) koja moraju utvrditi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici; 5. pravila o zahtjevima u pogledu osoblja koje obavlja zadaće bitne za sigurnost, uključujući kriterije odabira, zdravstvenu sposobnost i	Prijavljivanje propisa iz oblasti bezbjednosti Član 62 Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji propisi iz oblasti bezbjednosti koji se odnose na: 1) nacionalne bezbjednosne ciljeve i bezbjednosne metode; 2) uslove za sisteme upravljanja bezbjednošću i zahtjeve za sertifikat o bezbjednosti za prevoz; 3) uslove za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmijenjenih željezničkih vozila, koji nijesu obuhvaćeni TSI, za razmjenu vozila između željezničkih prevoznika, sisteme registracije i zahtjeve u koji se odnose na probu vozila; 4) uslove za željezničke mreže koji nijesu obuhvaćeni TSI, uključujući i uslove za sisteme signalizacije i vođenja saobraćaja; 5) interne akte upravljača i željezničkog prevoznika; 6) uslove za izvršne željezničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uvjerenja, ako nijesu utvrđeni u TSI; 7) istragu nesreća i nezgoda. Evropska komisija se obavještava o svakoj izmjeni propisa iz stava 1 ovog člana, osim ako se propis odnosi na sprovođenje TSI.	Potpuno usklađeno		

stručnu osposobljenost te izdavanje potvrda u mjeri u kojoj nisu još obuhvaćeni TSI-om; 6. pravila o istrazi nesreća i incidenata.	Novi propisi iz oblasti bezbjednosti mogu se donijeti samo u sljedećim slučajevima: 1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbjednosne metode nijesu obuhvaćeni ZBM; 2) ako operativna pravila koja se primjenjuju na željezničkoj mreži još nijesu obuhvaćena TSI; 3) hitnih preventivnih mjera, a naročito poslije nesreće; 4) kada je potrebno revidiranje propisa o kojem je već obaviještena Evropska komisija; 5) kada propisi o zahtjevima koje mora ispunjavati izvršno osoblje, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nijesu obuhvaćeni TSI.			
<i>PRILOG III.</i> Zahtjevi i kriteriji ocjenjivanja za organizacije koje podnose zahtjev za ovlaštenje ECM ili za ovlaštenje u pogledu funkcija održavanja koje subjekt nadležan za održavanje podugovara s vanjskim izvođačima Upravljanje organizacijom mora se dokumentirati u svim relevantnim dijelovima te se njime posebice opisuje raspodjela odgovornosti unutar organizacije i s podizvođačima. Njime se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim razinama, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim razinama uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje. Sljedeći osnovni zahtjevi primjenjuju se na četiri funkcije subjekta nadležnog za održavanje (ECM) koje treba obuhvatiti sama organizacija ili se obuhvaćaju putem ugovornih aranžmana:	Sertifikacija lica zaduženog za održavanje teretnih kola (i drugih vozila) Član 107 Lice zaduženo za održavanje teretnih kola i drugih vozila mora da bude sertifikovano. Osnovni zahtjevi i kriterijumi za obezbjeđivanje funkcija održavanja datih u članu 106 stav 7 za dobijanje sertifikata koje lice zaduženo za održavanje mora da ispunjava odnose se na: 1) rukovođenje, 2) ocjena rizika, 3) praćenje, 4) kontinuirano poboljšanje, 5) struktura i odgovornost, 6) upravljanje kompetencijama, 7) informacije, 8) dokumentacija, 9) ugovorne aktivnosti, 10) aktivnosti održavanja, 11) kontrolne aktivnosti.	Potpuno usklađeno		

1. Vodstvo – obaveza organizacije prema razvoju i provedbi sustava održavanja organizacije i kontinuiranom poboljšanju njegove djelotvornosti; 2. Procjena rizika – strukturirani pristup procjeni rizikâ povezanih s održavanjem vozilâ, uključujući one koji izravno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili osoba, te utvrđivanje odgovarajućih mjera za upravljanje rizicima; 3. Nadgledanje – strukturirani pristup kojim se osigurava da su mjere za upravljanje rizicima uvedene, pravilno djeluju i ostvaruju ciljeve organizacije; 4. Kontinuirano poboljšanje – strukturirani pristup analizi informacija koje su prikupljene redovitim nadgledanjem, revizijama ili iz drugih relevantnih izvora, te uporabi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mjera kako bi se održala ili poboljšala razina sigurnosti; 5. Struktura i odgovornost – strukturirani pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje ciljeva organizacije u vezi sa sigurnošću; 6. Upravljanje kompetencijama – strukturirani pristup kojim se osigurava da zaposlenici posjeduju tražene kompetencije kako bi na siguran, djelotvoran i učinkovit način	Sertifikat iz stava 1 ovog člana licu zaduženom za održavanje teretnih kola i drugih vozila može da izda Agencija ili akreditovano sertifikaciono tijelo iz Crne Gore, države ugovornice OTIF-a ili akreditovano sertifikaciono tijelo u državama članicama Evropske unije. Sertifikat iz stava 2 ovog člana izdaje se na period do pet godina. Agencija vodi evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 2 ovog člana koja sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) rok važenja sertifikata. Sertifikati izdati u državama ugovornicama OTIF-a i državama članicama Evropske unije važe u Crnoj Gori. Agencija najmanje jednom godišnje obavlja nadzor nad licima kojima je izdat sertifikat, na izabranim geografskim i funkcionalno reprezentativnim lokacijama. Ako Agencija utvrdi da lice zaduženo za održavanje ne ispunjava zahtjeve na osnovu kojih mu je izdat sertifikat, nalaže tom licu za održavanje otklanjanje nepravilnosti. U slučaju kontinuiranog neispunjavanja zahtjeva za dobijanje sertifikata ili neotklanjanja nepravilnosti, Agencija može ograničiti primjenu ili oduzeti sertifikat. Za izdavanje sertifikata iz stava 1 ovog člana, njegovo obnavljanje i ažuriranje plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Bliže uslove iz stava 2 ovog člana koje mora da ispunjava lice zaduženo za održavanje za dobijanje sertifikata, sadržaj i način vođenja dosijea o održavanju vozila, propisuje Agencija.			

postizali ciljeve organizacije u svim okolnostima; 7. Informacije – strukturirani pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim osobama koje donose prosudbe i odluke na svim razinama organizacije te kako bi se osigurala cjelovitost i primjerenost informacija; 8. Dokumentacija – strukturirani pristup kojim se osigurava sljedivost svih relevantnih informacija; 9. Ugovorne aktivnosti – strukturirani pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodijeljenima podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih kompetencija i zahtjeva; 10. Aktivnosti održavanja – strukturirani pristup kojim se osigurava: — da su identificirane sve aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost i komponente bitne za sigurnost te da se njima pravilno upravlja, da su identificirane sve nužne promjene tih aktivnosti održavanja koje utječu na sigurnost te da se njima pravilno upravlja na temelju razmjene iskustava i primjene zajedničkih sigurnosnih metoda za procjenu rizika u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (a) te da su pravilno dokumentirane,	Pravilnik o bližim uslovima koje u pogledu opreme, kadra i prostora treba da ispunjava radionica za održavanje željezničkih vozila Pravilnik je objavljen u "Službenom listu CG", br. 18/2018 od 23.3.2018. godine, a stupio je na snagu 31.			

— sukladnost s osnovnim zahtjevima u pogledu interoperabilnosti, — uspostava i provjera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvođenje održavanja, — analiza početne dokumentacije u vezi s vozilom za osiguravanje prve početne dokumentacije o održavanju te za osiguravanje njezine ispravne provedbe putem sastavljanja naloga za održavanje, — da se komponente (uključujući rezervne dijelove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se pohranjuju, s njima se postupa i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača te su usklađeni s relevantnim nacionalnim i međunarodnim pravilima, kao i sa zahtjevima iz relevantnih naloga za održavanje, — da se odrede, utvrde, osiguravaju, bilježe i drže na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim primjenjivim specifikacijama, čime se osigurava sigurna provedba održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,				

— da organizacija ima procese kojima osigurava da se njezina oprema za mjerenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, umjeravaju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentiranim procesima; 11. Aktivnosti nadzora – strukturirani pristup kojim se osigurava: — povlačenje vozila iz prometa radi predviđenog, uvjetovanog ili korektivnog održavanja u propisanom trenutku ili u slučaju kada su utvrđeni nedostaci ili druge potrebe, — potrebne mjere za nadziranje kvalitete, — obavljanje zadaća održavanja u skladu s nalogima za održavanje i izdavanje obavijesti o ponovnom stavljanju u promet koja uključuje moguća ograničenja uporabe, — da se moguće pojave neusklađenosti pri primjeni sustava upravljanja koje bi mogle za posljedicu imati nesreće, incidente, izbjegnute nesreće ili ostale opasne događaje prijavljuju, istražuju i analiziraju te da se poduzimaju potrebne preventivne mjere u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c), — periodična interna revizija i postupak nadgledanja u skladu sa zajedničkom sigurnosnom metodom za nadgledanje predviđenom u članku 6. stavku 1. točki (c).				
Prilog IV DIO A Direktiva stavljena izvan snage i popis njezinih naknadnih izmjena DIO B Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

Prilog V Korelacijska tablica	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacarta/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacarta/predloga propisa na Vladi		
MSA-TU/PZ/25/02		MSA-IU/PZ/25/02		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema (recast) - 32016L0797				
3. Naziv nacarta/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice		Proposal for the Law on Railway Safety and Interoperability		
4. Usklađenost nacarta/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacarta/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
Član 1 Predmet i područje primjene 1. Ovom se Direktivom utvrđuju uslovi koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti u željezničkom sistemu Unije u skladu s Direktivom (EU) 2016/798 kako bi se definisao optimalan nivo tehničke usklađenosti, omogućilo olakšavanje, poboljšanje i razvoj usluga željezničkog prevoza u Uniji i s trećim zemljama te doprinijelo dovršetku jedinstvenog evropskog željezničkog prostora i postupnom ostvarenju unutrašnjeg tržišta. Ti se uslovi odnose na projektovanje, izgradnju, puštanje u upotrebu, modernizaciju, obnovu, rad i održavanje dijelova tog sistema, kao i stručne kvalifikacije te zdravstvene i	Predmet Član 1 Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema. Postizanje interoperabilnosti Član 3 Postizanje interoperabilnosti željezničkog sistema obuhvata uslove za definisanje optimalnog nivoa tehničke usklađenosti, omogućavanja,	Potpuno usklađeno		

sigurnosne uslove koji se primjenjuju na osoblje koje doprinosi njegovom radu i održavanju. 2. Ovom se Direktivom za svaki podsistem utvrđuju odredbe o sastavnim dijelovima interoperabilnosti, sučeljima i postupcima te uslovima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sistema Unije koji su potrebni kako bi se ostvarila interoperabilnost. 3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na: (a)podzemne željeznice; (b)tramvaje i vozila lake željeznice te infrastrukturu kojom se isključivo koriste ta vozila; (c)mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema Unije i koje su predviđene samo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prevoza putnika, kao ni prevoznike koji obavljaju saobraćaj isključivo na tim mrežama. 4. Države članice mogu iz područja primjene mjera kojima se provodi ovu Direktivu isključiti: (a)privatnu željezničku infrastrukturu, uključujući sporedne kolosijeke, koju koristi njen vlasnik ili prevoznik za sopstveni prevoz tereta ili putnika u nekomercijalne svrhe, te vozila koja se koriste isključivo na takvoj infrastrukturi; (b)infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku upotrebu; (c)infrastrukturu lake željeznice koju povremeno koriste teška željeznička vozila pod operativnim uslovima sistema lake željeznice, a kada je to potrebno u svrhu povezivanja samo za ta vozila; i (d)vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali koja su opremljena određenim komponentama teške željeznice kako bi se omogućilo izvršavanje prevoza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, i to isključivo u svrhu povezivanja.	olakšavanja, poboljšanja i razvoja usluga željezničkog prevoza koji se odvija između Crne Gore i susjednih zemalja, zemalja Evropske unije i trećih zemalja radi stvaranja jedinstvenog evropskog željezničkog prostora i postepenog stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta Evropske unije. Primjena Član 4 Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju. Ovaj zakon ne primjenjuje se na: 1) metroe; 2) tramvaje i druge lake šinske sisteme vozila uključujući i infrastrukturu kojom se koriste ta vozila; 3) mreže koje su funkcionalno odvojene od željezničkog sistema i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja, uključujući prevoznike koji obavljaju djelatnost na tim mrežama.			

5. U slučaju sistema tramvaj-voz koji saobraćaju u željezničkom sistemu Unije kada ne postoje TSI-ovi koji se primjenjuju na te sisteme tramvaj-voz, primjenjuje se sledeće: (a)dotične države članice osiguravaju donošenje nacionalnih pravila ili drugih relevantnih dostupnih mjera kako bi se osiguralo da takvi sistemi tramvaj-voz ispunjavaju odgovarajuće osnovne zahtjeve; (b)države članice mogu donijeti nacionalna pravila kako bi odredile postupak za izdavanje odobrenja koji se primjenjuje na takve sisteme tramvaj-voz. Tijelo koje izdaje odobrenje za vozilo savjetuje se s relevantnim nacionalnim tijelom nadležnim za bezbjednost kako bi osiguralo da mješovito saobraćanje sistema tramvaj-voz i vozova teške željeznice ispunjava sve osnovne zahtjeve kao i relevantne zajedničke sigurnosne ciljeve („CST-ovi”); (c)odstupajući od člana 21., u slučaju prekograničnog odvijanja saobraćaja, relevantna nadležna tijela sarađuju s ciljem izdavanja odobrenja za vozila. Ovaj stav ne primjenjuje se na vozila isključena iz područja primjene ove Direktive u skladu sa stavovima 3. i 4.				
Član 2. Definicije Za potrebe ove Direktive: „željeznički sistem Unije” znači elementi navedeni u Prilogu I.;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
„interoperabilnost” znači sposobnost željezničkog sistema za siguran i neprekinuti saobraćaj vozova kojim se postižu potrebni nivoi efikasnosti;	Član 9 Interoperabilnost je sposobnost željezničkog sistema koja omogućava bezbjedan i neprekidan saobraćaj vozova uz postizanje traženog stepena efikasnosti, a koja se zasniva na regulativnim, tehničkim i operativnim uslovima koji za to moraju biti ispunjeni.	Potpuno usklađeno		

„vozilo” znači željezničko vozilo koje je prikladno za kretanje na točkovima po željezničkoj pruzi, s pogonom ili bez njega; vozilo se sastoji od jednog ili više strukturnih ili funkcionalnih podsistema;	Član 8 Značenje izraza 79) voz je propisno sastavljeni i zakvačeni niz željezničkih vozila sa jednim ili više vučnih vozila na sopstveni pogon ili samo vučno vozilo na sopstveni pogon;	Potpuno usklađeno		
„mreža” znači pruge, stanice, terminali i sve vrste nepokretne opreme potrebne za osiguranje sigurnog i neprekinutog rada željezničkog sistema Unije;	Član 8 Značenje izraza 88) željeznička mreža su željezničke pruge, stanice, terminali, kao i sve vrste fiksne opreme, potrebne da bi se obezbijedio bezbjedan i neprekidan rad željezničkog sistema, uređaja i postrojenja;	Potpuno usklađeno		
„podsistemi” znači strukturni ili funkcionalni dijelovi željezničkog sistema Unije, kako je navedeno u Prilogu II.;	Član 8 Značenje izraza 45) podsistemi su djelovi željezničkog sistema (strukturni ili funkcionalni);	Potpuno usklađeno		
„mobilni podsistem” znači podsistem željezničkog vozila i saobraćajno-upravljački te signalno-sigurnosni podsistem ugrađen u vozilo;	Član 8 Značenje izraza 27) mobilni podsistemi su vozna sredstva i podsistem kontrola, upravljanje i signalizacija u vozilu;	Potpuno usklađeno		
„sastavni dijelovi interoperabilnosti” znači svi osnovni sastavni dijelovi, skupine sastavnih dijelova, podsklop ili cjelovit sklop opreme koja je ugrađena ili koju se namjerava ugraditi u podsistem o kojem, izravno ili neizravno, zavisi interoperabilnost željezničkog sistema, uključujući materijalne i nematerijalne predmete;	Član 8 Značenje izraza 3) sastavni dio interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenti, podsklop ili sklop opreme u cjelini, kao i softver, ugrađen ili namijenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost željezničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;	Potpuno usklađeno		

„proizvod” znači proizvod dobijen postupkom proizvodnje, uključujući sastavne dijelove interoperabilnosti i podsisteme;	Član 8 Značenje izraza 50) proizvod je rezultat proizvodnog procesa i uključuje sastavne dijelove interoperabilnosti, elemente strukturnih podсистема i podsisteme;	Potpuno usklađeno		
„osnovni zahtjevi” znači svi uslovi navedeni u Prilogu III. koje željeznički sistem Unije, podsistemi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati;	Član 8 Značenje izraza 38) osnovni zahtjevi su uslovi koje treba da ispunjava željeznički sistem, podsistemi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući i interfejse;	Potpuno usklađeno		
„evropska specifikacija” znači specifikacija koja pripada u jednu od sledećih kategorija: —zajednička tehnička specifikacija kako je definisana u Prilogu VIII. Direktivi 2014/25/EU, —evropska tehnička saglasnost kako je navedena u članu 60. Direktive 2014/25/EU, ili —evropska norma kako je definisana u članu 2. stavu 1. tački (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012;	Član 8 Značenje izraza 12) evropska specifikacija je zajednička tehnička specifikacija, evropsko tehničko odobrenje ili nacionalni standard kojim se prenosi evropski standard	Potpuno usklađeno		
„tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI) znači specifikacija donešena u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podсистem ili dio podсистема, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost željezničkog sistema Unije;	Član 8 Značenje izraza 65) tehničke specifikacije interoperabilnosti su tehnički propisi sa kojima podсистem ili dio podсистема željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI);	Potpuno usklađeno		
„osnovni parametar” znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uslovi koji je od velike važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-ovima;	Član 8 Značenje izraza 37) osnovni parametri su tehnički ili eksploatacioni uslovi koji su važni za	Potpuno usklađeno		

	interoperabilnost i koji su utvrđeni tehničkim specifikacijama interoperabilnosti			
„poseban slučaj” znači svaki dio željezničkog sistema za koji su u TSI-ovima potrebne posebne privremene ili trajne odredbe zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takvih koja utiču na kompatibilnost s postojećim sistemom, posebno željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Unije, slods”bodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između šina, te željeznička vozila koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu, kao i željeznička vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama;	Član 8 Značenje izraza 59) specifični slučajevi su djelovi željezničkog sistema za koje su definisani izuzeci u tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili ograničenja koja utiču na usklađenost sa postojećim sistemom (željezničke pruge i željezničke mreže koje su izolovane od ostatka željezničke mreže, tovarni profil, širina kolosjeka, razmak osa kolosjeka, željeznička vozila koja su isključivo namijenjena za lokalnu, regionalnu ili istorijsku upotrebu);	Potpuno usklađeno		
„modernizacija” znači svaka veća preinaka podsistema ili dijela podsistema koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže „EZ” izjavi o provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja poboljšava cjelokupno izvođenje podsistema;	Zakon o željeznici Član 8 tačka 24 modernizacija (unaprjeđenje) željezničke infrastrukture obuhvata radove izmjene na infrastrukturi kojima se poboljšavaju njene performanse;	Potpuno usklađeno		
„obnova” znači svaka veća izmjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenja cjelokupno izvođenja podsistema;	Član 8 Značenje izraza 33) obnova podsistema je veća zamjena na podsistemu ili dijelu podsistema kojom se ne mijenjaju njegove osnovne karakteristike;	Potpuno usklađeno		
„postojeći željeznički sistem” znači infrastruktura koju čine pruge i nepokretna postrojenja postojeće željezničke	Član 8 Značenje izraza	Potpuno usklađeno		

mreže, kao i željeznička vozila svih kategorija i porijekla koja saobraćaju po toj infrastrukturi;	87) željeznički sistem je sistem koji obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini (strukturni i funkcionalni podsistemi); 87) željeznička mreža su željezničke pruge, stanice, terminali, kao i sve vrste fiksne opreme, potrebne da bi se obezbijedio bezbjedan i neprekidan rad željezničkog sistema, uređaja i postrojenja;			
„zamjena u okviru održavanja” znači svaka zamjena sastavnih dijelova u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i izvedbom;	Član 8 Značenje izraza 83) zamjena komponenti u okviru održavanja je zamjena komponenti djelovima identičnih funkcija i performansi u okviru redovnog ili vanrednog održavanja;	Potpuno usklađeno		
„tramvaj-voz” znači vozilo projektovano za kombinovanu upotrebu i na infrastrukturi lake željeznice i na infrastrukturi teške željeznice;	Nema odgovarajuće odredbe			
„puštanje u upotrebu” znači sve aktivnosti kojima se podsistem stavlja u operativno stanje;	Član 8 Značenje izraza 54) puštanje u rad su radnje kojima se podsistem ili željezničko vozilo stavlja u upotrebu;	Potpuno usklađeno		
„naručilac” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsistema;	Član 8 Značenje izraza 29) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema (željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture, imalac željezničkog vozila ili koncesionar odgovoran za izvođenje projekta);	Potpuno usklađeno		

„posjednik” znači fizička ili pravna osoba koja kao vlasnik vozila ili imalac prava korišćenja upotrebljava vozilo kao prevozno sredstvo te je kao takva registrovana u registru vozila iz člana 47.;	Član 8 Značenje izraza 15) imalac željezničkog vozila je vlasnik ili korisnik željezničkog vozila koje koristi kao prevozno sredstvo i koje je upisano u registar željezničkih vozila;	Potpuno usklađeno		
„podnosilac zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja traži odobrenje, bez obzira na to radi li se o željezničkom prevozniku, upravljaču infrastrukture ili bilo kojoj drugoj osobi ili pravnom subjektu, poput proizvođača, vlasnika ili posjednika; za potrebe člana 15. „podnosilac zahtjeva” znači naručilac ili proizvođač ili njihovi ovlašteni zastupnici; za potrebe člana 19. „podnosilac zahtjeva” znači fizička ili pravna osoba koja zahtijeva odluku Agencije o odobrenju tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a;	Član 8 Značenje izraza 43) podnosilac zahtjeva je pravno lice koje podnosi zahtjev za izdavanje odobrenja, a koje može biti željeznički prevoznik, upravljač infrastrukture proizvođač, naručilac, njihov ovlašćeni zastupnik, vlasnik ili imalac	Potpuno usklađeno		
„projekt u kasnijoj fazi razvoja” znači svaki projekt u kojemu je faza planiranja ili izgradnje dostigla tačku kada bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta;	Član 8 Značenje izraza 52) projekat u poodmakloj fazi razvoja je projekat čiji je stepen planiranja ili izgradnje dostigao tačku na kojoj je promjena tehničkih specifikacija neprihvatljiva zbog opravdanih pravnih, ugovornih, privrednih, finansijskih, društvenih ili ekoloških prepreka;	Potpuno usklađeno		
„usklađena norma” znači evropska norma kako je definisana u članu 2. stavu 1. tački (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012.;	Nema odgovarajuće odredbe			
„nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost” znači tijelo nadležno za bezbjednost kako je definisano u članu 3. tački 7. Direktive (EU) 2016/798;	Status Agencije Član 171 Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne	Potpuno usklađeno		

	samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca. Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana. Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost. Osnivač Agencije je Vlada.			
„tip” znači tip vozila koji određuje osnovne karakteristike projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru;	Član 8 Značenje izraza 67) tip vozila obuhvata osnovne projektne karakteristike željezničkog vozila, odobrene sertifikatom o ispitivanju tipa ili sertifikatom o ispitivanju projekta;	Potpuno usklađeno		
„serija” znači niz identičnih vozila jednog projektiranog tipa;	Član 8 Značenje izraza 63) serija željezničkih vozila je određeni broj identičnih željezničkih vozila istog tipa;	Potpuno usklađeno		
„subjekt nadležan za održavanje” („ECM”) znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila kako je definisan u članu 3. tački 20. Direktive (EU) 2016/798;	Lice zaduženo za održavanje željezničkih vozila Član 106 st. 1-4 Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje može da bude željeznički prevoznik, upravljač, imalac vozila ili drugo pravno	Potpuno usklađeno		

	lice koje ispunjava uslove propisane ovim zakonom. Lice zaduženo za održavanje upisuje se u registar željezničkih vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.			
„laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski sistem željezničkog prevoza s otpornošću na sudare od C-III ili C-IV (u skladu s EN 15227:2011) i najvećom čvrstoćom vozila od 800 kN (uzdužna pritisna sila u području priključivanja vagona); sistemi lake željeznice mogu imati sopstvenu trasu ili je mogu dijeliti s drumskim prevozom te obično ne razmjenjuju vozila s prevozom putnika ili tereta na dugim relacijama;	Nema odgovarajuće norme	Neprenosivo		
„nacionalna pravila” znače sva obvezujuća pravila donesena u nekoj državi članici, nezavisno o tome koje tijelo ih izdaje, koja sadrže zahtjeve u vezi sa sigurnošću željeznica ili tehničke zahtjeve, osim onih utvrđenih pravilima Unije ili međunarodnim pravilima, koja se u toj državi članici primjenjuju na željezničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treće osobe;	Član 26 stav 3 Željeznički tehnički propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva, primjenjuju se u sljedećim slučajevima: 1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja; 2) ako se ne primjenjuju jedan ili više TSI ili njihovi dijelovi u skladu sa članom 16 stav 1 ovog zakona; 3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI; 4) ako željeznički tehnički propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom;	Potpuno usklađeno		

	5) ako za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI ili nisu obuhvaćeni TSI; 6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća. Tehničke propise iz stava 3 ovog člana donosi Ministarstvo.			
„projektovano stanje upotrebe” znači uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uslovi (uključujući trošenje) u opsegu i pod uslovom upotrebe navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;	Član 8 Značenje izraza 52) projektovano stanje upotrebe je uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uslovi (uključujući trošenje) u opsegu i pod uslovima upotrebe navedenim u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;	Potpuno usklađeno		
„područje upotrebe vozila” znači mreža ili mreže unutar države članice ili grupe država članica u kojima se vozilo namjerava upotrebljavati;	Član 8 Značenje izraza 44) područje upotrebe je željezničku mrežu ili mreža jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila;	Potpuno usklađeno		
„prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija radi definisanja načina utvrđivanja usklađenosti s osnovnim zahtjevima;	Nema odgovarajuće odredbe			
„prihvatljiv nacionalni način osiguravanja usklađenosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaju države članice radi definisanja načina utvrđivanja usklađenosti s nacionalnim pravilima;	Nema odgovarajuće odredbe			
„stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje sastavnog dijela interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno funkcionisati u projektiranom stanju upotrebe na tržište Unije;	Član 8 Značenje izraza 62) stavljanje na tržište je prvo stavljanje na tržište sastavnih djelova	Potpuno usklađeno		

	interoperabilnosti, podsistema ili vozila koje je spremno za upotrebu u projektovanom stanju;			
„proizvođač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila ili za koju taj proizvod projektuje ili proizvodi netko drugi te koja taj proizvod stavlja na tržište pod sopstvenim imenom ili žigom;	Član 8 Značenje izraza 51) proizvođač je fizičko ili pravno lice koje proizvodi proizvod u obliku sastavnih dijelova interoperabilnosti, podsistema ili vozila, ili za koje taj proizvod projektuje ili izrađuje drugo fizičko ili pravno lice i stavlja ih na tržište pod svojim imenom ili žigom	Potpuno usklađeno		
„ovlašteni zastupnik” znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji, koju je proizvođač ili naručilac pisano ovlastio da u ime proizvođača ili naručilca obavlja određene zadatke;	Član 8 Značenje izraza 41) ovlašćeni zastupnik je svako pravno ili fizičko lice sa sjedištem u Crnoj Gori koje je proizvođač ili naručilac pismeno ovlastio da u njegovo ime obavlja određene radnje;	Potpuno usklađeno		
„tehnička specifikacija” znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, podsistem, postupak ili usluga moraju ispuniti;	Član 8 Značenje izraza 64) tehnička dokumentacija je dokumentacija koja sadrži neophodne dokumente o karakteristikama podsistema a prema potrebi i, dokumente o sertifikaciji sastavnih dijelova interoperabilnosti, kao i uslove korišćenja i ograničenja i sva uputstva za rukovanje, stalno ili rutinsko praćenje, podešavanje i održavanje;	Potpuno usklađeno		
„akreditacija” znači akreditacija kako je definisano u članu 2. tački 10. Uredbe (EZ) br. 765/2008;	Nema odgovarajuće odredbe			

„nacionalno akreditaciono tijelo” znači nacionalno akreditaciono tijelo kako je definisano u članu 2. tački 11. Uredbe (EZ) br. 765/2008.;	Akreditovana interna tijela Član 49 Podnosioci zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti mogu angažovati akreditovana interna tijela za ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa modulima CA1 i CA2, za postupke koji su propisani jedinstvenim tehničkim propisima koje donosi OTIF. Interno tijelo iz stava 1 ovog člana je organizacioni dio podnosioca zahtjeva koji ne učestvuje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje. Akreditovano interno tijelo treba da ispunjava sljedeće zahtjeve: 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tijela Crne Gore; 2) da su interno tijelo i njegovo osoblje prepoznatljivi kao organizacioni dio unutar privrednog društva i da imaju metode izvještavanja kojima se obezbjeđuje njihova nepristrasnost; 3) da interno tijelo i njegovo osoblje nijesu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju i da obavljaju aktivnosti na način kojim se izbjegava sukob sa nezavisnošću njihove ocjene; da interno tijelo pruža svoje usluge samo privrednom društvu čiji je organizacioni dio.	Potpuno usklađeno		

„ocjenjivanje usaglašenosti” znači postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, podsistem, osobu ili tijelo ispunjeni;	Član 8 Značenje izraza 35) ocjenjivanje usaglašenosti je postupak kojim se dokazuje ispunjavanje zahtjeva koji se odnose na proizvod, postupak, uslugu, sistem, lice ili tijelo;	Potpuno usklađeno		
„tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti” znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano kao tijelo odgovorno za poslove ocjenjivanja usaglašenosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled, tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti klasifikovano je kao „prijavljeno tijelo” nakon što ga prijavi država članica; tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti klasifikovano je kao „imenovano tijelo” nakon što ga imenuje država članica;	Član 8 Značenje izraza 16) ovlašćeno tijelo je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa zakonom;	Potpuno usklađeno		
„osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću” znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno fizičko, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati potpuno i učinkovito korišćenje te osobe prevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u saobraćaju smanjena zbog starosti;	Nema odgovarajuće odredbe			
„upravljalač infrastrukture” znači upravljalač infrastrukture kako je definisan u članu 3. tački 2. Direktive 2012/34/EU Evropskog parlamenta i Savjeta;	71) upravljalač infrastrukture je pravno lice, koje je ovlašćeno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice (u daljem tekstu: upravljalač);	Potpuno usklađeno		
„željeznički prevoznik” znači željeznički prevoznik kako je definisan u članu 3. tački 1. Direktive 2012/34/EU i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to	85) željeznički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili	Potpuno usklađeno		

poduzeće treba osigurati vuču; to takođe uključuje poduzeća koja osiguravaju samo vuču.	manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;			
<i>Član 3.</i> Osnovni zahtjevi 1. Željeznički sistem Unije, podsistemi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja, moraju ispunjavati relevantne osnovne zahtjeve. 2. Tehničke specifikacije iz člana 60. Direktive 2014/25/EU, koje su potrebne za dopunjavanje evropskih specifikacija ili drugih normi koje se koriste u Uniji, ne smiju biti u suprotnosti s osnovnim zahtjevima.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<i>Član 4.</i> Sadržaj TSI-a 1. Svaki podsistem definisan u Prilogu II. obuhvaćen je jednim TSI-em. Ako je to potrebno, podsistem može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ova i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsistema. 2. Nepokretni podsistemi moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u upotrebu u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stav 3. točku (f). Vozila moraju biti u skladu s TSI-ovima i nacionalnim pravilima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s ovom Direktivom i ne dovodeći u pitanje stav 3. tačku (f). Usaglašenost i usklađenost nepokretnih podsistema i vozila moraju se stalno održavati dok su oni u upotrebi. 3. U svakom TSI-u mora se, u opsegu potrebnom za ostvarivanje ciljeva ove Direktive iz člana 1.:	Tehničke specifikacije interoperabilnosti Donošenje TSI Član 16 Zahtjevi interoperabilnosti utvrđeni su TSI Evropske komisije za svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema. Jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema. Podsistemi moraju da budu usklađeni sa važećim TSI u vrijeme puštanja u rad, unapređenja ili obnove i usklađenost mora trajno da se održava za sve vrijeme korišćenja podsistema. TSI iz stava 1 ovog člana u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima donosi Agencija za željeznice (u daljem tekstu: Agencija).	Potpuno usklađeno		

(a)navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsistem ili dio podsistema iz Priloga II.); (b)utvrditi osnovne zahtjeve za svaki dotični podsistem i njegova sučelja u odnosu na druge podsisteme; (c)uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsistem i njegova sučelja trebaju ispunjavati u odnosu na druge podsisteme. Prema potrebi, te se specifikacije mogu razlikovati zavisno o upotrebi podsistema, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorišta i/ili vozila predviđene u Prilogu I.; (d)odrediti sastavne djelove interoperabilnosti i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni evropskim specifikacijama, uključujući evropske norme, koji su potrebni za ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Unije; (e)za svaki razmatrani slučaj navesti koji se postupci moraju upotrijebiti kako bi se ocijenilo usaglašenost ili prikladnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti, s jedne strane, ili EZ provjere podsistema, s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenima u Odluci Komisije 2010/713/EU ⁽¹²⁾; (f)navesti strategiju za primjenu TSI-a. Posebno je potrebno utvrditi faze koje treba dovršiti, uzimajući u obzir procijenjene troškove i koristi te očekivane posljedice za zainteresovane strane na koje se utiče, kako bi se ostvario postupni prelaz iz postojećeg stanja u konačno stanje u kojem usklađenost s TSI-ovima postaje norma. Ako je potrebna koordinisano sprovođenje TSI-a, na primjer na koridorima ili između upravljača infrastrukture i željezničkih prevoznika, u	Primjena TSI Član 17 TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mreži uključujući i međunarodni saobraćaj, kao i na novoizgrađene, unaprijeđene ili obnovljene željezničke pruge. TSI se mogu primjenjivati i na industrijske kolosjeke i industrijske željeznice i na vozila koja se na njima koriste. Infrastrukturni podsistemi moraju biti u skladu sa TSI i i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za puštanje u rad u skladu s ovim zakonom. Vozila moraju biti u skladu sa TSI i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u saobraćaj u skladu s ovim zakonom. Dozvole za korišćenje izdaju se u skladu sa nacionalnim propisima do potpune primjene TSI za cijelu mrežu pruga, kao i za podsisteme: – vozila i u vozila ugrađene podsisteme kontrole, upravljanja i signalizacije namijenjene bar djelimičnoj upotrebi na dijelu mreže			

strategiji mogu biti sadržani predlozi za dovršenje u fazama; (g) za dotično osoblje navesti stručne kvalifikacije te zdravstvene i sigurnosne uslove na radnom mjestu koji se zahtijevaju pri radu s gore navedenim podsistemom i pri njegovu održavanju, kao i za primjenu TSI-a; (h) navesti odredbe koje se primjenjuju na postojeće podsisteme i vozila, posebno u slučaju modernizacije i obnove te u takvim slučajevima navesti radove na izmjenama koji zahtijevaju podnošenje zahtjeva za novo odobrenje; (i) navesti parametre vozila i nepokretnih podsistema koje provjerava željeznički prevoznik i postupke koji se primjenjuju za provjeru tih parametara nakon dodjele odobrenja za stavljanje vozila na tržište, a prije prvog korišćenja vozilom kako bi se osigurala kompatibilnost između vozila i pruga na kojima oni trebaju prometovati. 4. Svaki TSI izrađuje se na osnovu ispitivanja postojećeg podsistema i navodi ciljni podsistem koji je moguće postupno postići u razumnom roku. U skladu s time, donošenje TSI-a i usklađenost s njima postupno olakšavaju ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sistema Unije. 5. U TSI-ovima se mora na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sistema svake države članice. U tu je svrhu moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve, kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila, a posebno za slobodni profil, širinu kolosijeka ili razmak između kolosijeka i vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama. Za svaki poseban slučaj, TSI-ovima se određuju izvršena pravila za elemente TSI-a koji su predviđeni u stavu 3. tačkama od (c) do (g).	koji još uvek nije obuhvaćen TSI, za taj dio mreže, – za podsisteme infrastruktura, energija i pružni dio podsistema kontrole, upravljanja i signalizacije na djelovima mreže koji još ne pripadaju oblasti primjene TSI, Primjena TSI u Crnoj Gori vrši se na osnovu Plana primjene TSI koji donosi Ministarstvo u saradnji sa Agencijom. Izuzetno od stava 1 ovog člana, TSI ne moraju da se primjenjuju ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, ali moraju biti primijenjene po završetku svih radova na cijeloj pruži od početne stanice do krajnje stanice Odstupanja od primjene TSI Član 18 Odstupanja od primjene TSI su dozvoljena u sljedećim slučajevima: 1) prilikom izgradnje novog podsistema, unaprjeđenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vrijeme donošenja TSI, bili u poodmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova; 2) prilikom unaprjeđenja ili obnove postojećeg podsistema, kada tovarni profil, širina kolosjeka, međukolosječno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u			

6. Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju osnovnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-em, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-u kao otvorena pitanja. 7. TSI-ovima se ne sprečavaju države članice da se odluče koristiti se infrastrukturna za saobraćaj željezničkih vozila koje nisu obuhvaćene TSI-ovima. 8. U TSI-ovima se može izravno i jasno upućivati na evropske ili međunarodne norme ili specifikacije ili tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to apsolutno potrebno kako bi se ostvarili ciljevi ove Direktive. U takvom se slučaju te norme ili specifikacije (ili njihovi odgovarajući dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju priložima dotičnim TSI-ovima i postaju obvezni od trenutka kada TSI postane primjenjiv. U nedostatku takvih normi ili specifikacija ili tehničke dokumentacije i do njihovog razvoja moguće je upućivati na druge, jasno utvrđene normativne dokumente koji su lako dostupni i u javnoj upotrebi.	TSI nijesu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema; 3) prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primjena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim željezničkim sistemom u Crnoj Gori; 4) ako poslije nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu željezničke mreže, ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju djelimičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI s tim da se odstupanje odnosi se na period potreban za obnovu mreže. U slučajevima iz stava 1 ovog člana primjenjuju se drugi odgovarajući propisi (u daljem tekstu: nacionalni propisi). Nacionalni propisi primjenjuju se i: – U slučajevima „otvorenih pitanja”, kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahtjeve nijesu eksplicitno obuhvaćeni u TSI; – za podsisteme za koje primjena TSI nije obavezna. Odstupanja iz stava 1 ovog člana, mogu se vršiti uz saglasnost Ministarstva. Saglasnost iz stava 3 ovog člana, izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se prilaže dokumentacija koja sadrži: – obrazloženje koje se odnosi na predloženo odstupanje, – opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa			

	navođenjem propisa, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene, – upućivanje na TSI (članove ili priloge) za koje se traži odstupanje, – navođenje alternativnih propisa koji će se primijeniti i njihovi opisi, – obrazloženje poodmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana, – obrazloženje zahtjeva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske, komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje, – druge informacije od značaja za odstupanje, – opis mjera koje će se preduzimati radi unapređenja interoperabilnosti projekta, ako se ne radi o malom odstupanju. U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, podnosilac zahtjeva dužan je da Ministarstvu i Agenciji dostavi spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja. O zahtjevima za odstupanje odlučuje Ministarstvo po pribavljenom mišljenju Agencije i dostavlja ih Evropskoj komisiji.			
Član 5. Izrada nacrt, donošenje i preispitivanje TSI-a 1. Kako bi se utvrdili posebni ciljevi svakog TSI-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s članom 50., a posebno i prema potrebi u vezi s:	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo	Odredba se odnosi na Evropsku komisiju	

(a) geografskim i tehničkim opsegom TSI-a; (b) primjenjivim osnovnim zahtjevima; (c) popisom regulatornih, tehničkih i operativnih uslova koje treba uskladiti na nivou podsistema i na nivou sučelja između podsistema i njihove očekivane nivoe usklađivanja; (d) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenjivanje usaglašenosti i prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti; (e) postupcima, koji su specifični za željeznicu, za ocjenu „EZ” provjere podsistemâ; (f) kategorijama osoblja uključenog u rad i održavanje dotičnih podsistema i opštim ciljevima za utvrđivanje minimalnih zahtjeva u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih i sigurnosnih uslova za dotično osoblje; (g) svim ostalim potrebnim elementima koje treba uzeti u obzir radi osiguranja interoperabilnosti u željezničkom sistemu Unije u skladu s članom 1. stavcima 1. i 2., kao što je usklađivanje TSI-a s evropskim i međunarodnim normama ili specifikacijama. Pri donošenju tih delegiranih akata Komisija mora opravdati potrebu za novim ili znatno izmijenjenim TSI-em, uključujući njegov uticaj na postojeća pravila i tehničke specifikacije. 2. Kako bi se osigurala jedinstveno sprovođenje delegiranih akata iz stava 1., Komisija zahtijeva od Agencije izradu nacrtâ TSI-a i njihovih izmjena te da Komisiji da odgovarajuće preporuke. Svaki nacrt TSI-a izrađuje se u sledećim fazama: (a) Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsistemima i svaki drugi poseban slučaj prema potrebi; (b) Agencija na osnovu osnovnih parametara iz tačke (a) izrađuje nacrt TSI-a. Agencija prema potrebi uzima u obzir tehnički napredak, već obavljeni rad na				

normizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznat istraživački rad. 3. Pri izradi ili preispitivanju svakog TSI-a, uključujući osnovne parametre, Agencija u obzir uzima procijenjene troškove i koristi svih razmotrenih tehničkih rješenja, zajedno sa sučeljima između njih, radi uspostavljanja i sprovođenja najodrživijih rješenja. U toj ocjeni navodi se vjerovatni uticaj na sve uključene prevoznike i ekonomske subjekte te se vodi računa o zahtjevima Direktive (EU) 2016/798. Države članice sudjeluju u toj ocjeni dostavljanjem, kada je to potrebno, traženih podataka. 4. Agencija izrađuje TSI-eve i njihove izmjene u skladu s članovima 5. i 19. Uredbe (EU) 2016/796 istodobno ispunjavajući kriterije otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako je definsano u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1025/2012. 5. Odbor iz člana 51. („odbor”) periodično se izvještava o pripremnom radu na TSI-ovima. Tokom tog rada, kako bi se uskladila s delegiranim aktima iz stava 1. ovog člana, Komisija može formulisati opis zadatka ili korisne preporuke koje se odnose na izgled TSI-a i analizu troškova i koristi. Komisija posebno može zatražiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvještaju koje je priloženo nacrtu TSI-a. 6. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istovremeno puštanje u upotrebu različitih podsistema, datumi primjene relevantnih TSI-a takođe moraju biti isti. 7. Pri izradi, donošenju ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje korisnika u pogledu karakteristika koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsisteme. U tu se svrhu Agencija u fazi izrade i preispitivanja TSI-a savjetuje s udrugama i tijelima koji predstavljaju korisnike. Izjava o rezultatima tog savjetovanja prilaže se nacrtu TSI-a.				

8. U skladu s članom 7. Uredbe (EU) 2016/796, Komisija, uz pomoć odbora, sastavlja i periodički ažurira popis udruženja putnika i tijela s kojima se mora provesti savjetovanje. Taj popis je moguće ponovno ispitati i ažurirati na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije. 9. Pri izradi ili preispitivanju TSI-a Agencija uzima u obzir mišljenje socijalnih partnera u pogledu stručnih kvalifikacija i zdravstvenih te sigurnosnih uslova na radnom mjestu iz člana 4. stava 3. tačke (g). Agencija se u tu svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja preporuka Komisiji u vezi s TSI-ovima i njihovim izmjenama. Sa socijalnim partnerima provodi se savjetovanje u okviru Odbora za sektorski dijalog osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ ⁽¹³⁾. Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca od savjetovanja. 10. Kada preispitivanje TSI-a vodi do promjene zahtjevâ, novom se verzijom TSI-a mora osigurati kompatibilnost s podsistemima puštenima u upotrebu u skladu s prethodnim verzijama TSI-a. 11. Komisija sprovedenim aktima utvrđuje TSI-eve radi sprovođenja posebnih ciljeva navedenih u delegiranim aktima iz stava 1. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. Oni sadrže sve elemente navedene u članu 4. stavu 3. i ispunjavaju sve zahtjeve navedene u članu 4. stavovima od 4. do 6. i stavu 8.				
<i>Član 6.</i> Nedostatci u TSI-ovima 1. Ako se nakon donošenja TSI-a pokaže da on ima nedostatak, taj će se TSI izmijeniti u skladu s članom 5. stavom 11. Komisija, prema potrebi, primjenjuje ovaj postupak bez odgođenja. Takvi nedostatci uključuju slučajeve koji bi mogli dovesti do nesigurnog rada u državi članici.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo	Odredba se odnosi na Evropsku komisiju i ERA	

2. Dok se ne preispita TSI, Komisija od Agencije može zatražiti mišljenje. Komisija analizira mišljenje Agencije i obavještava odbor o svojim zaključcima. 3. Na zahtjev Komisije, mišljenje Agencije iz stava 2. predstavlja prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti i stoga se može koristiti za ocjenjivanje projekata do donošenja revidiranog TSI-a. 4. Svaki član mreže predstavničkih tijela iz člana 38. stava 4. Uredbe (EU) 2016/796 može upozoriti Komisiju na moguće nedostatke TSI-a.				
Član 7. Neprimjena TSI-a 1. Države članice mogu podosiocu zahtjeva dopustiti da ne primjenjuje jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova u sledećim slučajevima: (a) za predloženi novi podsistem ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsistema ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz člana 1. stava 1. koji je u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora koji se nalazi u sprovođenju na datum primjene dotičnih TSI-ova; (b) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uslovi za brzu ponovnu uspostavu mreže ne dopuštaju, u gospodarskom ili tehničkom smislu, djelomičnu ili potpunu primjenu relevantnih TSI-ova, u kojem se slučaju neprimjena TSI-ova ograničava na razdoblje prije ponovnog uspostavljanja mreže; (c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsistema ili njegova dijela, u slučaju kada bi primjena dotičnih TSI-ova ugrozila ekonomsku održivost projekta i/ili kompatibilnost željezničkog sistema u dotičnoj državi članici, na primjer u vezi sa slobodnim profilom, širinom kolosijeka, razmakom između šina ili električnim naponom;	Odstupanja od primjene TSI Član 18 Odstupanja od primjene TSI su dozvoljena u sljedećim slučajevima: prilikom izgradnje novog podsistema, unaprjeđenja ili obnove postojećih podsistema koji su, u vrijeme donošenja TSI, bili u poodmakloj fazi razvoja projekta ili su već potpisani ugovori o izvođenju radova; prilikom unaprjeđenja ili obnove postojećeg podsistema, kada tovarni profil, širina kolosjeka, međukolosječno rastojanje ili sistem napajanja električnom energijom u TSI nijesu u skladu sa specifikacijama postojećeg podsistema; prilikom izgradnje, unapređenja ili obnove postojećeg podsistema, ukoliko bi primjena TSI dovela u pitanje ekonomsku opravdanost projekta ili usklađenost sa postojećim željezničkim sistemom u Crnoj Gori; ako poslije nesreće ili prirodne nepogode uslovi za brzu obnovu željezničke mreže,	Potpuno usklađeno		

(d) za vozila s polazištem ili odredištem u trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji; (e) za predloženi novi podsistem ili za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsistema na državnom području dotične države članice, ako je njezina željeznička mreža odvojena ili odvojena morem ili je uslijed posebnih geografskih uslova odvojena od željezničke mreže ostatka Unije. 2. U slučaju iz stava 1. tačke (a), dotična država članica unutar perioda od godine dana od stupanja na snagu svakog TSI-a Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njenom državnom području i koji su, prema mišljenju dotične države članice, u kasnijoj fazi razvoja. 3. U slučajevima iz stava 1. točaka (a) i (b), dotična država članica saopštava Komisiji odluku da neće primjenjivati jedan ili više TSI-ova ili njihovih dijelova. 4. U slučajevima iz stava 1. točaka (a), (c), (d) i (e) ovog člana, dotična država članica podnosi Komisiji zahtjev za neprimjenu TSI-a ili dijelova TSI-a zajedno s dokumentacijom koja sadrži obrazloženje zahtjeva i u kojoj se navode alternativne odredbe koje ta država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-a. U slučaju iz stava 1. tačke (e) ovog člana, Komisija analizira zahtjev te odlučuje hoće li ga prihvatiti na osnovu potpunosti i dosljednosti informacija sadržanih u dokumentaciji. U slučajevima iz stava 1. točaka (c) i (d) ovog člana, Komisija donosi odluku sprovedenim aktima na osnovu takve analize. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. U slučajevima iz člana 21. stava 6. trećeg podstava, podnosilac zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji. Agencija se savjetuje s odgovarajućim tijelima nadležnima za bezbjednost i Komisiji dostavlja svoje konačno mišljenje.	ekonomski ili tehnički, ne dopuštaju djelimičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI s tim da se odstupanje odnosi se na period potreban za obnovu mreže. U slučajevima iz stava 1 ovog člana primjenjuju se drugi odgovarajući propisi (u daljem tekstu: nacionalni propisi). Nacionalni propisi primjenjuju se i: U slučajevima „otvorenih pitanja“, kada tehnički aspekti vezani za osnovne zahtjeve nijesu eksplicitno obuhvaćeni u TSI; za podsisteme za koje primjena TSI nije obavezna. Odstupanja iz stava 1 ovog člana, mogu se vršiti uz saglasnost Ministarstva. Saglasnost iz stava 3 ovog člana, izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva, uz koji se prilaže dokumentacija koja sadrži: obrazloženje koje se odnosi na predloženo odstupanje, opis radova, roba i usluga koji su predmet odstupanja, sa navođenjem propisa, geografskog položaja, tehničkog i operativnog područja primjene, upućivanje na TSI (članove ili priloge) za koje se traži odstupanje, navođenje alternativnih propisa koji će se primijeniti i njihovi opisi, obrazloženje poodmakle faze razvoja projekta u slučaju iz stava 1 tačka 1 ovog člana, obrazloženje zahtjeva za odstupanje, uključujući razloge tehničke, ekonomske,			

5. Komisija sprovedenim aktom utvrđuje informacije koje se unose u dokumentaciju iz stava 4., traženi format dokumentacije i način njene dostave. Taj se sprovedeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 6. Dok Komisija ne donese odluku, država članica može bez odgađanja primjenjivati alternativne odredbe iz stava 4. 7. Komisija svoju odluku donosi u roku od četiri mjeseca od podnošenja zahtjeva kojemu je priložena potpuna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim. 8. Države članice obavještava se o rezultatima analize i ishodu postupka navedenog u stavu 4.	komercijalne, operativne, odnosno administrativne prirode za odstupanje, druge informacije od značaja za odstupanje, opis mjera koje će se preduzimati radi unapređenja interoperabilnosti projekta, ako se ne radi o malom odstupanju. U slučaju odstupanja iz stava 1 tačka 1 ovog člana, podnosilac zahtjeva dužan je da Ministarstvu i Agenciji dostavi spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u poodmakloj fazi razvoja. O zahtjevima za odstupanje odlučuje Ministarstvo po pribavljenom mišljenju Agencije i dostavlja ih Evropskoj komisiji.			
<i>Član 8.</i> Uslovi za stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti 1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi osigurale da se sastavni dijelovi interoperabilnosti: (a)stave na tržište samo ako omogućuju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu Unije uz istovremeno ispunjavanje osnovnih zahtjeva; (b)koriste u području upotrebe koje im je namijenjeno te na primjeren način ugrade i održavaju. Ovim se stavom ne sprečava stavljanje tih sastavnih dijelova na tržište za druge primjene. 2. Države članice na svom državnom području i na osnovu ove Direktive ne zabranjuju, ograničavaju ili ometaju stavljanje sastavnih dijelova interoperabilnosti na tržište za upotrebu u željezničkom sistemu Unije ako su ti sastavni dijelovi u skladu s ovom Direktivom. Posebno ne zahtijevaju preglede koji su već sprovedeni kao dio	Stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti Član 19 Sastavni dijelovi interoperabilnosti mogu se stavljati na tržište samo ako: 1) obezbjeđuju da se u okviru željezničkog sistema postigne interoperabilnost i ako ispunjavaju zahtjeve iz čl. 13, 14 i 15 ovog zakona; 2) se koriste u oblasti za koju su namijenjeni i ako se na odgovarajući način ugrađuju i održavaju. Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji se koriste u druge svrhe. Sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom mogu se stavljati na tržište bez	Potpuno usklađeno		

postupka za dobijanje „EZ” izjave o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu kao što je predviđeno u članu 10.	ograničenja i ne može se zahtijevati ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti ili deklaracije o pogodnosti za upotrebu.			
Član 9. Usaglašenost ili prikladnost za upotrebu 1. Države članice i Agencija smatraju da određeni sastavni dio interoperabilnosti ispunjava osnovne zahtjeve ako je u skladu s uslovima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u ili u odgovarajućim evropskim specifikacijama razvijenima radi usklađivanja s tim uslovima. „EZ” izjava o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu potvrđuje da su sastavni dijelovi interoperabilnosti podvrgnuti postupcima utvrđenima u odgovarajućem TSI-u za ocjenjivanje usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu. 2. Kada se TSI-em to zahtijeva, uz „EZ” izjavu prilažu se: (a) potvrda o suštinskoj usaglašenosti zasebno razmotrenog sastavnog dijela interoperabilnosti s tehničkim specifikacijama koje moraju biti ispunjene, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela; (b) potvrda o prikladnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti, razmotrenog u njegovom željezničkom okruženju, a posebno u slučaju dotičnih funkcionalnih zahtjeva, koju je izdalo prijavljeno tijelo ili prijavljena tijela. 3. Proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik označuje datumom i potpisuje „EZ” izjavu. 4. Komisija sprovedenim aktima utvrđuje obrazac „EZ” izjave o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i popis popratnih dokumenata. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 5. Rezervni dijelovi za podsisteme koji su već pušteni u upotrebu u trenutku stupanja na snagu odgovarajućeg TSI-	Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti Član 20 Sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve ako su u skladu sa odgovarajućom TSI za koje je izdata deklaracija o usaglašenosti ili deklaracija o pogodnosti za upotrebu, kojom se potvrđuje da je sastavni dio interoperabilnosti podvrgnut postupku ocjenjivanja usaglašenosti ili postupku ocjene pogodnosti za upotrebu, u skladu sa TSI. Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o usaglašenosti posebnog sastavnog dijela interoperabilnosti sa tehničkim specifikacijama koje treba ispuniti, koji izdaje prijavljeno tijelo. Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti, kada su u pitanju funkcionalni zahtjevi, koji izdaje prijavljeno tijelo. Sertifikati o usaglašenosti sastavnog dijela interoperabilnosti i sertifikati o pogodnosti za upotrebu koje su izdala prijavljena tijela iz država članica	Potpuno usklađeno		

a mogu se ugraditi u te podsisteme, a da ne podliježu stavu 1. 6. U TSI-ovima moguće je predvidjeti prelazni period za željezničke proizvode koji su u tim TSI-ovima utvrđeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti koji su već stavljeni na tržište u trenutku stupanja na snagu tih TSI-a. Takvi sastavni dijelovi moraju biti usklađeni s članom 8. stavom 1.	Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori. Deklaracije iz stava 1 ovog člana izdaje proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik. Rezervni dijelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije objavljivanja odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u te podsisteme i bez izdavanja deklaracija iz stava 1 ovog člana. TSI može da sadrži prelazni period za željezničke proizvode koji su u njima određeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti i koji su stavljeni na tržište prije stupanja na snagu TSI.			
<i>Član 10.</i> Postupak za „EZ” izjavu o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu 1. Za sastavljanje „EZ” izjave o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu određenog sastavnog dijela interoperabilnosti, proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik primjenjuju odredbe utvrđene relevantnim TSI-ovima. 2. Kada se to zahtijeva u odgovarajućem TSI-u, ocjenjivanje usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti provodi prijavljeno tijelo kojemu je proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik podnio zahtjev. 3. Kada sastavni dijelovi interoperabilnosti podliježu drugim pravnim aktima Unije kojima su obuhvaćena druga pitanja, u „EZ” izjavi o usaglašenosti ili prikladnosti za upotrebu navodi se da sastavni dijelovi interoperabilnosti takođe ispunjavaju uslove tih drugih pravnih akata. 4. Kada niti proizvođač niti njegov ovlašćeni zastupnik nisu ispunili obveze utvrđene u stavovima 1. i 3., te je oabveze dužna ispuniti ona osoba koja sastavne dijelove	Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti Član 21 Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, pogodnosti i provjeru podсистема za TSI, koje je registrovano u Evropskoj uniji ili OTIF-u (u daljem tekstu: prijavljeno tijelo), na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika. Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti. Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova	Potpuno usklađeno		

interoperabilnosti stavlja na tržište. Za potrebe ove Direktive jednake obaveze primjenjuju se na sve one osobe koje sklapaju sastavne dijelove interoperabilnosti ili dijelove sastavnih dijelova interoperabilnosti različitog podrijetla ili koje proizvode sastavne dijelove interoperabilnosti za vlastitu upotrebu. 5. Ako država članica utvrdi da je „EZ” izjava sastavljena neopravdano, ona je dužna pobrinuti se da se sastavni dio interoperabilnosti ne stavi na tržište. U takvom slučaju, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik dužni su sastavni dio interoperabilnosti vratiti u stanje usklađenosti pod uslovima utvrđenima u toj državi članici.	interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje. Radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogućiti praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti. Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti nije utvrđeno TSI, ocjenjivanje se može vršiti po zahtjevu proizvođača. Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku. Visinu naknade iz stava 7 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati u cilju sticanja profita. Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti potvrđuje prijavljeno tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu. Na osnovu sertifikata iz stava 8 ovog člana proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu. Ako se na sastavne dijelove interoperabilnosti pored TSI primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o			

	usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da sastavni djelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa. Sertifikati iz stava 8 ovog člana koje su izdala tijela prijavljena Evropskoj komisiji ili Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) priznaju se u Crnoj Gori. Ako proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne podnese zahtjev prijavljenom tijelu za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, zahtjev podnosi pravno lice odnosno preduzetnik koji sastavne djelove interoperabilnosti stavlja na tržište. Odredba stava 12 ovog člana primjenjuje se i na lice koje ugrađuje sastavne djelove interoperabilnosti ili njihove djelove iz različitih izvora ili proizvodi sastavne djelove interoperabilnosti za sopstvene potrebe. Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu i način izdavanja deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo.			

Član 11. Neusklađenost sastavnih dijelova interoperabilnosti s osnovnim zahtjevima 1. Ako država članica utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o usklađenosti ili prikladnosti za upotrebu i stavljen na tržište vjerovatno neće ispunjavati osnovne zahtjeve kada ga se bude upotrebljavalo u skladu s njegovom namjenom, ta država članica poduzima sve potrebne korake kako bi ograničila njegovo područje primjene, zabranila njegovu upotrebu, povukla ga s tržišta ili ga opozvala. Država članica odmah obavještava Komisiju, Agenciju i druge države članice o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu posebno naznačava proizlazi li neusklađenost iz: (a) neispunjavanja osnovnih zahtjeva; (b) neispravne primjene evropskih specifikacija, ako se takve specifikacije primjenjuju; (c) nepotpunosti evropskih specifikacija. 2. Agencija na osnovu mandata Komisije bez odgađanja, a u svakom slučaju u roku od 20 dana od prijema tog mandata, započinje postupak savjetovanja sa zainteresovanim stranama. Ako Agencija nakon tog savjetovanja utvrdi da mjera nije opravdana, ona o tome odmah obavještava Komisiju, državu članicu koja je poduzela inicijativu kao i ostale države članice te proizvođača ili njegova ovlaštenog zastupnika. Ako Agencija utvrdi da je mjera opravdana, ona o tome odmah obavještava države članice. 3. Kada odluka iz stava 1. proizlazi iz nepotpunosti evropskih specifikacija, države članice, Komisija ili Agencija, prema potrebi, primjenjuju jednu ili više sledećih mjera: (a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija u kojima su navedene;	Neusaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima Član 22 Ukoliko se utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je stavljen na tržište i obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu ne ispunjava osnovne zahtjeve za predviđenu upotrebu, Agencija će rješenjem ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu upotrebu, ili naložiti njegovo povlačenje sa tržišta. U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Evropsku agenciju za željeznice (u daljem tekstu: ERA) o preduzetim mjerama uz navođenje razloga neusaglašenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti zbog: 1) neispunjavanja osnovnih zahtjeva; 2) nepravilne primjene TSI; 3) neadekvatnosti TSI. Ukoliko se utvrdi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Agencija će privremeno zabraniti stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti do usaglašavanja deklaracije od strane proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika. Ako se deklaracija ne može usaglasiti, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište sastavnih dijelova	Potpuno usklađeno		

(b) ako odgovarajuća specifikacija predstavlja usklađenu normu, tada se ta norma ograničava ili povlači u skladu s članom 11. Uredbe (EU) br. 1025/2012; (c) preispitivanje TSI-a u skladu s članom 6. 4. Kada se pokaže da sastavni dio interoperabilnosti za koji postoji „EZ”izjava o usklađenosti nije usklađen s osnovnim zahtjevima, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mjere protiv subjekta koji je sastavio izjavu te o tome obavještava Komisiju i ostale države članice.	interoperabilnosti, odnosno naložiti njihovo povlačenje sa tržišta. Ako se utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti za koji je izdata deklaracija o usaglašenosti nije usklađen sa osnovnim zahtjevima, prijavljeno tijelo koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti i lice koje je sastavilo deklaraciju snosi prekršajnu odgovornost. Rješenje o preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana, Agencija dostavlja licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti.			
PODSISTEMI <i>Član 12.</i> Slobodno kretanje podsistema Ne dovodeći u pitanje odredbe poglavlja V., države članice na svom državnom području i zbog razloga povezanih s ovom Direktivom ne smiju zabraniti, ograničiti ili spriječiti gradnju, puštanje u upotrebu i rad strukturnih podsistema koji su dio željezničkog sistema i koji ispunjavaju osnovne zahtjeve. One posebno ne smiju zahtijevati provjere koje su već obavljene: (a) u okviru postupka koji vodi do sastavljanja „EZ” izjave o provjeri; ili (b) u drugim državama članicama, prije ili nakon stupanja na snagu ove Direktive, s ciljem provjere usklađenosti s istim zahtjevima pod istim radnim uslovima.	Slobodno kretanje podsistema Član 23 Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtijevati ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene: 1) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji; 2) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima. Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo kada Agencija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da	Potpuno usklađeno		

	strukturni podsistem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve.			
<i>Član 13.</i> Usklađenost s TSI-ovima i nacionalnim pravilima 1. Agencija i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost smatraju da osnovne zahtjeve ispunjavaju oni strukturni podsistemi koji su dio željezničkog sistema te koji su, prema potrebi, obuhvaćeni „EZ” izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na TSI-ove u skladu s članom 15., ili izjavom o provjeri izdanom upućivanjem na nacionalna pravila u skladu s članom 15. stavom 8., ili koji su obuhvaćeni objema izjavama. 2. Nacionalna pravila za sorivođenje osnovnih zahtjeva i, prema potrebi, prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja usklađenosti, primjenjuju se u sledećim slučajevima: (a) ako TSI-ovi ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja, kako je navedeno u članu 4. stavu 6.; (b) ako se o neprimjeni jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova obavijestilo u skladu s članom 7.; (c) ako poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u relevantni TSI; (d) nacionalna pravila koja se koriste za određivanje postojećih sistema, čija je svrha ograničena na ocjenjivanje tehničke usklađenosti vozila s mrežom; (e) mreže i vozila koja nisu obuhvaćena TSI-ovima; (f) kao nužnu privremenu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće.	Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima Član 26 Strukturni podsistemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o provjeri smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtjevima. Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u pogledu osnovnih zahtjeva vrši se u skladu sa TSI, ukoliko postoje. Tehnički propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva, primjenjuju se u sljedećim slučajevima: 1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja; 2) ako se ne primjenjuju jedan ili više TSI ili njihovi dijelovi u skladu sa članom 16 stav 1 ovog zakona; 3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI; 4) ukoliko nacionalni propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom; 5) ukoliko za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI (ili: „nisu obuhvaćeni TSI“);	Potpuno usklađeno		

	6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća. Tehničke propise iz stava 3 ovog člana donosi Ministarstvo.			
Član 14. Obavješćavanje o nacionalnim pravilima 1. Države članice obavješćavaju Komisiju i Agenciju o postojećim nacionalnim pravilima iz člana 13. stava 2. u sledećim slučajevima: (a) kada se o nacionalnom(-om) pravilu(-ima) nije obavijestilo do 15. juna 2016. U tom slučaju o njima se obavještava do 16. decembra 2016.; (b) pri svakoj promjeni pravila; (c) ako je podnesen novi zahtjev za neprimjenu TSI-a u skladu s članom 7.; (d) ako nacionalna pravila postanu suvišna nakon objave ili revidiranja dotičnog TSI-a. 2. Države članice obavješćavaju o potpunom tekstu nacionalnih pravila iz stava 1. putem odgovarajućeg informatičkog sistema u skladu s članom 27. Uredbe (EU) 2016/796. 3. Države članice osiguravaju da su nacionalna pravila iz stava 1., uključujući ona koja obuhvataju sučelja između vozilâ i mreža, lako dostupna, da su u javnom vlasništvu i da se u njima koristi terminologija koju sve zainteresovane strane mogu razumjeti. Od država članica može se zatražiti da pruže dodatne informacije o tim nacionalnim pravilima. 4. Države članice mogu utvrditi nova nacionalna pravila samo u sledećim slučajevima: (a) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve; (b) kao hitnu preventivnu mjeru, posebno nakon nesreće. 5. Države članice podnose, putem odgovarajućeg informatičkog sistema u skladu s članom 27. Uredbe (EU)	Prijavljivanje nacionalnih propisa iz oblasti interoperabilnosti Član 27 Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći nacionalni propisi: 1) važeći nacionalni tehnički propisi; 2) svaka izmjena važećih nacionalnih propisa; 3) nacionalni propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona; 4) nacionalni propisi koji prestanu da važe poslije objavljivanja ili revizije odgovarajućih TSI. Novi nacionalni tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima: 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve; 2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće. Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje. Novi nacionalni propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise	Potpuno usklađeno		

2016/796, nacрте novih nacionalnih pravila Agenciji i Komisiji na razmatranje prije očekivanog uvođenja predloženog novog pravila u nacionalni pravni sistem, pravovremeno i u rokovima iz člana 25. stava 1. Uredbe (EU) 2016/796 te pružaju obrazloženje za uvođenje tog novog pravila. Države članice osiguravaju da je nacrt u dovoljnoj mjeri dovršen kako bi Agencija mogla provesti njegovo ispitivanje u skladu s članom 25. stavom 2. Uredbe (EU) 2016/796. 6. Kada donesu određeno novo nacionalno pravilo, države članice o njemu obavještavaju Agenciju i Komisiju putem odgovarajućeg informatičkog sistema u skladu s članom 27. Uredbe (EU) 2016/796. 7. U slučaju hitnih preventivnih mjera države članice mogu odmah donijeti i primijeniti novo pravilo. O tom pravilu obavještava se u skladu s članom 27. stavom 2. Uredbe (EU) 2016/796 i ono podliježe ocjeni Agencije u skladu s članom 26. stavcima 1., 2. i 5. te Uredbe. 8. Pri obavještavanju o nacionalnom pravilu iz stava 1. ili novom nacionalnom pravilu države članice pružaju obrazloženje potrebe za tim pravilom kako bi ispunile osnovni zahtjev koji još nije obuhvaćen relevantnim TSI-em. 9. Nacrte nacionalnih pravila i nacionalna pravila iz stava 1. ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u članovima 25. i 26. Uredbe (EU) 2016/796. 10. Komisija sprovedenim aktima utvrđuje razvrstavanje nacionalnih pravila o kojima se obavijestilo u različite grupe s ciljem olakšavanja uzajamnog prihvatanja u različitim državama članicama i stavljanja vozila na tržište, uključujući kompatibilnost između nepokretne i mobilne opreme. Ti se sprovedeni akti temelje na napretku koji je Agencija ostvarila u području uzajamnog prihvatanja i donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3.	radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji. Propisi i ograničenja koji se primjenjuju samo na lokalnom nivou, ne prijavljuju se ERA i Evropskoj komisiji i navode se u Izjavi o mreži.			

U skladu s sprovedenim aktima iz prvog podstava Agencija razvrstava nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim članom. 11. Države članice mogu odlučiti da ne obavijeste o pravilima i ograničenjima izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice navode ta pravila i ograničenja u registrima infrastrukture iz člana 49. 12. Nacionalna pravila o kojima se obavijestilo u skladu s ovim članom ne podliježu postupku obavještanja utvrđenom u Direktivi (EU) 2015/1535 Evropskog parlamenta i Savjeta ⁽¹⁴⁾. 13. Nacionalna pravila o kojima se nije obavijestilo u skladu s ovim članom ne primjenjuju se za potrebe ove Direktive.				
Član 15. Postupak za sastavljanje „EZ” izjave o provjeri 1. Kako bi sastavio „EZ” izjavu o provjeri koja je potrebna za stavljanje na tržište i puštanje u upotrebu iz poglavlja V., podnositelj zahtjeva zahtijeva od tijela ili tijela za ocjenjivanje usklađenosti koje je odabrao u tu svrhu da provede(-u) postupak „EZ” provjere naveden u Prilogu IV. 2. Podnositelj zahtjeva sastavlja „EZ” izjavu o provjeri podsistema. Podnositelj zahtjeva pod svojom isključivom odgovornošću izjavljuje da je dotični podsistem podvrgnut odgovarajućim postupcima provjere i da ispunjava zahtjeve mjerodavnog prava Unije i svakog mjerodavnog nacionalnog pravila. „EZ” izjavu o provjeri podsistema i prateću dokumentaciju podnosioca zahtjeva označuje datumom i potpisuje. 3. Zadatak prijavljenog tijela odgovornog za „EZ” provjeru podsistema počinje u fazi projektovanja i obuhvata čitav period proizvodnje sve do faze preuzimanja prije početka stavljanja podsistema na tržište ili puštanja u upotrebu. U skladu s relevantnim TSI-em, ona takođe obuhvaća	Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 25 Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI. Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnositelj zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema. Podnositelj zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik. Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih dijelova podsistema, u sljedećim fazama:	Potpuno usklađeno		

provjeru sučelja dotičnog podsistema u odnosu na sistem čijim sastavnim dijelom on postaje. 4. Podnosilac zahtjeva odgovoran je za prikupljanje tehničke dokumentacije koju treba priložiti „EZ” izjavi o provjeri. Ta tehnička dokumentacija sadrži sve potrebne dokumente koji se odnose na karakteristike podsistema i, prema potrebi, sve dokumente o potvrđivanju usklađenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti. Ona također sadrži sve elemente koji se odnose na uslove i ograničenja upotrebe kao i uputstva o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadgledanju, prilagođavanju i održavanju. 5. U slučaju obnove ili modernizacije podsistema koja za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koja utiče na valjanost već provedenih postupaka provjera, podnosilac zahtjeva procjenjuje potrebu za novom „EZ” izjavom o provjeri. 6. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu potvrdu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere ili određene dijelove podsistema. 7. Ako to relevantni TSI-ovi omogućuju, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o provjeri za jedan ili više podsistema ili određenih dijelova tih podsistema. 8. Države članice određuju tijela odgovorna za sprovođenje postupka provjere u skladu s nacionalnim pravilima. U tom smislu, imenovana tijela odgovorna su za s time povezane zadatke. Ne dovodeći u pitanje član 30., država članica može odrediti prijavljeno tijelo kao imenovano tijelo te u tom slučaju jedinstveno tijelo za ocjenjivanje usklađenosti može provesti cijeli postupak. 9. Komisija sprovedenim aktima može odrediti: (a) pojedini „EZ” postupak provjere podsistema, uključujući postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila i dokumente koje podnosilac zahtjeva podnosi za potrebe tog postupka;	1) faza projektovanja uključujući provjeru tipa i faza proizvodnje za cjelokupan podsistem ili za bilo koji dio podsistema na koji se podnosilac zahtjeva odlučio; 2) izgradnja podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova i podešavanje cijelog podsistema; 3) finalno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje prije puštanja u rad. Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 41 i 43 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje. Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja tehničku dokumentaciju koja opisuje obim njegovih aktivnosti. Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema. Tehnička dokumentacija iz stava 7 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za rukovanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se			

(b)obrasce za „EZ” izjavu o provjeri, među ostalim u slučaju izmjene podsistema ili u slučaju dodatnih provjera, privremenu potvrdu o provjeri te obrasce za dokumente tehničke dokumentacije koji se moraju priložiti uz te izjave, kao i obrasce za potvrdu o provjeri. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3.	potvrđuje usaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti. Deklaracija o provjeri podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri tog podsistema. U deklaraciji o provjeri podsistema naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje da podsistem ispunjava zahtjeve utvrđene ovim zakonom, TSI i nacionalnih propisa, što potvrđuje svojim potpisom i pod svojom isključivom odgovornošću. U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog certifikatom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsistema koji su promijenjeni i njihove interfejse prema nepromijenjenim dijelovima podsistema. U slučaju obnove ili unaprjeđenja podsistema koje za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka provjere, naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik procjenjuje potrebu za izdavanje nove deklaracije o provjeri. Prijavljeno tijelo može izdati sertifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih dijelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI. Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, izdati prelaznu			

	izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema. U slučajevima iz stava 14 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava PIP deklaraciju. Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori. Prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema mora se omogućiti pristup svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima i dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem. Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje sertifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz stava 4 i 5 ovog člana i izdaje naručiocu izvještaj o izvršenoj provjeri. Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije na svojoj internet stranici o: 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih djelova;			

	2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti; 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o provjeri; 4) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu; 5) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje serifikata o provjeri podsistema. Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona. Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji i državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a. Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona, oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana. Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri			

	podсистема i sadržinu deklaracije o provjeri podсистema propisuje Agencija.			
<i>Član 16.</i> Neusklađenost podсистemâ s osnovnim zahtjevima 1. Kada država članica utvrdi da strukturni podсистem koji je obuhvaćen „EZ” izjavom o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovom Direktivom i posebno ne ispunjava osnovne zahtjeve, ona može zatražiti sprovođenje dodatnih provjera. 2. Država članica koja podnosi zahtjev odmah obavještava Komisiju o svim zatraženim dodatnim provjerama i navodi razloge za to. Komisija se savjetuje sa zainteresovanim stranama. 3. Država članica koja podnosi zahtjev navodi je li nepostojanje potpune usklađenosti s ovom Direktivom posljedica: (a) neusklađenosti s osnovnim zahtjevima ili s TSI-em ili nepravilne primjene TSI-a, u kojem slučaju Komisija odmah obavještava državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je neopravdano sastavila „EZ” izjavu o provjeri i od države članice zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere; (b) nepotpunosti TSI-a, u kojem se slučaju primjenjuje postupak izmjene TSI-a kako je navedenu u članu 6.	Neusklađenost podсистema sa osnovnim zahtjevima Član 29 U slučaju sumnje da strukturni podсистem za koji je izdata deklaracija o provjeri podсистema nije u potpunosti u skladu sa ovim zakonom i ne ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, Agencija može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o provjeri podсистema dopunsku provjeru i kontrolu podсистema. O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole, Agencija odmah obavještava Evropsku komisiju, uz obrazloženje u kojem se navodi da li je neusklađenost posljedica neusaglašenosti sa zahtjevima utvrđenim članom 14 ovog zakona ili sa TSI, kao i da li su nepravilno primijenjeni TSI. Ako se dopunskim kontrolama i provjerama iz stava 1 ovog člana utvrdi da podсистem nije usaglašen sa ovim zakonom, Agencija nalaže da se podсистem uskladi sa osnovnim zahtjevima, u suprotnom oduzeće dozvolu za korišćenje podсистema. Sastavni djelovi interoperabilnosti, elementi podсистema i podсистemi koji su usaglašeni sa standardima ili njihovim djelovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtjevima	Potpuno usklađeno		

	obuhvaćenim tim standardima ili njihovim djelovima.			
<i>Član 17.</i> Pretpostava usklađenosti Za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsisteme koji su usklađene s usklađenim normama ili njihovim djelovima, a na koje su upućivanja objavljena u <i>Službenom listu Evropske unije</i>, pretpostavlja se da su usklađeni s osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim normama ili njihovim djelovima.	Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima Član 29 stav 4 Sastavni djelovi interoperabilnosti, elementi podsistema i podsistemi koji su usaglašeni sa standardima ili njihovim djelovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim djelovima.	Potpuno usklađeno		
POGLAVLJE V. STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I PUŠTANJE U UPOTREBU <i>Član 18.</i> Odobrenje za puštanje nepokretnih postrojenja u upotrebu 1. Pružni saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni te elektroenergetski i građevinski podsistemi puštaju se u upotrebu samo ako su projektovani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve i ako je primljeno odgovarajuće odobrenje u skladu sa stavovima 3. i 4. 2. Svako nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost odobrava puštanje u upotrebu elektroenergetskih i građevinskih podsistema te pružnih saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsistema koji se nalaze ili su u upotrebu na državnom području njegove države članice. 3. Nacionalna tijela nadležna za bezbjednost pružaju detaljna uputstva o načinu ishođenja odobrenjâ iz ovog člana. Dokument s uputstvima za podnošenje zahtjeva, u kojemu se opisuju i objašnjavaju zahtjevi za ta odobrenja i navode potrebni dokumenti, stavlja se na raspolaganje	III. DOZVOLA ZA KORIŠĆENJE PODSISTEMA 1. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema Način izdavanja dozvole za korišćenje podsistema Član 30 Stabilni podsistemi mogu se puštiti u rad ako ispunjavaju osnovne zahtjeve u pogledu projektovanja, izgradnje i ugradnje i ako imaju dozvolu za korišćenje. Dozvolu za korišćenje izdaje Agencija rješenjem na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje stabilnih podsistema prilaže se dokumentacija koja uključuje dokaze o: 1) deklaracijama o provjeri iz člana 25 odnosno člana 28 ovog zakona;	Potpuno usklađeno		

podnosiocima zahtjeva bez naknade. Agencija i nacionalna tijela nadležna za bezbjednost sarađuju pri širenju takvih informacija. 4. Podnosilac zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost zahtjev za odobrenje za puštanje u upotrebu nepokretnih postrojenja. Uz zahtjev se prilaže dokumentacija koja uključuje dokumentovane dokaze o: (a)izjavama o provjeri iz člana 15.; (b)tehničkoj kompatibilnosti podsistema sa sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila i registara; (c)sigurnoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu relevantnih TSI-a, nacionalnih pravila te zajedničkih sigurnosnih metoda („CSM-ovi”) određenih u članu 6. Direktive (EU) 2016/798; (d)u slučaju pružnih saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsistema koji obuhvataju opremu Evropskog sistema upravljanja i nadzora vozova (ETCS) i/ili Globalnog sistema pokretnih komunikacija za željeznički saobraćaj (GSM-R), pozitivne odluke Agencije izdane u skladu s članom 19. ove Direktive; i u slučaju promjene nacrtu specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja koja su izrađena nakon pozitivne odluke, usklađenosti s rezultatima postupka iz člana 30. stava 2. Uredbe (EU) 2016/796. 5. U roku od mjesec dana od prijema zahtjeva podnosioca, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost obavješćuje podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost provjerava potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije, i, u slučaju pružne opreme ETRMS-a, usklađenost s pozitivnom odlukom Agencije izdanom u skladu s članom	2) tehničkoj usklađenosti podsistema sa željezničkim sistemom u koji se integrišu, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i registara; 3) bezbjednoj integraciji podsistema, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom. Izuzetno od stava 3 ovog člana, ukoliko se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, strukturni podsistem se može pustiti u rad na osnovu dozvole za korišćenje sa rokom važenja do godinu dana. U slučaju iz stava 4 ovog člana, cjelokupna dokumentacija o usaglašenosti sa odgovarajućim TSI dostavlja se po završetku svih radova na kompletnoj pruži, a prije izdavanja dozvole za korišćenje stabilnog podsistema. Agencija u roku od mjesec dana od dana prijema zahtjeva iz stava 2 ovog člana obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži odgovarajuće dodatne informacije, za čije dostavljanje određuje razuman rok. Dozvola za korišćenje stabilnih podsistema ili rješenje o odbijanju izdaju se na osnovu podnijetog zahtjeva u roku od četiri mjeseca od dana podnošenja urednog zahtjeva.			

19. ove Direktive i, prema potrebi, usklađenost s rezultatom postupka iz člana 30. stava 2. Uredbe (EU) 2016/796. Nakon takve potvrde, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost izdaje odobrenje za puštanje u upotrebu nepokretnih postrojenja ili obavještava podnosioca zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od prijema svih relevantnih informacija. 6. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsistema, podnosilac zahtjeva šalje dokumentaciju u kojoj se opisuje projekt nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost. U roku od mjesec dana od prijema zahtjeva podnosioca, nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost, u bliskoj saradnji s Agencijom u slučaju pružnih projekata ERTMS-a, ispituje dokumentaciju i odlučuje je li potrebno novo odobrenje za puštanje u upotrebu, i to na osnovu sledećih kriterijuma: (a) predviđeni radovi mogli bi imati negativan uticaj na ukupnu nivo bezbjednosti dotičnog podsistema; (b) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi; (c) to zahtijevaju nacionalni planovi sprovođenja koje su utvrdile države članice; ili (d) izmijenjene su vrijednosti parametara na osnovu kojih je već dodijeljeno odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost donosi svoju odluku u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od prijema svih relevantnih informacija. 7. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost dužno je primjereno utemeljiti odluku kojom se odbija zahtjev za odobrenje za puštanje u upotrebu nepokretnih postrojenja. Podnosilac zahtjeva može, u roku od mjeseca	Agencija mora obrazložiti odluku o odbijanju zahtjeva za dozvolu za puštanje u rad stabilnih postrojenja. U roku od mjesec dana od prijema negativne odluke, podnosilac zahtjeva može podnijeti zahtjev Savjetu Agencije da preispita odluku, uz obavezno obrazloženje. Zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje mogu da podnesu proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik u Crnoj Gori, odnosno upravljač infrastrukture ili naručilac. O izdatim dozvolama za korišćenje stabilnih postrojenja Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1) broj dozvole; 2) naziv i sjedište pravnog lica kome je izdata dozvola; 3) naziv podsistema za koji se izdaje dozvola; 4) ograničenja u pogledu korišćenja; 5) datum izdavanja dozvole. Za izdavanje dozvole iz stava 2 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 12 ovog člana utvrđuje Agencija. Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole, sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.			

dana od prijema negativne odluke, nacionalnom tijelu nadležnom za bezbjednost podnijeti zahtjev da preispita svoju odluku. Uz zahtjev se prilaže obrazloženje. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost ima dva mjeseca od datuma prijema zahtjeva za preispitivanje da potvrdi ili opozove svoju odluku. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost bude potvrđena, podnosilac zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe koje određuje nadležna država članica u skladu s članom 18. stavom 3. Direktive (EU) 2016/798.				
Član 19. Usklađeno sprovođenje ERTMS-a u Uniji 1. U slučaju pružnih saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podсистema koji obuhvataju opremu ETCS-a i/ili GSM-R-a, Agencija osigurava usklađenu primjenu ERTMS-a u Uniji. 2. Kako bi se osigurala usklađena primjena ERTMS-a i interoperabilnost na nivou Unije, prije svakog poziva za podnošenje ponuda povezanih s pružnom opremom ERTMS-a Agencija provjerava jesu li predviđena tehnička rješenja u potpunosti usklađena s relevantnim TSI-ovima i stoga u potpunosti interoperabilna. 3. Podnosilac zahtjeva podnosi zahtjev za odobrenje Agencije. Uz zahtjev koji se odnosi na pojedinačne projekte ERTMS-a ili za kombinaciju projekata, prugu, skup pruga ili mrežu, prilaže se dokumentacija koja uključuje: (a) nacrt specifikacija natječaja ili opis predviđenih tehničkih rješenja; (b) dokumentovane dokaze uslova potrebnih za tehničku i operativnu kompatibilnost podсистema s vozilima koja su namijenjena za rad na određenoj mreži; (c) dokumentovane dokaze o usklađenosti predviđenih tehničkih rješenja s relevantnim TSI-ovima;	Član 45 stav 4 Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podсистeme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za ERTMS (Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima. Signalno-sigurnosni uređaji Član 86 stav 1 tačka 4 Službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja (željezničke stanice, ukrsnice i rasputnice) na željezničkoj pruzi, u zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, moraju biti opremljena signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima, i to:	Potpuno usklađeno		

(d)sve ostale relevantne dokumente, kao što su mišljenja nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost, izjave o provjeri ili potvrde o usklađenosti. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu, te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izdati mišljenje o zahtjevu za odobrenje podnosiocu zahtjeva prije podnošenja zahtjeva ili Agenciji nakon takvog podnošenja. 4. U roku od mjesec dana od primanja zahtjeva podnosioca Agencija obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. Agencija izdaje pozitivnu odluku ili obavještava podnosioca zahtjeva o mogućim nedostacima u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od dva mjeseca od primanja svih relevantnih informacija. Agencija temelji svoje mišljenje na dokumentaciji podnosioca zahtjeva i na mogućim mišljenjima nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Ako se podnositelj zahtjeva složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, podnositelj zahtjeva ispravlja nacrt projekta i Agenciji predaje novi zahtjev za odobrenje. Ako se podnositelj zahtjeva ne složi s nedostacima koje je utvrdila Agencija, primjenjuje se postupak iz stava 5. U slučaju iz člana 7. stava 1. tačke (a), podnositelj zahtjeva ne traži novo ocjenjivanje. 5. Ako odluka Agencije nije pozitivna, Agencija je obrazlaže na odgovarajući način. Podnositelj zahtjeva može u roku od mjesec dana od primanja takve odluke podnijeti obrazloženi zahtjev za preispitivanje odluke od strane Agencije. Agencija potvrđuje ili opoziva svoju	4) za brzinu kretanja voza veću od 160 km/h evropskim sistemom za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS). Stav 3 Tehničke uslove za signalno-sigurnosne uređaje iz stava 1 ovog člana propisuje Agencija. Donošenje TSI Član 16 Zahtjevi interoperabilnosti utvrđeni su TSI Evropske komisije za svaki podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema. Jedan podsistem može da bude obuhvaćen sa više TSI, a jedan TSI može da obuhvata nekoliko podsistema. Podsistemi moraju da budu usklađeni sa važećim TSI u vrijeme puštanja u rad, unapređenja ili obnove i usklađenost mora trajno da se održava za sve vrijeme korišćenja podsistema. TSI iz stava 1 ovog člana u skladu sa evropskim tehničkim specifikacijama i potvrđenim međunarodnim ugovorima donosi Agencija za željeznice (u daljem tekstu: Agencija). Primjena TSI Član 17			

odluku u roku od dva mjeseca od datuma primanja zahtjeva. Ako Agencija potvrdi svoju prvobitnu odluku, podnosilac zahtjeva ima pravo podnijeti žalbu odboru za žalbe uspostavljenom u skladu s članom 55. Uredbe (EU) 2016/796. 6. U slučaju promjene nacrtu specifikacija natječaja ili opisa predviđenih tehničkih rješenja do koje je došlo nakon pozitivne odluke, podnosilac zahtjeva bez odgođenja obavještava Agenciju i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796. U tom slučaju primjenjuje se član 30. stav 2. te Uredbe.	TSI se primjenjuju na novoizgrađena, unaprijeđena ili obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mreži uključujući i međunarodni saobraćaj, kao i na novoizgrađene, unaprijeđene ili obnovljene željezničke pruge. TSI se mogu primjenjivati i na industrijske kolosjeke i industrijske željeznice i na vozila koja se na njima koriste. Infrastrukturni podsistemi moraju biti u skladu sa TSI i i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole za puštanje u rad u skladu sa ovim zakonom. Vozila moraju biti u skladu sa TSI i drugim propisima koji su na snazi u trenutku podnošenja zahtjeva za odobrenje za puštanje u saobraćaj u skladu sa ovim zakonom. Dozvole za korišćenje izdaju se u skladu sa nacionalnim propisima do potpune primjene TSI za cijelu mrežu pruga, kao i za podsisteme: – vozila i u vozila ugrađene podsisteme kontrole, upravljanja i signalizacije namijenjene bar djelimičnoj upotrebi na dijelu mreže koji još uvek nije obuhvaćen TSI, za taj dio mreže, – za podsisteme infrastruktura, energija i pružni dio podsistema			

	kontrole, upravljanja i signalizacije na djelovima mreže koji još ne pripadaju oblasti primjene TSI. Primjena TSI u Crnoj Gori vrši se na osnovu Plana primjene TSI koji donosi organ državne uprave nadležan za željeznički saobraćaj (u daljem tekstu: Ministarstvo) u saradnji sa Agencijom. Izuzetno od stava 1 ovog člana, TSI ne moraju da se primjenjuju ako se projekat realizuje fazno, odnosno po dionicama, ali moraju da budu primijenjene po završetku svih radova na cijeloj pruzi od početne do krajnje stanice. Prijavljivanje propisa iz oblasti interoperabilnosti Član 27 Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći propisi: 1) važeći željeznički tehnički propisi; 2) svaka izmjena važećih propisa; 3) propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona. Novi željeznički tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima: 1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve;			

	2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće. Nacrt novog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje. Novi propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji.			
<i>Član 20.</i> Stavljanje mobilnih podsistema na tržište 1. Podnosilac zahtjeva stavlja mobilne podsisteme na tržište samo ako su projektovani, izrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju osnovne zahtjeve. 2. Podnosilac zahtjeva posebno osigurava postojanje odgovarajuće izjave o provjeri.	2. Dozvola za korišćenje mobilnih podsistema Izdavanja dozvole za korišćenje mobilnih podsistema Član 31 Mobilni podsistemi mogu se puštiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi i ako imaju dozvolu za korišćenje. Podnosilac zahtjeva obezbjeđuje odgovarajuću deklaraciju o provjeri. Dozvolu za korišćenje mobilnih podsistema izdaje Agencija rješenjem. Za izdavanje rješenja iz stava 4 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija. Način izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, bližu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole,	Potpuno usklađeno		

	sadržinu i način numeracije dozvole za korišćenje propisuje Agencija.			
Član 21. Odobrenje za stavljanje vozila na tržište 1. Podnosilac zahtjeva stavlja vozilo na tržište tek nakon što je primio odobrenje za stavljanje vozila na tržište, koje izdaje Agencija u skladu sa stavovima od 5. do 7. ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavom 8. 2. U svom zahtjevu za odobrenje za stavljanje vozila na tržište podnosilac zahtjeva određuje područje upotrebe vozila. Zahtjev uključuje dokaze da je provjerena tehnička kompatibilnost između vozila i mreže područja upotrebe. 3. Uz zahtjev za odobrenje za stavljanje vozila na tržište prilaže se dokumentacija u vezi s vozilom ili tipom vozila te uključuje dokumentirane dokaze o: (a)stavljanju na tržište mobilnih podsistema od kojih se sastoji vozilo u skladu s članom 20., na temelju „EZ” izjave o provjeri; (b)tehničkoj kompatibilnosti podsistema iz tačke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila; (c)sigurnoj integraciji podsistema iz tačke (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila te CSM-ova iz člana 6. Direktive (EU) 2016/798; (d)tehničkoj kompatibilnosti vozila s mrežom na području upotrebe iz stava 2., utvrđenoj na temelju relevantnih TSI-a i, prema potrebi, nacionalnih pravila, registara infrastrukture te CSM-a za procjenu rizika iz člana 6. Direktive (EU) 2016/798. Taj zahtjev i informacije o svim zahtjevima, fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe podnose se	Dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI Član 34 Dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI izdaje Agencija, ako: 1) svi strukturni podsistemi od kojih se vozilo sastoji imaju dozvolu za korišćenje bez dodatnih provjera; 2) je za vozilo izdata deklaracija o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona, prije izdavanja dozvole vrši se provjera: a) tehničke usklađenosti relevantnih podsistema vozila i njihovu bezbjednu integraciju, b) tehničke usklađenosti vozila i mreže na kojoj će saobraćati, c) usklađenosti sa nacionalnim željezničkim propisima; 3) je za vozilo izdata deklaracija o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila. Agencija izdaje dozvolu za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI rješenjem, bez dodatnih provjera. Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži: 1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i	Potpuno usklađeno		

putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796. Kada su za dobijanje dokumentovanih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti iz prvog podstava tački (b) i (d) potrebna ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnosiocu zahtjeva izdati privremeno odobrenje za upotrebu vozila u svrhu praktičnih provjera na mreži. Upravljač infrastrukture, uz savjetovanje s podnosiocima zahtjeva, ulaže sve napore da osigura sprovođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primanja zahtjeva podnosioca. Prema potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima mjere kojima se osigurava sprovođenje tih ispitivanja. 4. Agencija ili, u slučaju iz stava 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenja za vozila za stavljanje na tržište ili obavještava podnosioca zahtjeva o negativnoj odluci unutar unaprijed određenog razumnog roka te, u svakom slučaju, u roku od četiri mjeseca nakon primanja svih relevantnih informacija od podnosioca zahtjeva. Agencija ili, u slučajevima predviđenima u stavu 8., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost primjenjuje praktične aranžmane o postupku izdavanja odobrenja koji se utvrđuju u sprovedenom aktu, kako je navedeno u stavu 9. Ta odobrenja omogućuju stavljanje vozila na tržište Unije. 5. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište za vozila koja imaju područje upotrebe u jednoj ili više država članica. Kako bi izdala takva odobrenja, Agencija: (a) ocjenjuje elemente dokumentacije navedene u stavu 3. prvom podstavu tačkama (b), (c) i (d) kako bi provjerile potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije u odnosu na relevantne TSI-ove; i (b) upućuje dokumentaciju podnosioca zahtjeva nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost za namjeravano područje upotrebe radi ocjenjivanja	deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona; 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI i, prema potrebi, nacionalnih propisa; 3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih TSI, nacionalnih propisa i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom; 4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom Crne Gore; 5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila. U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se: 1) područje upotrebe; 2) vrijednosti parametara utvrđenih u TSI i nacionalnim propisima, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i područja upotrebe; 3) usklađenost vozila sa odgovarajućim TSI i nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava; 4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja. Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.			

dokumentacije kako bi se provjerile njezina cjelovitost, relevantnost i dosljednost u odnosu na stav 3. prvi podstav točku (d) te na elemente navedene u stavu 3. prvom podstavu tačkama (a), (b) i (c) u odnosu na relevantna nacionalna pravila. U okviru ocjena iz točaka (a) i (b) i u slučaju opravdane sumnje Agencija ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu zatražiti sprovođenje ispitivanja na mreži. Kako bi se olakšala ta ispitivanja, uključena nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu podnosiocu zahtjeva izdati privremena odobrenja za upotrebu vozila za sprovedena ispitivanja na mreži. Upravljač infrastrukture ulaže sve napore da osigura sprovođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od zahtjeva Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. 6. U roku od mjesec dana od primanja zahtjeva podnosioca Agencija obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije, za čije pružanje određuje razuman rok. S obzirom na potpunost, relevantnost i dosljednost dokumentacije Agencija također može ocijeniti elemente navedene u stavu 3. tački (d). Agencija u potpunosti uzima u obzir ocjene iz stava 5. prije donošenja odluke o izdavanju odobrenja za stavljanje vozila na tržište. Agencija izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili obavještava podnosioca zahtjeva o svojoj negativnoj odluci u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju u roku od četiri mjeseca od primanja svih potrebnih informacija. U slučaju neprimjene jednog ili više TSI-a ili njihovih dijelova kako je navedeno u članu 7., Agencija izdaje odobrenje za vozilo tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članu. Agencija preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.	Način i uslove za izdavanja dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje i sadržinu dozvole za korišćenje propisuje Agencija. Dodatna dozvola za korišćenje vozila koja su usaglašena sa TSI Član 35 Vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugoj državi, koja su potpuno usaglašena sa svim TSI uključujući sve podsisteme i ne predstavljaju specifične slučajeve, otvorena pitanja ili odstupanja od primjene TSI koja se odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže, ne podliježu izdavanju dodatne dozvole za korišćenje, pod uslovom da se upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima navedenim u odgovarajućim TSI. Za vučna vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje u drugim državama, ako se ne upotrebljavaju na mreži koja je usaglašena sa TSI ili pod uslovima datim u TSI, Agencija izdaje dodatne dozvole za korišćenje tih vozila u Crnoj Gori. Dodatna dozvola iz stava 2 ovog člana izdaje se na osnovu podnietog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana Agenciji se dostavlja dokumentaciju o vozilu i mreži pruga na kojoj će se koristiti, a koja sadrži:			

7. Ako se Agencija ne složi s negativnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavom 5. tačkom (b), o tome obavještava dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost sarađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnosioca zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svojem neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako su nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost predmet uputila na arbitražu pred odbor za žalbe koji je uspostavljen u skladu s članom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi nacrt odluke Agencije u roku od mjesec dana od zahtjeva nacionalnog tijela ili nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Ako se odbor za žalbe složi s Agencijom, Agencija donosi odluku bez odgađanja. Ako se odbor za žalbe složi s negativnom ocjenom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, Agencija izdaje odobrenje za područje upotrebe koje isključuje dijelove mreže za koje je dobijena negativna ocjena. Ako se Agencija ne složi s pozitivnom ocjenom jednog ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u skladu sa stavom 5. tačkom (b), ona o tome obavještava dotično tijelo ili tijela i navodi razloge za svoje neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost sarađuju s ciljem postizanja dogovora o uzajamno prihvatljivoj ocjeni. Agencija i nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost prema potrebi mogu odlučiti u taj postupak uključiti i podnosioca	1) dozvolu za korišćenje izdatu u drugoj državi; 2) primjerak tehničke dokumentacije o vozilu sa deklaracijom o provjeri, a za vozila opremljena registrujućim uređajima, informacije o postupku prikupljanja podataka, načinu čitanja i procjene, ako te informacije nijesu usklađene sa TSI; 3) evidencije o održavanju vozila i, po potrebi, tehničke izmjene izvršene nakon izdavanja dozvole za korišćenje; 4) dokaze o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama koji pokazuju da je vozilo usklađeno sa infrastrukturom i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uslove, sistem napajanja energijom, sistem kontrole, upravljanja i signalizacije, širinu kolosijeka i profile, maksimalnu dopuštenu masu po osovini i ostala ograničenja mreže. Prilikom izdavanja dodatne dozvole Agencija provjerava tehničku usklađenost vozila i mreže, otvorena pitanja i specifične slučajeve određene u TSI, radi utvrđivanja usklađenosti. Agencija može tražiti dostavljanje dodatnih informacija, analizu rizika ili sprovođenje ispitivanja na mreži radi provjere elemenata iz stava 4 ovog člana. Upravljač infrastrukture je dužan da obezbijedi ispitivanje vozila na mreži u			

zahtjeva. Ako u roku od mjeseca dana nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo ili nacionalna tijela nadležna za sigurnost nije bilo moguće postići dogovor o uzajamno prihvatljivoj ocjeni, Agencija donosi konačnu odluku. 8. Kada je područje upotrebe ograničeno na mrežu ili mreže u samo jednoj državi članici, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice može, na vlastitu odgovornost i na zahtjev podnosioca zahtjeva, izdati odobrenje za stavljanje vozila na tržište. Kako bi izdalo takvo odobrenje, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ocjenjuje dokumentaciju u odnosu na elemente navedene u stavu 3. i u skladu s postupcima koje treba utvrditi u sprovedenom aktu donesenom u skladu sa stavom 9. U roku od mjesec dana od primanja zahtjeva podnosilac zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavještava podnosioca zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži relevantne dodatne informacije. Odobrenje je važeće i bez proširenja područja upotrebe za vozila koja voze do stanice u susjednim državama članicama sa sličnim karakteristikama mreže, ako su te stanice u blizini granice, nakon savjetovanja s nadležnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost. Ta savjetovanja mogu se provoditi za svaki slučaj zasebno ili mogu biti određena u prekograničnom sporazumu između nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Kada je područje upotrebe ograničeno na državno područje jedne države članice, te u slučaju neprimjene jednog ili više TSI-ova ili njihovih dijelova kako je navedeno u članu 7., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje tek nakon primjene postupka utvrđenog u tom članu. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost preuzima punu odgovornost za odobrenja koja izdaje.	roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva i sačini izvještaj o sprovođenju ispitivanja, koji dostavlja Agenciji. Agencija izdaje dozvolu iz stava 2 ovog člana u roku od dva mjeseca nakon dostavljanja dokumenata iz stava 3 ovog člana, odnosno mjesec dana od dana dostavljanja dodatnih informacija, rezultata analize rizika ili rezultata ispitivanja. Za izdavanje dodatne dozvole plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 9 ovog člana utvrđuje Agencija. Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 2 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje, propisuje Agencija. Dozvola za korišćenje vozila koja nijesu usaglašena sa TSI Član 36 Dozvolu za korišćenje vozila koja se registruju u Crnoj Gori, a nijesu usaglašena sa TSI u trenutku njihovog puštanja u rad, ili se na njih primjenjuju odredbe člana 16 st. 1 i 2 ovog zakona, izdaje Agencija ako: 1) ispunjavaju zahtjeve utvrđene TSI i ako je sproveden postupak provjere u skladu sa članom 25 ovog zakona; 2) ispunjavaju zahtjeve utvrđene nacionalnim propisima i ako je sproveden postupak provjere u			

9. Do 16. juna 2018. Komisija sprovedenim aktima donosi praktične aranžmane u kojima se utvrđuje: (a)način na koji podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve za odobrenje za stavljanje vozila na tržište i za odobrenje za tip vozila utvrđene u ovom članu te popis potrebnih dokumenata; (b)pojednostavljeni postupak odobravanja, kao što su postupovne faze i rokovi za svaku fazu postupka; (c)način na koji Agencija i nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poštuju zahtjeve utvrđene u ovom članu tokom različitih faza postupka podnošenja zahtjeva i odobravanja, među ostalim pri ocjenjivanju dokumentacije podnosioca zahtjeva. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. Njima se uzima u obzir iskustvo stečeno tokom pripreme sporazumâ o saradnji iz stava 14. ovog člana. 10. U odobrenjima za stavljanje vozila na tržište navode se: (a) područje (područja) upotrebe; (b)vrijednosti parametara navedene u TSI-ovima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim pravilima, za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i područja upotrebe; (c)usklađenost vozila s relevantnim TSI-ovima i skupovima nacionalnih pravila, u odnosu na parametre iz tačke (b); (d) uslovi korištenja vozilom i druga ograničenja. 11. Svaka odluka kojom se odbija odobrenje za stavljanje vozila na tržište ili kojom se isključuju dijelovi mreže u skladu s negativnom ocjenom kako je navedeno u stavu 7. obrazlaže se na odgovarajući način. U roku od mjesec dana od primanja negativne odluke podnosioca zahtjeva može od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti preispitivanje odluke. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca	skladu sa članom 28 ovog zakona. Dozvola iz stava 1 ovog člana izdaje se samo za mrežu pruga Crne Gore. Uz zahtjev za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija koja sadrži: 1) dokaze o izvršenoj provjeri svih podsistema od kojih se vozilo sastoji, odnosno sertifikate o provjeri i deklaracije o provjeri u skladu sa članom 25 ovog zakona; 2) dokaze o tehničkoj usklađenosti podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa; 3) dokaze o bezbjednoj integraciji podsistema od kojih se vozilo sastoji, utvrđenoj na osnovu odgovarajućih nacionalnih propisa i zajedničkih bezbjednosnih metoda utvrđenih ovim zakonom; 4) dokaze o tehničkoj usklađenosti vozila sa željezničkom infrastrukturom; 5) deklaraciju podnosioca zahtjeva o usaglašenosti sa odobrenim tipom vozila. U dozvoli iz stava 1 ovog člana navodi se: 1) mreža pruga na kojoj vozilo može da se koristi; 2) vrijednosti parametara utvrđenih u nacionalnim propisima, za provjeru tehničke usklađenosti između vozila i mreže;			

od datuma primanja zahtjeva za preispitivanje da potvrde ili opozovu svoju odluku. Ako negativna ocjena Agencije bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s članom 55. Uredbe (EU) 2016/796. Ako negativna odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu tijelu za žalbe u skladu s nacionalnim pravom. Države članice za potrebe tog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo iz člana 55. Direktive 2012/34/EU. U tom se slučaju primjenjuje član 18. stav 3. Direktive (EU) 2016/798. 12. U slučaju obnove ili modernizacije postojećih vozila koja već imaju odobrenje za stavljanje vozila na tržište, novo odobrenje za stavljanje vozila na tržište potrebno je ako: (a) se izmijene vrijednosti parametara iz stava 10. tačke (b) koje su izvan raspona prihvatljivih parametara kako su utvrđeni u TSI-ovima; (b) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupan nivo sigurnosti dotičnog vozila; ili (c) to zahtijevaju relevantni TSI-ovi. 13. Ako podnositelj zahtjeva želi proširiti područje upotrebe već odobrenog vozila, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stava 3. koji se odnose na dodatno područje upotrebe. Podnositelj zahtjeva podnosi dokumentaciju Agenciji koja, nakon sprovođenja postupaka utvrđenih u stavovima od 4. do 7., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvata prošireno područje upotrebe. Ako je podnositelj zahtjeva dobio odobrenje u skladu sa stavom 8. i želi proširiti područje upotrebe u toj državi članici, on dopunjava dokumentaciju relevantnim dokumentima iz stava 3. koji se odnose na dodatno područje upotrebe. On podnosi dokumentaciju	3) usklađenost vozila sa odgovarajućim nacionalnim propisima, koji se odnose na parametre iz tačke 2 ovog stava; 4) uslovi za korišćenje vozila i druga ograničenja. Izuzetno od stava 1 ovog člana, za vozila koja su bila u eksploataciji do 1. 1. 2025. godine i u vlasništvu su privrednog društva registrovanog u Crnoj Gori, a za koja vlasnik odnosno imalac vozila ne može da pribavi dozvolu za korišćenje radi upisa vozila u registar željezničkih vozila Agencija izdaje dozvolu za korišćenje, pod uslovom da podnositelj zahtjeva priloži: 1) dokaz o vlasništvu; 2) tehničku dokumentaciju koja sadrži: a) tehnički opis sa crtežima vozila, b) osnovne tehničke i eksploatacione karakteristike, c) konstruktivne crteže potrebne za održavanje, d) uputstvo za korišćenje i održavanje, e) katalog rezervnih dijelova; 3) dokaz da su vozila održavana: a) izvještaj sa poslednje redovne opravke i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga, koji se vrši na svakih 12 mjeseci, odnosno upropisanim rokovima u dosijeu o održavanju,			

nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje, nakon sprovođenja postupaka utvrđenih u stavu 8., izdaje ažurirano odobrenje koje obuhvata prošireno područje upotrebe. 14. Za potrebe stava 5. i 6. ovog člana Agencija sklapa sporazume o saradnji s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u skladu s članom 76. Uredbe (EU) 2016/796. Ti sporazumi mogu biti posebni sporazumi ili okvirni sporazumi te mogu uključivati jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Oni sadrže detaljan opis zadataka i uslove za radove koje treba sprovesti, rokove utvrđene u svrhu njihovog ostvarivanja i raspodjelu naknada koje plaća podnosioc zahtjeva. Oni mogu uključivati i posebne aranžmane o saradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju specifičnu stručnost zbog geografskih ili istorijskih razloga, s ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i troškova za podnosioca zahtjeva. Ako su te mreže izolovane od ostatka željezničkog sistema Unije, takvi posebni aranžmani o saradnji mogu uključivati mogućnost prenosa zadataka relevantnim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost putem ugovora, kada je to potrebno kako bi se osigurala učinkovita i razmjerna raspodjela sredstava za odobrenja. Ti sporazumi moraju biti sklopljeni prije nego što Agencija počne sprovoditi zadatke povezane s odobrenjima u skladu s članom 54. stavom 4. ove Direktive. 15. U slučaju onih država članica u kojima je širina kolosijeka na mreži drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji te kada takve mreže imaju iste tehničke i operativne zahtjeve kao i susjedne treće zemlje, sva dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost iz tih država članica, uz sporazume o saradnji iz stava 14., s Agencijom sklapaju multilateralne sporazume s ciljem utvrđivanja uslova pod kojima je odobrenje za vozilo	b) ako dosije o održavanju nije formiran – izvještaj sa posljednje redovne opravke ne stariji od pet godina i izvještaj sa periodičnog pregleda najvišeg ranga prema dokumentaciji iz tačke 2) podtačka (4) ovog stava, kome nije istekao rok važnosti, c) ako je od posljednje redovne opravke prošlo manje vremena od vremena potrebnog za obavljanje narednog periodičnog pregleda najvišeg ranga – izvještaj sa posljednje redovne opravke; 4) izvještaj o izvršenom tehničkom pregledu koji sadrži pozitivno mišljenje o funkcionalnoj ispravnosti i sposobnosti vozila za bezbjednu upotrebu u saobraćaju. Za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Agencija. Način i uslove za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za korišćenje propisuje Agencija. Izuzeci za dodatne dozvole za korišćenje vozila Član 37 Dodatna dozvola za korišćenje vozila ne izdaje se:			

izdato u jednoj od tih država članica valjano i u drugim dotičnim državama članicama. 16. Ovaj se član ne primjenjuje na teretne ili putničke vagone koji se zajednički upotrebljavaju s trećim zemljama u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji i koji su odobreni u skladu s drugačijim postupkom za odobrenje vozila. Pravila kojima se uređuje postupak odobravanja takvih vozila objavljuju se i o njima se obavještava Komisija. Usklađenost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prevoznik u kontekstu svog sistema upravljanja sigurnošću. Komisija, na temelju izvještaja Agencije, može dati mišljenje o tome jesu li takva pravila u skladu s ciljevima ove Direktive. Ako takva pravila nisu u skladu s ciljevima ove Direktive, dotične države članice i Komisija mogu sarađivati kako bi utvrdile odgovarajuća djelovanja koja treba poduzeti, u saradnji s relevantnim međunarodnim tijelima, ako je to potrebno. 17. Država članica može odlučiti da ovaj član ne primjenjuje na lokomotive i vozove na sopstveni pogon iz trećih zemalja za koje je predviđeno da će saobraćati do stanice koji se nalazi na njenom državnom području u blizini granice i koji je namijenjen za odvijanje prekograničnog saobraćaja. Usklađenost tih vozila s osnovnim zahtjevima ove Direktive osigurava dotični željeznički prevoznik u kontekstu svog sistema upravljanja sigurnošću i prema potrebi u skladu s članom 10. stavom 9. Direktive (EU) 2016/798.	1) za vozila za koje je izdata dodatna dozvola za korišćenje vozila u drugim državama prije donošenja TSI koja: a) nose oznaku RIC ili RIV, b) su odobrena za saobraćaj i obilježena u skladu sa sporazumima između željezničkih prevoznika iz Crne Gore i željezničkih prevoznika iz drugih država; 2) za polovna vozila iz tačke 1 ovog stava koja se uvoze iz inostranstva. Sporazumi iz stava 1 tačka 1 podtačka b) ovog člana i pripremu novih sporazuma kojima se uređuje konstrukcija vozila, priznavanje dozvola za korišćenje i upotreba vozila između zainteresovanih prevoznika, zaključuju se uz saglasnost Agencije. Korektivne mjere u slučaju naknadnog utvrđivanja neusklađenosti Član 38 Kada željeznički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, preduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtjevima i obavještava Agenciju o preduzetim mjerama. Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obavještava Agenciju. Ako Agencija utvrdi prilikom nadzora da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala			

	dozvolu za korišćenje, ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prevoznika koji koristi to vozilo ili tip vozila i nalaže preduzimanje potrebnih korektivnih mjera. U slučaju iz stava 3 ovog člana, Agencija obavještava ERA i tijela za bezbjednost iz država članica Evropske unije i generalnog sekretara OTIF-a. Kada korektivne mjere iz st. 1 i 3 ovog člana koje je primjenio željeznički prevoznik ne obezbjeđuju usklađenost sa osnovnim zahtjevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbjednosnog rizika, Agencija može naloži privremene bezbjednosne mjere kao što je privremeno povlačenje iz upotrebe dozvole za tip vozila ili dozvole za korišćenje vozila. Agencija u slučajevima iz stava 5 ovog člana, posle preispitivanja djelotvornosti mjera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbjednosnog rizika, može oduzeti ili izmijeniti dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. Agencija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obavještava ERA sa obrazloženjem odluke. Odluka Agencije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 41. ovog zakona.			

	Agencija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 42 ovog zakona. Agencija obavještava sve željezničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe oduzimanju dozvole. Vozilo za koje je oduzeta dozvola za korišćenje ne smije da se koristi. Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smiju da se stavljaju na tržište, a ako su već stavljena na tržište moraju da se povuku sa tržišta. Ako je u slučajevima iz st. 1 do 3 ovog člana neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se mijenja tako da se iz nje isključe određeni dijelovi područja upotrebe. Oduzimanje i privremeno oduzimanje dozvole za korišćenje vozila Član 39 Dozvolu za korišćenje vozila Agencija će oduzeti ukoliko utvrdi: 1) da vozilo više nije u skladu sa: a) TSI ili nacionalnim željezničkim tehničkim propisima; b) odstupanjima iz člana 18 ovog zakona,			

	c) propisima o konstrukciji ili opremi u skladu sa Konvencijom o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) – Dodatak C – Pravilnik o međunarodnom željezničkom prevozu opasne robe (RID); 2) da imalac dozvole nije otklonio utvrđene nedostatke u propisanom roku; 3) ne ispunjava uslove utvrđene u dozvoli za korišćenje vozila. Agencija privremeno oduzima dozvolu za korišćenje ukoliko: 1) utvrdi da se održavanje vozila ne vrši u skladu sa dosijeom o održavanju, TSI, nacionalnim tehničkim propisima, propisima o konstrukciji i opremi u skladu sa RID pravilnikom; 2) se ne stavi na uvid vozilo na zahtjev Agencije, u slučaju teškog oštećenja vozila. Dozvola za korišćenje privremeno se oduzima do ponovnog ispunjavanja svih uslova za izdavanje dozvole. Dozvola za korišćenje prestaje da važi u slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja (kasacija vozila). U slučaju povlačenja vozila iz saobraćaja, imalac vozila obavještava Agenciju najkasnije u roku od osam dana od dana povlačenja vozila.			
Član 22.	Član 8 Značenje izraza			

Registracija vozila čije je stavljanje na tržište odobreno 1. Prije prve upotrebe vozila i nakon što je odobrenje za njegovo stavljanje na tržište dodijeljeno u skladu s članom 21., vozilo se na zahtjev posjednika registruje u registru vozila kako je navedeno u članu 47. 2. Ako je područje upotrebe vozila ograničeno na državno područje jedne države članice, vozilo se registruje u toj državi članici. 3. Ako područje upotrebe vozila obuhvata državno područje više od jedne države članice, vozilo se registruje u jednoj od dotičnih država članica.	44) područje upotrebe je željezničku mrežu ili mreža jedne ili više država na kojima se namjerava upotreba željezničkog vozila; Registar željezničkih vozila Član 41 Agencija vodi registar željezničkih vozila (u daljem tekstu: registar vozila) u elektronskom obliku. Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana. Broj pod kojim se upisuje vozilo u registar iz stava 1 ovog člana dodjeljuje Agencija. Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o prestanku registracije, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju. Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija. Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili su identifikovani u registru. Registar vozila najmanje sadrži:	Potpuno usklađeno		

	1) EVN broj; 2) upućivanja na podatke o deklaraciju o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju; 3) upućivanja na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila; 4) podatke o vlasniku ili imaocu vozila; 5) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila; 6) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje. Bliži sadržaj registra vozila, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući rješenja o razmjeni podataka i pravila o unosu način unošenja podataka i uvid u podatke registra vozila propisuje Ministarstvo. Evropski registar vozila Član 42 Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila, Agencija dostavlja ERA, radi unošenja u Evropski registar vozila. Podaci iz stava 1 ovog člana, za svaki tip vozila, obuhvataju: 1) tehničke karakteristike tipa vozila, u skladu sa TSI; 2) naziv proizvođača; 3) datume, naziv država koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući ograničenja i oduzimanje dozvola. U slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila, Agencija obavještava ERA radi ažuriranja registra.			

<i>Član 23.</i> Provjere prije upotrebe odobrenih vozila 1. Prije nego što željeznički prevoznik upotrijebi vozilo na području upotrebe koje je utvrđeno u odobrenju za stavljanje na tržište, on provjerava da je: (a) za vozilo izdato odobrenje za stavljanje na tržište u skladu s članom 21. te da je ono propisno registrovano; (b) vozilo kompatibilno s trasom na temelju registra infrastrukture, relevantnih TSI-ova ili bilo kojih relevantnih informacija koje upravljač infrastrukture mora dostaviti bez naknade i u razumnom roku, ako registar infrastrukture ne postoji ili je nepotpun; te (c) vozilo ispravno uključeno u sastav voza ako je namijenjeno za saobraćanje, uzimajući u obzir sistem upravljanja sigurnošću utvrđen u članu 9. Direktive (EU) 2016/798 i TSI za odvijanje saobraćaja i upravljanje njime. 2. Za potrebe stava 1. željeznički prevoznik može provesti ispitivanja u saradnji s upravljačem infrastrukture. Upravljač infrastrukture, uz savjetovanje s podnosiocima zahtjeva, ulaže sve napore da osigura sprovođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca od primanja zahtjeva podnosioca.	Tehnički pregled vozila Član 110 Tehnički pregled vozila vrši se po dobijanju dozvole za korišćenje vozila, a prije puštanja vozila u eksploataciju. Tehnički pregled vozila može da vrši pravno lice koje je registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za tehnički pregled željezničkih vozila i koje ispunjava uslove u pogledu kadra i opreme. Ispunjenost uslova iz stava 2 ovog člana utvrđuje Agencija. Bliže uslove iz stava 2 ovog člana propisuje Agencija.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 24.</i> Odobrenje za tip vozila 1. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može, prema potrebi, u skladu s postupkom utvrđenim u članu 21. dodijeliti odobrenja za tip vozila. Zahtjev za odobrenjem za tip vozila i informacije o svim zahtjevima,	Dozvola za tip vozila Član 33 Vozila koja se registruju u Crnoj Gori, bez obzira na proizvođača, moraju da imaju dozvolu za tip vozila.	Potpuno usklađeno		

fazama relevantnih postupaka i njihovom ishodu te, prema potrebi, zahtjevi i odluke odbora za žalbe, podnose se putem jedinstvene kontaktne tačke iz člana 12. Uredbe (EU) 2016/796. 2. Ako Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izdaje odobrenje za stavljanje vozila na tržište, ona/ono istovremeno sa zahtjevom podnosioca zahtjeva izdaje i odobrenje za tip vozila, koje je povezano s istim područjem upotrebe vozila. 3. U slučaju promjene odgovarajućih odredaba u TSI-ovima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdano odobrenje za tip vozila, u TSI-u ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdano odobrenje za tip vozila i dalje važeće ili ga je potrebno obnoviti. Ako odobrenje treba obnoviti, provjere koje sprovodi Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu se odnositi samo na promijenjena pravila. 4. Komisija sprovedenim aktima utvrđuje model izjave o usklađenosti tipa. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 5. Izjava o usklađenosti tipa utvrđuje se u skladu s: (a) postupcima provjere relevantnih TSI-ova; ili (b) ako se TSI-ovi ne primjenjuju, postupcima ocjenjivanja usklađenosti kako je utvrđeno u modulima B+D, B+F i H1 Odluke br. 768/2008/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾. 6. Komisija, kada je to primjereno, može donijeti sprovedene akte kojima uspostavlja <i>ad hoc</i> module za ocjenjivanje sukladnosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 7. Odobrenje za tipove vozila unosi se u Evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 48.	Dozvolu za tip vozila izdaje Agencija rješenjem. Izuzetno od stava 2 ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao nadležni organ države članice Evropske unije ili nadležni organ države ugovornice OTIF-a, važi u Crnoj Gori. Agencija vodi evidenciju o izdatim dozvolama za tip vozila koja sadrži: 1) broj dozvole; 2) naziv pravnog lica kome je izdata dozvola; 3) naziv tipa vozila; 4) naziv proizvođača vozila; 5) datum izdavanja dozvole. U slučaju izmjena TSI i nacionalnih željezničkih tehničkih propisa na osnovu kojih je izdata dozvola za tip vozila, Agencija odlučuje o potrebi izmjene dozvole ili izdavanja nove. U slučaju izdavanja novih dozvola za tip vozila provjera se vrši samo za dijelove propisa koji su promijenjeni. Ako je zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila podnijet i u drugim državama, Agencija sarađuje sa nadležnim organima - tijelima za bezbjednost na željeznici tih država radi pojednostavljenja postupka za izdavanje dozvole. Dozvola za tip vozila koja su namijenjena međunarodnom saobraćaju izdaje se i na engleskom, francuskom ili njemačkom jeziku.			

	Sve promjene odobrenog tipa vozila analiziraju se sljedeći način: 1) ako promjena ne odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema, ne sprovodi se nova provjera, a prvobitne deklaracije o provjeri podsistema i dozvole za tip vozila se ne mijenjaju; 2) ako promjena odstupa od tehničke dokumentacije priložene deklaraciji o provjeri podsistema zbog koje mogu da budu potrebne nove provjere, a koja nema uticaj na osnovne projektovane karakteristike tipa vozila, nije potrebna nova dozvola za tip vozila; 3) promjena osnovnih projektovanih karakteristika tipa vozila zbog koje nije potrebna nova dozvola u skladu sa članom 36 stav 3 ovog zakona; 4) promjena zbog koje je potrebna nova dozvola u skladu sa kriterijumima propisanim članom 36 stav 3 ovog zakona. U slučaju promjena iz stava 9 tač. 1 i 2 ovog člana, tehnička dokumentacija priložena deklaraciji o provjeri podsistema mora da se ažurira, a nosilac dozvole za tip vozila mora na zahtjev Agencije da dostavi odgovarajuće informacije. U slučaju promjene iz stava 9 tačka 3 ovog člana, nosilac dozvole za tip vozila dužan je da izradi novu verziju tipa vozila			

	ili novu verziju varijante tipa vozila i da Agenciji dostavi odgovarajuće informacije. Agencija prijavljuje ERA nove verzije tipa vozila ili nove verzije varijante tipa vozila radi unosa u Evropski registar odobrenih tipova vozila. Ako lice koje vrši promjenu nije nosilac dozvole za tip vozila, a promjene postojećeg tipa vozila obuhvataju i promjene propisane iz stava 9 tač. 2 do 4 ovog člana, primjenjuje se sljedeće: 1) lice koje upravlja promjenom dužno je da izradi novi tip vozila i podnese zahtjev za odobrenjem novog tipa vozila; 2) zahtjev za odobrenje za novi tip vozila može da bude zasnovan na postojećem tipu vozila, a dozvola za korišćenje vozila izdaje se na osnovu deklaracije o usaglašenosti sa odobrenim novim tipom vozila. Način i uslove za izdavanja dozvole za tip vozila, dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje dozvole za tip vozila, sadržinu i obrazac deklaracije o usaglašenosti sa tipom vozila i sadržinu i obrazac dozvole za tip vozila propisuje Agencija.			
<i>Član 25.</i> Usklađenost vozilâ s odobrenim tipom vozila 1. Vozilo ili serija vozila koji su usklađeni s odobrenim tipom vozila bez dodatnih provjera dobijaju odobrenje za vozilo u skladu s članom 21. na temelju izjave o	Dozvola za tip vozila Član 33 stav 3 Izuzetno od stava 2 ovog člana, dozvola za tip vozila koje je potpuno usklađeno sa odgovarajućim TSI, a koju je izdao	Potpuno usklađeno		

usklađenosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnosilac zahtjeva. 2. Obnavljanje odobrenja za tip vozila kako je navedeno u članu 24. stavu 3. ne utiče na odobrenja za stavljanje vozila na tržište koja su već izdata na temelju prethodnog odobrenja za stavljanje tog tipa vozila na tržište.	nadležni organ države članice Evropske unije ili nadležni organ države ugovornice OTIF-a, važi u Crnoj Gori.			
<i>Član 26.</i> Neusklađenost vozila ili tipova vozila s osnovnim zahtjevima 1. Kada željeznički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo kojim se koristi ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, on poduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila. Osim toga, on može obavijestiti Agenciju i bilo koja dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost o poduzetim mjerama. Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, o tome obavještava Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost. 2. Kada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost sazna, na primjer u okviru postupka nadzora predviđenog u članu 17. Direktive (EU) 2016/798, da vozilo ili tip vozila, za koje je odobrenje za stavljanje na tržište izdala Agencija u skladu s članom 21. stavom 5. ili članom 24., ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu s članom 21. stavom 8. ili članom 24., kada ga se upotrebljava u skladu s njegovom namjenom ne ispunjava jedan od primjenjivih osnovnih zahtjeva, ono o tome obavještava željezničkog prevoznika koji upotrebljava to vozilo ili tip vozila i od njega traži da poduzme potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila ili tih vozila. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost obavještava Agenciju i bilo koja druga dotična nacionalna tijela nadležna za sigurnost, uključujući ona na državnom području na kojem je u tijeku	Korektivne mjere u slučaju naknadnog utvrđivanja neusklađenosti Član 38 Kada željeznički prevoznik tokom upotrebe utvrdi da vozilo koje koristi ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, preduzima potrebne korektivne mjere kako bi osigurao usklađenost tog vozila sa osnovnim zahtjevima i obavještava Agenciju o preduzetim mjerama. Ako željeznički prevoznik ima dokaz da je neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje vozila, o tome obavještava Agenciju. Ako Agencija utvrdi prilikom nadzora da vozilo ili tip vozila, za koje je izdala dozvolu za korišćenje, ne ispunjava neki od osnovnih zahtjeva, o tome obavještava željezničkog prevoznika koji koristi to vozilo ili tip vozila i nalaže preduzimanje potrebnih korektivnih mjera. U slučaju iz stava 3 ovog člana, Agencija obavještava ERA i tijela za bezbjednost iz država članica Evropske unije i generalnog sekretara OTIF-a. Kada korektivne mjere iz st. 1 i 3 ovog člana koje je primijenio željeznički prevoznik ne obezbjeđuju usklađenost	Potpuno usklađeno		

obrada zahtjeva za odobrenje za stavljanje na tržište vozila istog tipa. 3. Kada, u slučajevima navedenima u stavovima 1. i 2. ovog člana, korektivne mjere koje je primijenio željeznički prevoznik ne osiguraju usklađenost s primjenjivim osnovnim zahtjevima i ta nesukladnost dovede do ozbiljnog sigurnosnog rizika, dotično nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može primijeniti privremene sigurnosne mjere u okviru svojih zadataka nadzora, u skladu s članom 17. stavom 6. Direktive (EU) 2016/798. Privremene sigurnosne mjere u obliku suspenzije odobrenja tipa vozila istovremeno mogu primijeniti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija te podliježu sudskom preispitivanju i arbitražnom postupku utvrđenom u članu 21. stavu 7. 4. U slučajevima iz stava 3. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo odobrenje, nakon preispitivanja djelotvornosti bilo kojih mjera poduzetih radi uklanjanja ozbiljnog sigurnosnog rizika, može odlučiti ukinuti ili izmijeniti odobrenje kada se dokaže da u trenutku izdavanja odobrenja nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. U tu svrhu oni o svojoj odluci obavještavaju nosioca odobrenja za stavljanje na tržište ili odobrenja za tip vozila, navodeći razloge za svoje odluke. Nosilac može, u roku od mjesec dana od primanja odluke Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, zatražiti preispitivanje odluke. U tom se slučaju odluku o ukidanju privremeno suspenzuje. Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu u roku od mjesec dana od datuma primanja zahtjeva za preispitivanje potvrditi ili opozvati svoju odluku. Kada je to potrebno, u slučaju neslaganja između Agencije i nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u vezi s potrebom da se ograniči ili ukine odobrenje, primjenjuje se arbitražni postupak predviđen u članu 21. stavu 7. Ako	sa osnovnim zahtjevima i ta neusklađenost dovede do ozbiljnog bezbjednosnog rizika, Agencija može da naloži privremene bezbjednosne mjere kao što je privremeno povlačenje iz upotrebe dozvole za tip vozila ili dozvole za korišćenje vozila. Agencija u slučajevima iz stava 5 ovog člana, poslije preispitivanja djelotvornosti mjera preduzetih radi uklanjanja ozbiljnog bezbjednosnog rizika, može oduzeti ili izmijeniti dozvolu za korišćenje vozila ili dozvolu za tip vozila, kada se dokaže da u trenutku izdavanja dozvole nije bio ispunjen određeni osnovni zahtjev. Agencija o oduzetim dozvolama za korišćenje vozila odmah obavještava ERA sa obrazloženjem odluke. Odluka Agencije o oduzimanju dozvole za korišćenje unosi se u registar vozila iz člana 41 ovog zakona. Agencija u slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila podnosi prijavu za unos u Evropski registar vozila iz člana 42 ovog zakona. Agencija obavještava sve željezničke prevoznike koji koriste vozila istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe oduzimanju dozvole. Vozilo za koje je oduzeta dozvola za korišćenje ne smije da se koristi. Kada se oduzme dozvola za tip vozila, vozila koja odgovaraju tom tipu ne smiju da se stavljaju na tržište, a ako su već			

je rezultat tog postupka takav da se odobrenje za vozilo ne ograničava niti ukida, suspenduju se privremene sigurnosne mjere iz stava 3. ovog člana. 5. Ako odluka Agencije bude potvrđena, nosilac odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu odboru za žalbe određenom u skladu s članom 55. Uredbe (EU) 2016/796 u roku iz člana 59. te Uredbe. Ako odluka nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost bude potvrđena, nosilac odobrenja za vozilo može podnijeti žalbu, u roku od dva mjeseca od pristizanja te odluke, u okviru nacionalnog sudskog preispitivanja iz člana 18. stava 3. Direktive (EU) 2016/798. Države članice za potrebe takvog žalbenog postupka mogu odrediti regulatorno tijelo navedeno u članu 56. Direktive 2012/34/EU. 6. Ako Agencija odluči ukinuti ili izmijeniti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelila, ona izravno obavještava sva nacionalna tijela nadležna za sigurnost, navodeći razloge za svoju odluku. Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odluči ukinuti odobrenje za stavljanje na tržište koje je dodijelilo, ono o tome odmah obavještava Agenciju i navodi razloge za svoju odluku. Agencija zatim o tome obavještava ostala nacionalna tijela nadležna za sigurnost. 7. Odluka Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost o ukidanju odobrenja unosi se u odgovarajući registar vozila u skladu s članom 22. ili, u slučaju odobrenja za tip vozila, u Evropski registar odobrenih tipova vozila u skladu s članom 24. stavom 7. Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju da željeznički prevoznici koji se koriste vozilima istog tipa kao što je vozilo ili tip koji podliježe ukidanju budu primjereno obaviješteni. Ti željeznički prevoznici najprije provjeravaju postoji li isti problem neusklađenosti. U tom se slučaju primjenjuje postupak predviđen u ovom članu.	stavljena na tržište moraju da se povuku sa tržišta. Ako je u slučajevima iz st. 1, 2 i 3 ovog člana neusklađenost sa osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja upotrebe predmetnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja dozvole za korišćenje, dozvola za korišćenje se mijenja tako da se iz nje isključe određeni dijelovi područja upotrebe.			

8. Kada se odobrenje za stavljanje na tržište ukine, dotično vozilo ne smije se više upotrebljavati, a njegovo se područje upotrebe ne smije proširivati. Kada se odobrenje za tip vozila ukine, vozila izrađena na temelju tog odobrenja ne smiju se staviti na tržište ili, ako su već bila stavljena na tržište, moraju se povući s tržišta. Novo odobrenje može se za pojedinačna vozila zatražiti na temelju postupka predviđenog u članu 21. odnosno za tip vozila na temelju postupka predviđenog u članu 24. 9. Kada je, u slučajevima predviđenima u stavovima 1. i 2., neusklađenost s osnovnim zahtjevima ograničena na dio područja upotrebe dotičnog vozila i ako je ta neusklađenost postojala već u trenutku izdavanja odobrenja za stavljanje na tržište, odobrenje se mijenja tako da se isključe dotični dijelovi područja upotrebe.				
Član 27. Tijela koja sprovode prijavljivanje 1. Države članice određuju tijela koja sprovode prijavljivanje koja su odgovorna za utvrđivanje i sprovođenje postupaka za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje usklađenosti, uključujući usklađenost s članom 34. 2. Države članice osiguravaju da ta tijela obavještavaju Komisiju i druga tijela država članica ovlaštena za sprovođenje zadataka ocjenjivanja usklađenosti trećih strana kako je predviđeno u članu 10. stavu 2. i članu 15. stavu 1. Takođe osiguravaju da obavještavaju Komisiju i druge države članice o imenovanim tijelima iz člana 15. stava 8. 3. Države članice mogu odlučiti da ocjenjivanje i nadgledanje iz stava 1. treba sprovoditi nacionalno akreditaciono tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008 i u skladu s njom. 4. Kada tijelo koje sprovodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjerava ocjenjivanje, prijavljivanje ili	Prijavljena i ovlašćena tijela Član 44 Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. <i>Notified Body</i>) i ovlašćena tijela (engl. <i>Designated Body</i>). Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom.	Potpuno usklađeno		

nadgledanje iz stava 1. ovog člana tijelu koje nije tijelo javne vlasti, to tijelo mora biti pravna osoba i ispunjavati zahtjeve utvrđene u članu 28. Ono ima uspostavljene aranžmane za pokrivanje odgovornosti koja proizlazi iz njegovih aktivnosti. 5. Tijelo koje sprovodi prijavljivanje preuzima punu odgovornost za zadatke koje obavlja tijelo iz stava 3.				
<i>Član 28.</i> Zahtjevi u vezi s tijelima koja sprovode prijavljivanje Tijelo koje sprovodi prijavljivanje: (a)uspostavlja se tako da se izbjegne svaki sukob interesa s tijelima za ocjenjivanje usklađenosti; (b)Organizovano je i djeluje tako da zaštiti objektivnost i nepristrasnost svojih aktivnosti; (c)organizovano je tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje usklađenosti donose stručne osobe različite od onih koje sprovode ocjenjivanje; (d)ne nudi niti obavlja bilo kakve aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje usklađenosti kao ni usluge savjetovanja na komercijalnoj ili konkurentskoj osnovi; (e) štiti povjerljivost prikupljenih informacija; (f)raspolaze dovoljnim brojem stručnog osoblja za ispravno obavljanje svojih zadataka.	Uslovi koje mora da ispunjava prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti Član 45 Za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima: 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocjenjivanja usaglašenosti; 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi, i kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena pravila i postupaka za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti; 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti u zavisnosti od veličine privrednog društva, sektora u kojem djeluje, njegove strukture, stepena složenosti	Potpuno usklađeno		

	tehnologije proizvoda ili serijske prirode proizvodnog procesa; 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova za ocjenjivanje usaglašenosti i pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima. Prijavljeno, odnosno ovlašćeno tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za pričinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti. Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak ocjenjivanja usaglasenosti odnosno postupak provjere dužno je da čuva tajnost podataka koje dobije tokom obavljanja postupka provjere, u skladu sa zakonom kojim se uređuje tajnost podataka. Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podsisteme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.			

<i>Član 29.</i> Obaveza tijela koja sprovode prijavljivanje da pružaju informacije Države članice obavještavaju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje, prijavljivanje i nadgledanje tijela za ocjenjivanje usklađenosti i svim promjenama u vezi s tim postupcima. Komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.	Član 25 st. 20 do 23 Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona. Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a. Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana. Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema utvrđuje Agencija.			
<i>Član 30.</i> Tijela za ocjenjivanje usklađenosti 1. Tijelo za ocjenjivanje usklađenosti mora za potrebe prijavljivanja ispunjavati zahtjeve utvrđene u stavovima od 2. do 7. ovog člana i u članovima 31. i 32. 2. Tijelo za ocjenjivanje usklađenosti osniva se u skladu s nacionalnim pravom i ima pravnu osobnost. 3. Tijelo za ocjenjivanje usklađenosti sposobno je obavljati sve zadatke ocjenjivanja usklađenosti koje su mu dodijeljene relevantnim TSI-em i za koje je prijavljeno, bez	Uslovi koje mora da ispunjava prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti Član 45 Za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima: 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim	Potpuno usklađeno		

obzira na to obavlja li navedene zadatke sâmo tijelo za ocjenjivanje usklađenosti ili se one obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. U svakom trenutku, za svaki zasebni postupak ocjenjivanja usklađenosti i svaku vrstu ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje usklađenosti ima na raspolaganju: (a)potrebno osoblje s tehničkim znanjem i dovoljnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadataka ocjenjivanja usklađenosti; (b)relevantne opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje usklađenosti treba provoditi, a kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka. Takođe ima uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje između zadataka koje obavlja kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usklađenosti i drugih aktivnosti; (c)prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, nivou složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa. Ono raspolaže sredstvima potrebnima za obavljanje tehničkih i administrativnih zadataka povezanih s aktivnostima ocjenjivanja usklađenosti na primjeren način te ima pristup svoj potrebnoj opremi ili postrojenjima. 4. Tijela za ocjenjivanje usklađenosti sklapaju osiguranje od odgovornosti, osim ako odgovornost preuzima država u skladu s nacionalnim pravom ili ako je za ocjenjivanje usklađenosti izravno odgovorna sama država članica. 5. Osoblje tijela za ocjenjivanje usklađenosti mora čuvati poslovnu tajnu u odnosu na sve informacije dobijene prilikom obavljanja zadataka na temelju relevantnog TSI-a ili bilo koje odredbe nacionalnog prava kojim se njega sprovodi, osim u odnosu na nadležna tijela države članice	iskustvom za obavljanje poslova ocjenjivanja usaglašenosti; 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi, i kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena pravila i postupaka za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti; 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti u zavisnosti od veličine privrednog društva, sektora u kojem djeluje, njegove strukture, stepena složenosti tehnologije proizvoda ili serijske prirode proizvodnog procesa; 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova za ocjenjivanje usaglašenosti i pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima. Prijavljeno, odnosno ovlašćeno tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za pričinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti. 5) Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak ocjenjivanja usaglasenosti odnosno postupak provjere dužno je da čuva tajnost			

u kojoj se obavljaju aktivnosti. Vlasnička su prava zaštićena. 6. Tijela za ocjenjivanje usklađenosti učestvuje u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske grupe prijavljenih tijela za ocjenjivanje usklađenosti osnovane u skladu s mjerodavnim pravom Unije ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima, te kao opšte smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te grupe. 7. Tijela za ocjenjivanje usklađenosti koja su prijavljena za pružne saobraćajno-upravljačke i signalno-sigurnosne podсистeme i/ili one ugrađene u vozilo učestvuju u aktivnostima grupe za ERTMS iz člana 29. Uredbe (EU) 2016/796 ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje obaviješteno o tim aktivnostima. Ona slijede smjernice koje su rezultat rada te grupe. Ako smatraju da je njihova primjena neprikladna ili nemoguća, tijela za ocjenjivanje usklađenosti svoje primjedbe podnose na raspravu grupi za ERTMS radi kontinualnog poboljšavanja smjernica.	podataka koje dobije tokom obavljanja postupka provjere, u skladu sa zakonom kojim se uređuje tajnost podataka. Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podсистeme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.			
Član 31. Nepriistranost tijelâ za ocjenjivanje usklađenosti 1. Tijelo za ocjenjivanje usklađenosti jeste tijelo koje ima svojstvo treće osobe i nezavisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje. Tijelo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koji predstavlja poduzeća uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti pod uslovom da je dokazana njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa.	Nepriistrasnost prijavljenog tijela Član 46 Prijavljeno tijelo ima svojstvo eksternog tijela i nezavisno je od organizacije ili proizvođača čiji proizvod ocjenjuje. Tijelo koje pripada poslovnoj asocijaciji ili strukovnom savezu koje predstavlja privredna društva uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje to tijelo ocjenjuje smatra se tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti samo pod uslovom ako je dokazana	Potpuno usklađeno		

2. Nepristranost tijela za ocjenjivanje usaglašenosti, njihove uprave i osoblja koje obavlja ocjenjivanje mora biti zagarantovana. 3. Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavaoc proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašteni zastupnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje usaglašenosti ili upotrebu takvih proizvoda u osobne svrhe. 4. Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, njegova uprava i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti nisu izravno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima. Ne sudjeluju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s nezavisnošću njihove presude ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni. Navedena se zabrana posebno odnosi na usluge savjetovanja. 5. Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti osiguravaju da aktivnosti njihovih društava kćeri ili podizvođača ne utiču na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihovog ocjenjivanja usaglašenosti. 6. Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti i njihovo osoblje provode aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti na najvišem nivou profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisa i poticaja, posebno finansijski, koji bi mogli uticati na njihovu presudu ili rezultate njihove ocjene usaglašenosti, posebno u vezi s osobama ili grupama osoba koje su zainteresovane za rezultate tih aktivnosti.	njegova nezavisnost i nepostojanje sukoba interesa. Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti projektant, proizvođač, dobavljač, ugrađivač, kupac, vlasnik, korisnik ili održavalac proizvoda koje ocjenjuju, kao ni ovlašćeni zastupnik bilo koje od tih stranaka. Prijavljeno tijelo, njegovo rukovodstvo i osoblje odgovorno za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili izgradnju, stavljanje na tržište, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje proizvoda čiju usaglašenost ocjenjuju i ne smiju predstavljati strane koje učestvuju u tim aktivnostima, ni učestvovati u bilo kojoj aktivnosti kojom se narušava nezavisnost njihove procjene ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni, a naročito u pogledu savjetovanja. Prijavljeno tijelo i njegovo osoblje treba da sprovedu ocjenjivanje usaglašenosti na najvišem stepenu profesionalnosti i potrebne tehničke stručnosti za određeno područje, bez pritisa i podsticaja, a naročito finansijskih, koji bi mogli uticati na njihovu procjenu ili rezultate njihove ocjene usaglašenosti.			
Član 32. Osoblje tijela za ocjenjivanje usaglašenosti	Osoblje prijavljenog tijela Član 47	Potpuno usklađeno		

1. Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti ima sledeće vještine: (a)dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno; (b)zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja sprovode i odgovarajuće ovlaštenje za sprovođenja tih ocjenjivanja; (c)odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primjenjivim usklađenim normama i relevantnim odredbama prava Unije te razumijevanje tih zahtjeva, normi i odredaba; (d)sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena. 2. Naknada za rad uprave i osoblja koje sprovodi ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje usaglašenosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja niti o rezultatima tih ocjenjivanja.	Osoblje odgovorno za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti treba da ima: 1) dobru tehničku i stručnu osposobljenost kojom su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno; 2) odgovarajuće poznavanje zahtjeva za ocjenjivanje koje sprovode i odgovarajuće ovlaštenje za sprovođenje tih ocjenjivanja; 3) odgovarajuće znanje o osnovnim zahtjevima, primijenjenim harmonizovanim standardima i odredbama međunarodnog prava; 4) sposobnost izrade potvrda, zabilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena.			
<i>Član33.</i> Pretpostavka o usaglašenosti tijelâ za ocjenjivanje usaglašenosti Ako tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti dokaže da ispunjava kriterijume utvrđene u relevantnim usklađenim normama ili njihovim dijelovima, a na koje su upućivanja objavljena u <i>Službenom listu Evropske unije</i>, pretpostavlja se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene u članovima od 30. do 32. ako su ti zahtjevi obuhvaćeni primjenjivim usklađenim normama.	Član 8 tačka 48 prijavljeno tijelo je tijelo nadležno za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom ili Evropskoj komisiji;	Potpuno usklađeno		

<i>Član 34.</i> Društva kćeri prijavljenih tijela i dodjela ugovora podizvođačima od strane prijavljenih tijela 1. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti dodijeli ugovorom podizvođaču određene zadatke povezane s ocjenjivanjem usaglašenosti ili se opredijeli za društvo kćer, ono osigurava da podizvođač ili društvo kći ispunjava zahtjeve utvrđene u članovima od 30. do 32. i obavještava tijelo koje sprovodi prijavljivanje na odgovarajući način. 2. Prijavljena tijela preuzimaju punu odgovornost za zadatke koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri bez obzira na mjesto njihovog poslovnog nastana. 3. Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dodijeliti podizvođaču ili ih može obaviti društvo kći samo uz pristanak klijenta. 4. Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje sprovodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili društva kćeri i poslova koje oni obavljaju u skladu s relevantnim TSI-em.	Ugovor sa podizvođačima prijavljenih tijela Član 48 Prijavljeno tijelo može zaključiti ugovor sa podizvođačem za određene poslove ocjenjivanja usaglašenosti ili te poslove može obaviti njegov ogranak, pod uslovom da ispunjavaju uslove iz člana 47 ovog zakona, uz saglasnost podnosioca zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti. Prijavljeno tijelo preuzima punu odgovornost za poslove koje obavljaju podizvođači ili ogranci, bez obzira na to gdje im je sjedište.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 35.</i> Akreditovana interna tijela 1. Podnosilac zahtjeva mogu se koristiti akreditovanim internim tijelom za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti radi sprovođenja postupaka određenih u modulima A1, A2, C1 ili C2 koji su utvrđeni u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ i modulima CA1 i CA2 koji su utvrđeni u Prilogu I. Odluci 2010/713/EU. To tijelo predstavlja poseban i odvojen dio dotičnog podnosioca zahtjeva te ne sudjeluje u projektovanju, proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje.	Akreditovana interna tijela Član 49 Podnosioci zahtjeva za ocjenjivanje usaglašenosti mogu angažovati akreditovana interna tijela za ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa modulima CA1 i CA2, za postupke koji su propisani jedinstvenim tehničkim propisima koje donosi OTIF. Interno tijelo iz stava 1 ovog člana je organizacioni dio podnosioca zahtjeva koji ne učestvuje u projektovanju,	Potpuno usklađeno	Crna Gora je članica OTIF-a i primjenjuje sva tehnička pravila propisana COTIF-om i povezanim dodatkom	

2. Akreditovano interno tijelo ispunjava sledeće zahteve: (a)akreditovano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008; (b)tijelo i njegovo osoblje se unutar poduzeća čiji su dio razlikuju na organizacijskom nivou i koriste se metodama izveštavanja kojima se osigurava njihova nepristranost te to dokazuju nadležnom nacionalnom akreditacionom tijelu; (c)ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju aktivnosti koje bi mogle biti u sukobu s nezavisnošću njihove presude ili poštenjem u odnosu na njihove aktivnosti ocjenjivanja; (d)tijelo pruža svoje usluge isključivo poduzeću čiji je ono dio. 3. Akreditovano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama niti Komisiji, ali informacije o njegovoj akreditaciji pruža poduzeće čiji je ono dio ili nacionalno akreditaciono tijelo obavještava tijelo koje sprovodi prijavljivanje na zahtjev tijela koje sprovodi prijavljivanje.	proizvodnji, isporuci, ugradnji, upotrebi ili održavanju proizvoda koje ocjenjuje. Akreditovano interno tijelo treba da ispunjava sljedeće zahteve: 1) akreditovano je od strane Akreditacionog tijela Crne Gore; 2) da su interno tijelo i njegovo osoblje prepoznatljivi kao organizacioni dio unutar privrednog društva i da imaju metode izveštavanja kojima se obezbjeđuje njihova nepristranost; 3) da interno tijelo i njegovo osoblje nijesu odgovorni za projektovanje, proizvodnju, isporuku, ugradnju, rad ili održavanje proizvoda koje ocjenjuju i da obavljaju aktivnosti na način kojim se izbjegava sukob sa nezavisnošću njihove ocjene; 4) da interno tijelo pruža svoje usluge samo privrednom društvu čiji je organizacioni dio.			
Član 36. Zahtjev za prijavljivanje 1. Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje sprovodi prijavljivanje države članice u kojoj ima poslovni nastan. 2. Tom zahtjevu prilaže se opis aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti, modul ili moduli za ocjenjivanje usaglašenosti i proizvod ili proizvodi za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno, kao i potvrda o akreditaciji, ako ona postoji, koju je izdalo nacionalno akreditaciono tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti ispunjava zahteve utvrđene u članovima od 30. do 32.	Prijavljena i ovlašćena tijela Član 44 Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. <i>Notified Body</i>) i ovlašćena tijela (engl. <i>Designated Body</i>). Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.			

3. Ako dotično tijelo za ocjenjivanje usaglašenost ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, ono tijelu koje sprovodi prijavljivanje dostavlja sve dokumentovane dokaze potrebne za provjeru, priznavanje i redovno nadgledanje njegove usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima u članovima od 30. do 32.	Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom.			
<i>Član 37.</i> Postupak prijavljivanja 1. Tijela koja sprovode prijavljivanje prijavljuju samo ona tijela za ocjenjivanje usaglašenosti koja ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članovima od 30. do 32. 2. Tijela koje provode prijavljivanje prijavljuju tijela iz stava 1. Komisiji i drugim državama članicama koristeći se elektronskim alatom za prijavljivanje koji je izradila i kojim upravlja Komisija. 3. Prijavljivanje uključuje sve pojedinosti o aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti, dotični modul ili module za ocjenjivanje usaglašenosti i dotični proizvod ili proizvode te relevantnu potvrdu o akreditaciji ili druge potvrde o stručnosti predviđene u stavu 4. 4. Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji kako je navedeno u članu 36. stavu 2., tijelo koje sprovodi prijavljivanje dostavlja Komisiji i ostalim državama članicama dokumentovane dokaze kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje usaglašenosti i uspostavljeni aranžmani radi osiguranja da će to tijelo biti periodično nadgledano i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve utvrđene u članovima od 30. do 32. 5. Dotično tijelo može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela samo ako Komisija i druge države članice ne podnesu prigovor u roku od dvije sedmice od prijavljivanja kada je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od prijavljivanja kada akreditacija nije upotrijebljena.	Prijavljena i ovlašćena tijela Član 44 Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. <i>Notified Body</i>) i ovlašćena tijela (engl. <i>Designated Body</i>). Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom.			

6. Komisiju i druge države članice obavještava se o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavi.				
<i>Član 38.</i> Identifikacioni brojevi i popisi prijavljenih tijela 1. Komisija prijavljenom tijelu dodjeljuje identifikacioni broj. Prijavljenom tijelu dodjeljuje se jedan identifikacioni broj čak i ako je ono prijavljeno na temelju nekoliko pravnih akata Unije. 2. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Direktive, uključujući identifikacione brojeve koji su im dodijeljeni i aktivnosti za koje su prijavljena. Komisija osigurava ažuriranje navedenog popisa.	Spisak prijavljenih tijela Član 50 Dodjeljivanje identifikacionih brojeva i objavljivanje spiska prijavljenih tijela obavlja se u skladu sa odredbama OTIF-a. Uslovi koje mora da ispunjava prijavljeno tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti Član 45 Za svaki posebni postupak ocjenjivanja usaglašenosti i svaku vrstu proizvoda za koje je prijavljeno, prijavljeno tijelo mora da ima: 1) potrebno osoblje sa tehničkim znanjem i dovoljnim i odgovarajućim iskustvom za obavljanje poslova ocjenjivanja usaglašenosti; 2) odgovarajuće opise postupaka u skladu sa kojima se ocjenjivanje usaglašenosti sprovodi, i kojima se osigurava transparentnost i sposobnost primjene tih postupaka, kao i uspostavljena pravila i postupaka za odvajanje poslova koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti; 3) odgovarajuće postupke za obavljanje aktivnosti u zavisnosti od veličine privrednog društva, sektora u kojem djeluje, njegove strukture,			

	stepena složenosti tehnologije proizvoda ili serijske prirode proizvodnog procesa; 4) sredstva potrebna za obavljanje tehničkih i administrativnih poslova za ocjenjivanje usaglašenosti i pristup potrebnoj opremi ili postrojenjima. Prijavljeno, odnosno ovlašćeno tijelo mora da bude osigurano od odgovornosti za pričinjenu štetu, osim u slučaju ako je odgovornost preuzela država ili je država direktno odgovorna za ocjenjivanje usaglašenosti. Podaci koji se dobiju tokom postupka provjere su poslovna tajna, a osoblje koje sprovodi postupak ocjenjivanja usaglašenosti odnosno postupak provjere dužno je da čuva tajnost podataka koje dobije tokom obavljanja postupka provjere, u skladu sa zakonom kojim se uređuje tajnost podataka. Tijela koja su prijavljena za ocjenjivanje usaglašenosti infrastrukturnog dijela i/ili dijela u vozilu, a koji se odnose na podsisteme kontrola, upravljanje i signalizacija treba da učestvuju u aktivnostima grupe za Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem (ERTMS) Evropske unije ili obezbjeđuju da njihovo osoblje koje sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti bude obaviješteno o tim aktivnostima.			

<i>Član 39.</i> Promjene u prijavama 1. Ako tijelo koje sprovodi prijavljivanje utvrdi ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u članovima od 30. do 32. ili da ne ispunjava svoje obveze, tijelo koje sprovodi prijavljivanje ograničava, suspendovanje ili povlači prijavu, ako je to potrebno, zavisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza. Ono o tome odmah obavještava Komisiju i ostale države članice. 2. U slučaju ograničenja, suspenzije ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo prestalo s radom, država članica koja sprovodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće korake kako bi osigurala da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo ili da se stavi na raspolaganje odgovornim tijelima koja provode prijavljivanje i tijelima za nadzor tržišta, na njihov zahtjev.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<i>Član 40.</i> Osporavanje stručnosti prijavljenih tijela 1. Komisija istražuje sve slučajeve u kojima ona ima bilo kakve sumnje ili je upozorena na postojanje sumnje u pogledu stručnosti prijavljenog tijela ili njegovog kontinualnog ispunjavanja zahtjeva i obveza kojima to tijelo podliježe. 2. Država članica koja sprovodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve informacije koje se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela. 3. Komisija osigurava da se sa svim osjetljivim informacijama dobijenih tokom njenog istraživanja postupa povjerljivo. 4. Ako Komisija utvrdi da prijavljeno tijelo ne ispunjava ili više ne ispunjava zahtjeve za prijavljivanje, ona o tome obavještava državu članicu koja sprovodi prijavljivanje i od	Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 25 st. 21, 22 i 23 Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona. Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a.	Potpuno usklađeno	Tačke 1, 3 i 4 se odnose obaveze Evropske komisije	

nje zahtijeva da poduzme potrebne korektivne mjere, uključujući povlačenje prijave ako je to potrebno.	Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana.			
Član 41. Operativne obaveze prijavljenih tijela 1. Prijavljena tijela sprovode ocjenjivanje usaglašenosti u skladu s postupcima ocjenjivanja usaglašenost predviđenima u relevantnom TSI-u. 2. Ocjenjivanja usaglašenosti sprovode se srazmjerno tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja ekonomskih subjekata. Prijavljena tijela pri obavljanju svojih aktivnosti vode računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stepenu složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnog procesa. Pri tome ona ipak djeluju s ciljem ocjenjivanja usklađenosti proizvoda s ovom Direktivom. 3. Ako prijavljeno tijelo utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene u relevantnom TSI-u, odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje potvrdu o usklađenosti. 4. Ako prijavljeno tijelo tokom nadgledanja usklađenosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više nije u skladu s relevantnim TSI-em ili odgovarajućim usklađenim normama ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće korektivne mjere i, ako je to potrebno, suspenduje ili povlači potvrdu. 5. Ako korektivne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo prema potrebi ograničava, suspenduje ili povlači potvrde.	Operativne obaveze prijavljenog tijela Član 51 Prijavljeno tijelo sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocjenjivanja usaglašenosti u skladu sa TSI. Ako prijavljeno tijelo prilikom ocjene usaglašenosti utvrdi da proizvođač ne ispunjava uslove iz TSI, harmonizovanih standarda ili tehničkih specifikacija, od proizvođača zahtijeva da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti. Ako prijavljeno tijelo tokom praćenja usaglašenosti poslije izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa TSI ili harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtijeva od proizvođača da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i prema potrebi, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat. Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno tijelo može da privremeno ili trajno oduzme izdate sertifikate.	Potpuno usklađeno		

Član 42. Obaveza prijavljenih tijela da pružaju informacije 1. Prijavljena tijela obavještavaju tijelo koje sprovodi prijavljivanje o sledećem: (a) o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde; (b) o svim okolnostima koje utiču na opseg prijave i uslove prijave; (c) o svakom zahtjevu za obavještavanje koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti; (d) na zahtjev, o aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti sprovedenima na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj sprovedenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima. Nadležna nacionalna tijela nadležna za sigurnost takođe se obavještavaju o svakom odbijanju, ograničenju, suspenziji ili povlačenju potvrde u skladu s tačkom (a). 2. Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena na temelju ove Direktive i koja sprovode slične aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja usaglašenosti. 3. Prijavljena tijela dostavljaju Agenciji „EZ” potvrde o provjeri podstava, „EZ” potvrde o usaglašenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i „EZ” potvrde o prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti.	Operativne obaveze prijavljenog tijela Član 51 Prijavljeno tijelo sprovodi ocjenjivanje usaglašenosti u skladu sa postupcima ocjenjivanja usaglašenosti u skladu sa TSI. Ako prijavljeno tijelo prilikom ocjene usaglašenosti utvrdi da proizvođač ne ispunjava uslove iz TSI, harmonizovanih standarda ili tehničkih specifikacija, od proizvođača zahtijeva da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i ne izdaje sertifikat o usaglašenosti. Ako prijavljeno tijelo tokom praćenja usaglašenosti poslije izdavanja sertifikata utvrdi da proizvod više nije u skladu sa TSI ili harmonizovanim standardima ili tehničkim specifikacijama, zahtijeva od proizvođača da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i prema potrebi, ograničava, suspenduje ili oduzima sertifikat. Ako korektivne mere nisu preduzete ili nemaju potreban efekat, prijavljeno tijelo može da privremeno ili trajno oduzme izdate sertifikate.	Potpuno usklađeno		
Član 43. Razmjena najbolje prakse Komisija organizuje razmjenu najbolje prakse među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

<i>Član 44.</i> Koordinacija prijavljenih tijela Komisija osigurava odgovarajuću koordinaciju i ssradnju među tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom uspostavljanjem resorne grupe prijavljenih tijela. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela u skladu s članom 24. Uredbe (EU) 2016/796. Države članice osiguravaju da tijela koja su one prijavile učestvuju u radu te grupe direktno ili putem imenovanih zastupnika.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
<i>Član 45.</i> Imenovana tijela 1. Zahtjevi u vezi s tijelima za ocjenjivanje usaglašenosti određeni u članovima od 30. do 34. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s članom 15. stavom 8. osim: (a)u slučaju vještina koje osoblje tih tijela mora posjedovati u skladu s članom 32. stavom 1. tačkom (c), pri čemu je imenovano tijelo dužno posjedovati odgovarajuće znanje o nacionalnom pravu i razumijevanje tog prava; (b)u slučaju dokumentacije koju treba staviti na raspolaganje tijelu koje sprovodi prijavljivanje u skladu s članom 34. stavom 4., pri čemu je imenovano tijelo dužno uključiti dokumente povezane s radom koji su obavili podizvođači ili društva kćeri u skladu s relevantnim nacionalnim pravilima. 2. Operativne obveze utvrđene u članu 41. primjenjuju se i na tijela imenovana u skladu s članom 15. stavom 8., osim ako se te obveze odnose na nacionalna pravila umjesto na TSI-ove. 3. Obveza obavješćavanja utvrđena u članu 42. stavu 1. primjenjuje se i na imenovana tijela koja na odgovarajući način obavješćavaju države članice.	Prijavljena i ovlašćena tijela Član 44 Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti su prijavljena tijela (engl. <i>Notified Body</i>) i ovlašćena tijela (engl. <i>Designated Body</i>). Prijavljeno tijelo je pravno lice koje obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti propisane TSI za koje je prijavljeno koje neposredno obavlja te poslove ili se ti poslovi obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću. Ovlašćeno tijelo je pravno lice koja obavlja poslove ocjenjivanja usaglašenosti za koje je ovlašćeno, u skladu sa zakonom. Ovlašćeno tijelo Član 52 Odredbe čl. 45, 46, 47 i 51 ovog zakona primjenjuju se na ovlašćeno tijelo.	Potpuno usklađeno		

<i>Član 46.</i> Sistem označivanja vozila brojevima 1. Nakon registracije u skladu s članom 22., nadležno tijelo u državi članici registrovanja dodjeljuje svakom vozilu evropski broj vozila (EVN). Svako vozilo označuje se dodijeljenim EVN-om. 2. Specifikacije za EVN utvrđene su u mjerama iz člana 47. stava 2. u skladu s relevantnim TSI-em. 3. Svakom se vozilu EVN dodjeljuje samo jedanput, osim ako je drugačije određeno u mjerama iz člana 47. stava 2. u skladu s relevantnim TSI-em. 4. Nezavisno o stavu 1. u slučaju vozila koja saobraćaju ili koja su namijenjena za saobraćanje iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drugačija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji, države članice mogu prihvatiti vozila koja su jasno označena u skladu s drugačijim sistemom kodiranja.	Registar željezničkih vozila Član 41 Agencija vodi registar željezničkih vozila u elektronskom obliku. Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana. Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz stava 1 ovog člana, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju. Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija. Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili koji su ovlašćeni za pristupanje registru. Registar vozila sadrži: 7) EVN broj; 8) upućivanje na podatke o deklaraciji o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju; 9) upućivanje na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila; 10) podatke o vlasniku ili korisniku vozila;	Potpuno usklađeno		

	11) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila; 12) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje; i 13) druge podatke. Bliži sadržaj i način vođenja registra vozila propisuje Ministarstvo. Evropski registar vozila Član 42 Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila, Agencija dostavlja ERA, radi unošenja u Evropski registar vozila. Podaci iz stava 1 ovog člana, za svaki tip vozila, obuhvataju: 4) tehničke karakteristike tipa vozila, u skladu sa TSI; 5) naziv proizvođača; 6) datume, naziv država koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući ograničenja i oduzimanje dozvola. U slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila, Agencija obavještava ERA radi ažuriranja registra. Označavanje željezničkih vozila i označavanje vozova Član 97 Željeznička vozila označavaju se brojevima, slovima i drugim oznakama natpisima. Vozovi se označavaju brojevima. Način označavanja željezničkih vozila i vozova propisuje Ministarstvo.			

Član 47. Registrowanje vozila 1. Sve dok Evropski registar vozila iz stava 5. ne postane operativan, svaka država članica vodi nacionalni registar vozila. Taj registar: (a) ispunjava zajedničke specifikacije iz stava 2.; (b) ažurira tijelo koje je nezavisno o svim željezničkim prevoznicima; (c) dostupan je nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost i istražnim tijelima određenim u članovima 16. i 22. Direktive (EU) 2016/798; takođe je dostupan na svaki legitiman zahtjev, regulatornim tijelima navedenima u članu 55. Direktive 2012/34/EU, te Agenciji, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registruju ili koje su navedene u registru. 2. Komisija sprovedenim aktima donosi zajedničke specifikacije za nacionalne registre vozila u pogledu sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka kao i pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 3. Nacionalni registar vozila mora sadržati najmanje sledeće elemente: (a) EVN; (b) upućivanja na „EZ” izjavu o provjeri i tijelo koje ju je izdalo; (c) upućivanja na Evropski registar odobrenih tipova vozila iz člana 48.; (d) Identifikacione podatke o vlasniku i posjedniku vozila; (e) ograničenja u vezi s načinom upotrebe vozila; (f) upućivanja na subjekt nadležan za održavanje.	Registar željezničkih vozila Član 41 Agencija vodi registar željezničkih vozila u elektronskom obliku. Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana. Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz stava 1 ovog člana, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju. Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija. Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili koji su ovlašćeni za pristupanje registru. Registar vozila sadrži: 1) EVN broj; 2) upućivanje na podatke o deklaraciji o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju; 3) upućivanje na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila; 4) podatke o vlasniku ili korisnik vozila;	Potpuno usklađeno		

4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica nisu povezani u skladu sa specifikacijom iz stava 2., svaka država članica ažurira svoj registar izmjenama koje je u svoj registar unijela druga država članica, u pogledu podataka koji je se tiču. 5. S ciljem smanjenja administrativnih opterećenja i nepotrebnih troškova za države članice i učesnike, Komisija do 16. juna 2018., uzimajući u obzir rezultate analize troškova i koristi, sprovedenim aktima donosi tehničke i funkcionalne specifikacije za Evropski registar vozila kojim bi se objedinili nacionalni registri vozila s ciljem osiguravanja usklađenog sučelja za sve korisnike za registraciju vozila i upravljanje podacima. Primjenjuju se stav 1. tačke (b) i (c) i stav 3. Takva specifikacija uključuje sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući aranžmane za razmjenu podataka te pravila za unos i pretraživanje podataka, kao i korake za prelaz. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. i na temelju preporuke Agencije. Evropski registar vozila razvija se uzimajući u obzir informatičke aplikacije i registre koje su već uspostavile Agencija i države članice, kao što je Evropski centralizirani virtualni registar vozila povezan s nacionalnim registrima vozila. Evropski registar vozila stavlja se u funkciju do 16. juna 2021. 6. Posjednik u državi članici u kojoj je vozilo registrovano odmah prijavljuje svaku izmjenu podataka unesenih u registre vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registruje. 7. U slučaju vozila koja su prvi put odobrena u trećoj zemlji, a potom korištena u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu, uključujući barem podatke o posjedniku dotičnog vozila, subjektu koji je nadležan za	5) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila; 6) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje; i 7) druge podatke. Bliži sadržaj i način vođenja registra vozila propisuje Ministarstvo.			

njegovo održavanje te ograničenjima u vezi s time kako se vozilo može upotrebljavati, mogu dobiti putem registra vozila ili se na drugi način bez odgađanja učine dostupnima u lako čitljivom obliku i na temelju identičnih nediskriminatornih načela koja se primjenjuju na slične podatke iz registra vozila.				
<i>Član 48.</i> Evropski registar odobrenih tipova vozila 1. Agencija uspostavlja i vodi registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište izdatih u skladu s članom 24. Taj registar: (a) javan je i dostupan u elektronskom obliku; (b) ispunjava zajedničke specifikacije iz stava 2.; (c) povezan je s relevantnim registrima vozila. 2. Komisija sprovedenim aktima donosi zajedničke specifikacije za registar odobrenih tipova vozila koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3. 3. Taj registar mora obuhvatati barem sledeće elemente za svaki tip vozila: (a) tehničke karakteristike, uključujući one koje se odnose na pristup osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, tipa vozila kako je utvrđeno u relevantnim TSI-ovima; (b) naziv proizvođača; (c) podatke o odobrenjima koji se odnose na područje upotrebe za tip vozila, uključujući sva ograničenja ili povlačenja.	Evropski registar vozila Član 42 Podatke o izdatim dozvolama za tipove vozila, Agencija dostavlja ERA, radi unošenja u Evropski registar vozila. Podaci iz stava 1 ovog člana, za svaki tip vozila, obuhvataju: 1) tehničke karakteristike tipa vozila, u skladu sa TSI; 2) naziv proizvođača; 3) datume, naziv država koje su naknadno izdale dozvole za taj tip vozila, uključujući ograničenja i oduzimanje dozvola. U slučaju oduzimanja dozvole za tip vozila, Agencija obavještava ERA radi ažuriranja registra. Registar željezničkih vozila Član 41 Agencija vodi registar željezničkih vozila u elektronskom obliku. Imaoci vozila za koja je izdata dozvola za korišćenje dužni su da prije prve upotrebe vozila Agenciji podnesu zahtjev za upis u registar iz stava 1 ovog člana. Ako dođe do promjene podataka upisanih u registar vozila, do uništenja	Potpuno usklađeno		

	vozila ili odluke o brisanju vozila iz registra iz stava 1 ovog člana, imalac vozila dužan je da, u roku od osam dana od dana nastanka promjene obavijesti Agenciju. Za upis u registar vozila plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Agencija. Pristup registru vozila mora biti omogućen tijelu za istraživanje željezničkih nesreća, željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture, kao i licima ili organizacijama koji registruju vozila ili koji su ovlašćeni za pristupanje registru. Registar vozila sadrži: 14) EVN broj; 15) upućivanje na podatke o deklaraciji o provjeri i tijelu koje ju je izdalo deklaraciju; 16) upućivanje na podatke iz evropskog registra odobrenih tipova vozila; 17) podatke o vlasniku ili korisnik vozila; 18) podatke o ograničenju u načinu korišćenja vozila; 19) upućivanje na podatke o licu zaduženom za održavanje; i 20) druge podatke. Bliži sadržaj i način vođenja registra vozila propisuje Ministarstvo.			

<i>Član 49.</i> Registar infrastrukture 1. Svaka država članica osigurava objavu registra infrastrukture u kojem se navode vrijednosti mrežnih parametara svakog podsistema ili dijela dotičnog podsistema kako je utvrđeno u relevantnom TSI-u. 2. Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih u odobrenju za vozilo za stavljanje na tržište radi provjere tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže. 3. U registru infrastrukture mogu biti utvrđeni uslovi upotrebe nepokretnih postrojenja i ostala ograničenja. 4. Svaka država članica osigurava da se registar infrastrukture ažurira u skladu sa stavom 5. 5. Komisija sprovedenim aktima za registar infrastrukture donosi zajedničke specifikacije koje se odnose na sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, načina rada te pravila za unos i pretraživanje podataka. Ti se sprovedeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz člana 51. stava 3.	Registar infrastrukture Član 43 Registar infrastrukture (u daljem tekstu: RINF) sadrži glavne karakteristike fiksnih podsistema ili dijela podsistema infrastrukture, energija i kontrola, upravljanje i signalizacija. RINF sadrži podatke o željezničkoj mreži od značaja za: 1) projektovanje podsistema željezničkih vozila i utvrđivanje karakteristika infrastrukture za predviđeno korišćenje željezničkih vozila; 2) obezbjeđenje tehničke usklađenosti fiksnih podsistema i njihovih interfejsa sa mrežom u koju je podsistem ugrađen; 3) praćenje napretka interoperabilnosti željezničke mreže; 4) utvrđivanje usklađenosti vozova sa prugama koji omogućava da željeznički prevoznici da koriste vozila i sastavljaju vozove u skladu sa karakteristikama pruge na kojoj će voziti. RINF uspostavlja i vodi Agencija u elektronskoj formi, na osnovu podataka upravljača infrastrukture. Upravljač infrastrukture je odgovoran za dostavljanje i ažuriranje podataka za RINF. Podatke iz RINF Agencija dostavlja ERA.	Potpuno usklađeno		

	Sadržaj RINF, format podataka, arhitekturu informacionog sistema koji podržava RINF, korišćenje RINF i rokove za dostavljanje podataka za formiranje RINF propisuje Ministarstvo.			
Čl. 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 , 57, 58, 59 i 60	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
PRILOG I. Elementi željezničkog sistema Unije 1. Mreža Za potrebe ove Direktive mreža Unije uključuje sledeće elemente: (a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće; (b) posebno modernizovane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h; (c) posebno modernizovane pruge velikih brzina koje imaju posebne karakteristike zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz stanice, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama; (d) konvencionalne pruge namijenjene prevozu putnika; (e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prevozu (prijevoz putnika i tereta); (f) konvencionalne pruge namijenjene prevozu tereta; (g) putnička čvorišta; (h) teretna čvorišta, uključujući intermodalne terminale; (i) pruge koje povezuju navedene sastavnice. Ta mreža uključuje sisteme za upravljanje saobraćajem, sisteme praćenja i navigacije, tehnička postrojenja za	Vrste željezničkih sistema Član 10 Željeznički sistemi su: 1) konvencionalni željeznički sistem; 2) željeznički sistem za velike brzine. Konvencionalni željeznički sistem je sistem projektovan za brzine do 200 km/h. Konvencionalni željeznički sistem obuhvata željezničku mrežu koju čine: 1) željezničke pruge namijenjene za prevoz putnika; 2) željezničke pruge namijenjene za prevoz robe; 3) željezničke pruge namijenjene za mješoviti prevoz (prevoz putnika i prevoz robe); 4) čvorovi za prevoz putnika; 5) čvorovi za prevoz robe, uključujući i intermodalne terminale. Konvencionalni željeznički sistem, pored mreže iz stava 2 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme i vozila koja saobraćaju na toj mreži ili na njenom dijelu.	Potpuno usklađeno		

obradu podataka i telekomunikacije predviđene za prevoz putnika i tereta na velike udaljenosti na mreži radi osiguranja sigurnog i usklađenog odvijanja saobraćaja na mreži i učinkovitog upravljanja saobraćajem. 2. Vozila Za potrebe ove Direktive vozila Unije obuhvataju sva vozila za koja je vjerovatno da će saobraćati čitavom mrežom Unije ili dijelom te mreže: —lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vozove s motorima s unutrašnjim sagorijevanjem na sopstveni pogon ili električne putničke vozove i putničke vagone, —teretne vagone, uključujući tegljače projektovane za cijelu mrežu i vozila projektovane za prevoz kamiona, — posebna vozila poput pružnih strojeva. Taj popis vozila uključuje i vozila posebno projektovana za rad na različitim tipovima pruga velikih brzina opisanih u tački 1.	Željeznički sistem za velike brzine obuhvata željezničku mrežu koju čine: 1) željezničke pruge izgrađene i opremljene za brzine od 250 km/h ili veće; 2) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za brzine od 200 km/h; 3) željezničke pruge rekonstruisane i opremljene za velike brzine na kojima je brzina prilagođena topografskim, reljefnim ili urbanističkim ograničenjima, željezničke pruge koje spajaju mreže željezničkog sistema velikih brzina i konvencionalne mreže, željezničke pruge na području željezničkih službenih mjesta, priključne željezničke pruge za terminale i depoe na kojima vozovi za velike brzine saobraćaju brzinama konvencionalnih vozova. Željeznički sistem za velike brzine, pored mreže iz stava 4 ovog člana obuhvata i upravljanje saobraćajem, sisteme za praćenje i navigaciju, uređaje za obradu podataka i telekomunikacione sisteme. Željeznički sistem za velike brzine pored mreže i sistema iz st. 4 i 5 ovog člana obuhvata i vozila za velike brzine koja su projektovana da saobraćaju: 1) brzinama od najmanje 250 km/h po željezničkim prugama izgrađenim i opremljenim za velike brzine, prema odgovarajućim uslovima i brzinama većim od 300 km/h; 2) brzinama od 200 km/h po željezničkim prugama iz stava 4 tačka 2 ovog člana.			

	Željeznička vozila Član 11 Željeznička vozila (u daljem tekstu: vozila) su vozila koja saobraćaju na cijeloj željezničkoj mreži ili nekom njenom dijelu i to: 1) lokomotive i putnička vozna sredstva, uključujući dizel i elektro lokomotive, dizel i elektro motorne garniture sa sopstvenim pogonom i putnička kola; 2) teretna kola, uključujući niskopodna kola projektovana za cijelu mrežu i kola projektovana za prevoz kamiona; 3) vozila za posebne namjene kao što su pružna vozila, vozila za ispitivanje i održavanje pruga i slično. Vozila obuhvataju i vozila posebno projektovana za saobraćaj na različitim vrstama željezničkih sistema za velike brzine iz člana 10 stav 5 ovog zakona. Vozila koja su predviđena za maksimalne brzine manje od 200 km/h i koja saobraćaju na cijeloj ili dijelu mreže željezničkog sistema velikih brzina, kada su u skladu sa karakteristikama te mreže, moraju da ispunjavaju zahtjeve koji garantuju njihovo bezbjedno korišćenje na toj mreži.			
PRILOG II. PODSISTEMI 1. Popis podsistema Za potrebe ove Direktive željeznički sistema Unije može se podijeliti na sledeće podsisteme: (a) strukturna područja: — građevinski podsistem,	Podsistemi željezničkog sistema Član 12 Željezničke sisteme iz čl. 9, 10 i 11 ovog zakona čine strukturni i funkcionalni podsistemi. Strukturni podsistemi su:	Potpuno usklađeno		

—elektroenergetski podsistem, —pružni saobraćajno-upravljački i signalno sigurnosni podsistem, —saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni podsistem ugrađen u vozilo, —željeznička vozila; ili (b) funkcionalna područja: —odvijanje saobraćaja i upravljanje saobraćajem, —održavanje, —telematske aplikacije za prevoz putnika i tereta. 2. Opis podsistema Za svaki podsistem ili dio podsistema Agencija pri izradi relevantnog nacrtu TSI-a predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed prema kojem će podlijevati TSI-ovima, podsistemi uključuju sljedeće: 2.1. Građevinski podsistemi Šine, skretnice, željezničko-drumski prelazi, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi stanice povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijski sistem, kao i karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), sigurnosna i zaštitna oprema. 2.2. Elektroenergetski podsistem Sistem napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i sistem uz prugu za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije. 2.3. Pružni saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni podsistem Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja vožnjom vozova kojima je odobreno saobraćanje na mreži i nadzor nad njom.	1) infrastruktura: željeznički kolosjeci, skretnice, objekti na pruži (mostovi, tuneli i slično) i pripadajuća infrastruktura u službenim mjestima (peroni, područja pristupa, uključujući i djelove namijenjene licima sa smanjenom pokretljivošću); 2) energija: uređaji namijenjeni napajanju električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i pružnu opremu za mjerenje potrošnje električne energije; 3) kontrola, upravljanje i signalizacija: pružni dio, oprema postavljena duž željezničke pruge koja je potrebna da se osigura bezbjednost, kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži; 4) kontrola, upravljanje i signalizacija u vozilu, oprema u vozilu koja je potrebna da se osigura bezbjednost, kontrola i upravljanje kretanjem vozova odobrenih za saobraćaj na mreži; 5) vozila: njihova struktura, sistemi kontrole i upravljanja za svu voznu opremu, oduzimači struje, uređaji za vuču i konverziju energije, oprema za mjerenje potrošnje električne energije u vozilu, oprema za kočenje, kvačenje, trčanje (obrotno postolje, osovine i slično) i vješanje, vrata, interfejs čovjek/mašina (vozno osoblje i putnici, uključujući i lica sa			

2.4. Pružni saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni podsistem ugrađen u vozilo Sva oprema ugrađena u vozilo koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti i upravljanja vožnjom vozova kojima je odobreno saobraćanje na mreži i nadzora nad njom. 2.5. Odvijanje saobraćaja i upravljanje saobraćajem Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsistema kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u pogoršanim uslovima, uključujući posebno sastav i vožnju voza, te planiranje saobraćaja i upravljanje njime. Stručne kvalifikacije koje bi mogle biti potrebne za izvođenje bilo koje vrste usluga željezničkog prevoza. 2.6. Telematske aplikacije U skladu s Prilogom I. taj se podsistem sastoji od dva elementa: (a) aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme za pružanje informacija putnicima prije i tokom putovanja, sisteme za rezervacije i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vozova međusobno i s drugim načinima prevoza; (b) aplikacije za prevoz tereta, uključujući informacione sisteme (praćenje tereta i vozova u realnom vremenu), ranžirni sistemi i sisteme raspodjele vlakova, sustavi za rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku. 2.7. Željeznička vozila Konstrukcija, sistem upravljanja i nadzora za svu opremu voza, oprema oduzimača struje, oprema vuče i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema ugrađena u vozilo za mjerenje i naplatu potrošnje električne energije, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/mašina (mašinovođa, osoblje u	smanjenom pokretljivošću), pasivni i aktivni bezbjednosni uređaji i sredstva potrebna za zdravlje putnika i voznog osoblja. Funkcionalni podsistemi su: 1) regulisanje i upravljanje saobraćaja: postupci i dodatna oprema koja omogućava usklađeni rad strukturnih podsistema u toku redovnog ili otežanog rada, a posebno sastavljanje vozova, vožnju vozova, planiranje i upravljanje saobraćajem, kao i stručnu osposobljenost koja se može zahtijevati za izvršavanje usluga u prekograničnom saobraćaju; 2) održavanje: postupci, dodatna oprema, radionice za održavanje i zalihe rezervnih djelova koje omogućavaju obavezne popravke i preventivno održavanje radi obezbjeđenja interoperabilnosti željezničkog sistema i garantovanja zahtijevanih performansi; 3) telematske aplikacije za prevoz putnika i robe: - aplikacije za prevoz putnika, uključujući sisteme koji putnicima pružaju informacije prije i u toku vožnje, sisteme za rezervaciju i plaćanje, sisteme za upravljanje prtljagom i upravljanje vezama između željeznice i drugih vidova saobraćaja, - aplikacije za prevoz robe, uključujući informacione sisteme (praćenje robe i			

vozu i putnici, uključujući karakteristike njihove pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala potrebna za zdravlje putnika i osoblja u vozu. 2.8. Održavanje Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji sprovode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sistema Unije i zagarantovala potrebna učinkovitost.	vozova u realnom vremenu), ranžirne sisteme i sisteme usmjeravanja vozova, sisteme rezervacije, plaćanja i fakturisanja, upravljanje vezama sa drugim vidovima saobraćaja i izradu elektronskih pratećih dokumenata.			
PRILOG III. OSNOVNI ZAHTJEVI 1. Opšti zahtjevi 1.1. Sigurnost 1.1.1. Projektovanje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i nadzor komponenti ključnih za sigurnost, a posebno onih koji su uključeni u vožnju voza, moraju osigurati sigurnost na nivou koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući one za specifične pogoršane uslove. 1.1.2. Parametri za kontakt točak/šina moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dozvoljenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju osigurati mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini. 1.1.3. Sastavni dijelovi koji se koriste moraju tokom svoje upotrebe podnijeti sva specificirana uobičajena ili iznimna naprezanja. Odgovarajućim mjerama moraju se ograničiti posljedice po sigurnost u slučaju nepredvidivih ispada. 1.1.4. Projektovanje nepokretnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti usmjereno na ograničavanje nastanka, širenja i posljedica vatre i dima u slučaju požara. 1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene za rukovanje od strane korisnika moraju biti projektovane tako da ne	Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti Član 14 Osnovni zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti obuhvataju opšte i posebne zahtjeve. Opšti zahtjevi za obezbjeđenje interoperabilnosti koje mora da ispunjava željeznički sistem su zahtjevi koji se odnose na: 1) bezbjednost: — projektovanje, izgradnju ili sklapanje, održavanje i praćenje komponenti bitnih za bezbjednost, a posebno komponenti vezanih za kretanje voza, moraju da osiguraju bezbjednost na nivou koji odgovara ciljevima postavljenim za mrežu, uključujući i otežane situacije na mreži, — parametri vezani za kontakt točak/šina moraju zadovoljavati zahtjeve stabilnosti koji osiguravaju bezbjedno kretanje najvećom			

ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidljiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputstvima. 1.2. Pouzdanost i dostupnost Nadzor i održavanje nepokretnih ili pokretnih dijelova koji su uključeni u vožnju voza moraju biti organizovani, sprovedeni i kvantifikovani tako da se njihov rad održi pod predviđenim uslovima. 1.3. Zdravlje 1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati opasnost po zdravlje onih koji imaju pristup tim materijalima ne smiju se upotrebljavati u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi. 1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno u slučaju požara. 1.4. Zaštita okoline 1.4.1. Uticaj uspostavljanja i rada željezničkog sistema na okolinu mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema u skladu s važećim pravom Unije. 1.4.2. Materijali koji se upotrebljavaju u vozovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okolinu, posebno u slučaju požara. 1.4.3. Željeznička vozila i sistemi za napajanje energijom moraju biti projektovani i proizvedeni tako da budu elektromagnetski kompatibilni s postrojenjima, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u kontakt. 1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sistema ne smije dovesti do nedopuštenog nivoa emisije buke koju on proizvede: — u područjima blizu željezničke infrastrukture, kako je definisano u članu 3. tački 3. Direktive 2012/34/EU, te — u upravljačnici. 1.4.5. Rad željezničkog sistema ne smije uzrokovati nedopušten nivo vibracija tla tokom aktivnosti i na	dozvoljenom brzinom, a parametri kočnica moraju da osiguraju zaustavljanje na određenom zaustavnom putu pri najvećoj dozvoljenoj brzini, — korišćene komponente moraju tokom vijeka upotrebe izdržati sva predviđena normalna ili granična opterećenja, a pogodnim sredstvima mora da se obezbijedi da se posljedice nepredviđenih grešaka održe u određenim granicama, — projektovanje stabilnih postrojenja i vozila i izbor korišćenih materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i dejstva vatre i dima, — svaki uređaj predviđen da se njime rukuje mora da bude projektovan tako da se u slučaju korišćenja na predviđeni načini mimo datih uputstava, ne naruši rad uređaja ili zdravlje i bezbjednost lica koja njime rukuju; 2) pouzdanost i dostupnost – praćenje i održavanje stabilnih ili pokretnih komponenti, koje su uključene u kretanje voza, moraju da budu organizovane, izvedene i kvantifikovane tako da održe njihov rad u predviđenim uslovima; 3) zdravlje - materijali koji zbog načina upotrebe mogu da predstavljaju zdravstveni rizik za lica koja su sa njima u dodiru, ne mogu da se			

područjima u blizini infrastrukture te pri uobičajenom stanju održavanja. 1.5. Tehnička kompatibilnost Tehničke karakteristike infrastrukture i nepokretnih postrojenja moraju biti kompatibilne uzajamno i sa karakteristikama vozova koji će se koristiti u željezničkom sistemu. Ovaj zahtjev uključuje sigurnu integraciju podsistema vozila u infrastrukturu. Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići usklađenost s tim karakteristikama, moguće je primijeniti privremena rješenja kojima se garantuje kompatibilnost u budućnosti. 1.6. Pristupačnost 1.6.1. Građevinski podsistem i podsistem željeznička vozila moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću kako bi se osigurao pristup na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka te drugim prikladnim mjerama. To uključuje projektovanje, izgradnju, obnovu, modernizaciju, održavanje i rad relevantnih dijelova podsistema kojima javnost ima pristup. 1.6.2. Podsistem „odvijanje saobraćaja i upravljanje saobraćajem” i „telematske aplikacije za prevoz putnika” moraju osiguravati potrebnu funkcionalnost radi olakšanja pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću na ravnopravnoj osnovi sprečavanjem ili uklanjanjem prepreka kao i drugim prikladnim mjerama. 2. Posebni zahtjevi za svaki podsistem 2.1. Građevinski podsistem 2.1.1. Sigurnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.	koriste u vozovima i na željezničkoj infrastrukturi (u daljem tekstu: infrastruktura) i moraju da se biraju, obrade i koriste tako da se ograniči emitovanje štetnog i opasnog dima ili gasova, posebno u slučaju požara; 4) zaštita životne sredine: — uticaj koji uspostavljanje i eksploatacija željezničkog sistema imaju na životnu sredinu, mora se procijeniti i uzeti u obzir u fazi projektovanja sistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine, — materijali koji se koriste u vozovima i na infrastrukturi moraju da spriječe emitovanje dima ili gasova koji su štetni i opasni za životnu sredinu, naročito u slučaju požara, — vozila i sistemi za napajanje energijom moraju da budu projektovani i građeni tako da se postigne elektromagnetna kompatibilnost sa postrojenjima i uređajima javnih i privatnih mreža koje bi mogli da ometaju, — projektovanje i eksploatacija željezničkog sistema ne smije dovesti do nedozvoljenog nivoa buke u područjima u blizini infrastrukture niti u upravljačnici vučnog vozila, — eksploatacija željezničkog sistema ne može da prouzrokuje nedozvoljeni nivo vibracija tla za			

Moraju se poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno pri prolasku vozova kroz stanice. Građevinski podsistem kojima javnost ima pristup moraju biti projektovani i izgrađeni tako da ograničavaju sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.). Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uslovi u vrlo dugačkim tunelima i nadvožnjacima. 2.1.2. Pristupačnost Građevinski podsistemi kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s tačkom 1.6. 2.2. Elektroenergetski podsistem 2.2.1. Sigurnost Rad sistema napajanja energijom ne smije ugrožavati sigurnost vozova i osoba (putnika, osoblja, osoba koje stanuju u blizini i trećih osoba). 2.2.2. Zaštita okoline Rad sistema napajanja električnom ili toplotnom energijom ne smije negativno uticati na okolinu preko određenih granica. 2.2.3. Tehnička kompatibilnost Sistemi napajanja električnom i toplotnom energijom koji se upotrebljavaju moraju: —omogućiti vozovima postizanje utvrđenog stepena radnih karakteristika, —u slučaju sistema napajanja električnom energijom, moraju biti kompatibilni s opremom oduzimača električne energije na vozu. 2.3. Saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni podsistem 2.3.1. Sigurnost	aktivnosti i područja u blizini infrastrukture koja se održava u skladu sa propisima; 5) tehnička usklađenost - tehničke karakteristike infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju da budu usklađene međusobno i sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu, a ako se utvrdi da se tehnička usklađenost infrastrukture i stabilnih postrojenja sa karakteristikama vozova koji se koriste u željezničkom sistemu na određenim djelovima mreže postiže uz velike teškoće, mogu da se uvedu privremena rješenja kojima se obezbjeđuje ta usklađenost u budućnosti; 6) pristupačnost - podsistemi infrastrukture i podsistemi voznih sredstava, moraju da budu pristupačni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću radi obezbjeđenja njihovog pristupa pod istim uslovima kao i ostalim licima, sprečavanjem postavljanja ili uklanjanjem prepreka, kao i primjenom odgovarajućih mjera, u fazi projektovanja, izgradnje, obnove, unapređenja, održavanja i eksploatacije djelova podsistema koji su pristupačni javnosti.			

Saobraćajno-upravljačka i signalno-sigurnosna postrojenja i postupci koji se koriste moraju omogućiti vozovima saobraćanje na nivou sigurnosti koja odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Saobraćajno-upravljački i signalno-sigurnosni sistemi moraju nastaviti osiguravati siguran prolazak vozova kojima je dopušteno da voze u pogoršanim uslovima. 2.3.2. Tehnička kompatibilnost Sva nova infrastruktura i sva nova željeznička vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sistema moraju biti prilagođena upotrebi tih sistema. Saobraćajno-upravljačka i signalno-sigurnosna oprema koja je ugrađena u upravljačnice mora pod specificiranim uslovima omogućiti normalan rad u čitavom željezničkom sistemu. 2.4. Željeznička vozila 2.4.1. Sigurnost Konstrukcije željezničkih vozila i prelaza između vozila moraju biti projektovano tako da u slučaju sudara ili iskliznuća zaštite prostore za putnike i mašinovođe. Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i funkcionisanje saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja. Tehnike kočenja i naprezanja koja pritom nastaju moraju se podudarati s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sistemima signalizacije. Moraju se poduzeti mjere za sprečavanje pristupa dijelovima pod električnim naponom kako se ne bi ugrozila sigurnost ljudi. U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste mašinovođu, a pratećem osoblju da stupi u kontakt s njima. Mora se osigurati sigurnost putnika koji se ukrcavaju na voz ili se iskrcavaju s njega. Pristupna vrata moraju biti				

opremljena sistemom za otvaranje i zatvaranje koji garantuju sigurnost putnika. Izlazi u slučaju opasnosti moraju postojati i biti označeni. Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uslovi u vrlo dugačkim tunelima. Na vozovima je obvezan sistem rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja. Vozovi se moraju opremiti sistemom javnog razglasa kojim se osigurava sredstvo komunikacije između osoblja u vozu i putnika. Putnicima se saopštavaju lako razumljive i sveobuhvatne informacije o pravilima koja se na njih primjenjuju kako na stanicama tako i u vlakovima. 2.4.2. Pouzdanost i dostupnost Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje kao i sistema upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguće nastavak vožnje vozova u specifičnim pogoršanim uslovima bez štetnih posledica za opremu koja je i dalje u upotrebi. 2.4.3. Tehnička kompatibilnost Električna oprema mora biti kompatibilna s radom saobraćajno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja. Kod električne vuče karakteristike opreme oduzimača struje moraju biti takve da omogućuju saobraćanje vozova unutar sistema za napajanje energijom željezničkog sistema. Karakteristike željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihovo saobraćanje na svakoj pruzi na kojoj je on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske uslove. 2.4.4. Nadzor Vozovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti.				

2.4.5. Pristupačnost Podsystem željezničkih vozila kojima javnost ima pristup moraju biti dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću u skladu s tačkom 1.6. 2.5. Održavanje 2.5.1. Zdravlje i sigurnost Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsystema i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost. 2.5.2. Zaštita okoline Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljen nivo štetnog djelovanja na okolinu. 2.5.3. Tehnička kompatibilnost Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su projektovana. 2.6. Odvijanje saobraćaja i upravljanje saobraćajem 2.6.1. Sigurnost Usklađivanje pravila za odvijanje saobraćaja na mreži i kvalifikacija mašinovođa i osoblja u vozu, kao i osoblja u centrima za upravljanje saobraćajem mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje saobraćaja, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg saobraćaja. Radovi na održavanju i njihova učestalost, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u centrima za upravljanje saobraćajem te sistema osiguranja kvalitete, koje su u centrima za upravljanje saobraćajem i centrima za održavanje uspostavili dotični prevoznici, moraju garantovati visok nivo sigurnosti. 2.6.2. Pouzdanost i dostupnost Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, osposobljavanje i kvalifikacije osoblja na poslovima održavanja i osoblja u nadzornim centrima te sistema				

osiguranja kvalitete koje su u nadzornim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prevoznici moraju garantovati visok nivo pouzdanosti i dostupnosti. 2.6.3. Tehnička kompatibilnost Usklađivanje pravila za odvijanje saobraćaja na mreži i kvalifikacije mašinovođa i osoblja u vozu, kao i prometnika mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sistema, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg saobraćaja. 2.6.4. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da operativna pravila predviđaju potrebnu funkcionalnost za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću. 2.7. Telematske aplikacije za prevoz putnika i tereta 2.7.1. Tehnička kompatibilnost Osnovni zahtjevi za telematske aplikacije osiguravaju minimalnu kvalitetu usluge za putnike i korisnike prevoza tereta, posebno u smislu tehničke kompatibilnosti. Moraju se poduzeti mjere radi osiguranja: —da se baze podataka, programska podrška i protokoli prenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prevoznicima, osim povjerljivih poslovnih podataka, —jednostavnog pristupa informacijama za korisnike. 2.7.2. Pouzdanost i dostupnost Načini upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju osigurati učinkovitost tih sistema i kvalitetu usluge. 2.7.3. Zdravlje Sučelja između tih sistema i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja. 2.7.4. Sigurnost				

Za čuvanje ili prenos informacija povezanih sa sigurnošću mora se osigurati odgovarajuć nivo integriteta i pouzdanosti. 2.7.5. Pristupačnost Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da telematske aplikacije za prevoz putnika predviđaju potrebne funkcionalnosti za osiguravanje pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.				
PRILOG IV. POSTUPAK „EZ” PROVJERE PODSISTEMA 1. OPŠTA NAČELA „EZ provjera” znači postupak koji sprovodi podnosilac zahtjeva u smislu člana 15. radi dokazivanja da su ispunjeni zahtjevi mjerodavnog prava Unije i svih mjerodavnih nacionalna pravila koji se odnose na podsistem te da podsistem može dobiti odobrenje za puštanje u upotrebu. 2. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE PRIJAVLJENO TIJELO 2.1. Uvod Za potrebe ove Direktive, provjera upućivanjem na TSI-e jeste postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsistem usklađen s relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI). Time se ne dovode u pitanje obaveze podnosioca zahtjeva da se uskladi s drugim primjenjivim pravnim aktima Unije i sve provjere tijelâ za ocjenjivanje usaglašenosti koje se zahtijevaju ostalim pravilima. 2.2. Privremena izjava o provjeri (ISV) 2.2.1. Načela Na zahtjev podnosioca zahtjeva provjere se mogu sprovesti za dijelove podsistema ili mogu biti ograničene na određene faze postupka provjere. U tim slučajevima, rezultati provjere mogu se evidentirati u „privremenoj izjavi o provjeri” (ISV) koju izdaje prijavljeno tijelo koje je	Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti Član 20 Sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju osnovne zahtjeve ako su u skladu sa odgovarajućom TSI i za koje je izdata deklaracija o usaglašenosti ili deklaracija o pogodnosti za upotrebu, kojom se potvrđuje da je sastavni dio interoperabilnosti podvrgnut postupku ocjenjivanja usaglašenosti ili postupku ocjene pogodnosti za upotrebu, u skladu sa TSI. Uz deklaraciju o usaglašenosti, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o usaglašenosti posebnog sastavnog dijela interoperabilnosti sa tehničkim specifikacijama koje treba ispuniti, a koji izdaje prijavljeno tijelo. Uz deklaraciju o pogodnosti za upotrebu, kada se to u TSI zahtijeva, prilaže se sertifikat o pogodnosti za upotrebu sastavnog dijela interoperabilnosti, kada su u pitanju funkcionalni zahtjevi, koji izdaje prijavljeno tijelo.	Potpuno usklađeno		

odabrao podnosilac zahtjeva. ISV mora sadržati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je usaglašenost ocijenjena. 2.2.2. Dijelovi podsistema Podnosilac zahtjeva može podnijeti zahtjev za ISV za bilo koji od dijelova na koje odluči podijeliti podsistem. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je navedeno u tački 2.2.3. 2.2.3. Faze postupka provjere Podsistem ili određeni dijelovi podsistema provjeravaju se u svakoj od sledećih faza: (a) cjelokupnom projektovanju; (b) proizvodnji: izgradnji, uključujući posebno djelatnosti građevinskih radova, izradi, sklapanju sastavnih dijelova i cjelokupnom prilagođavanju; (c) konačnom ispitivanju podsistema. Podnosilac zahtjeva može zatražiti ISV za fazu projektovanja (uključujući tipska ispitivanja) i za fazu proizvodnje za cijeli podsistem ili bilo koji od dijelova na koje je odlučio podijeliti podsistem (vidjeti tačku 2.2.2.). 2.3. Potvrda o provjeri 2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru ocjenjuje projektovanje, proizvodnju i konačno ispitivanje podsistema te izrađuje potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnosiocu zahtjeva koji zatim sastavlja „EZ” izjavu o provjeri. Potvrda o provjeri mora sadržati upućivanje na TSI-ove u odnosu na koje je usaglašenost ocijenjena. Kada nije ocijenjena usaglašenost podsistema sa svim relevantnim TSI-ovima (npr. u slučaju odstupanja, djelimične primjene TSI-ova kod modernizacije ili obnove, prelaznog razdoblja u TSI-u ili u specifičnom slučaju), u potvrdi o provjeri navodi se tačno upućivanje na TSI-ove ili njihove dijelove čiju usaglašenost prijavljeno tijelo nije ispitalo tokom postupka provjere.	Sertifikati o usaglašenosti sastavnog dijela interoperabilnosti i sertifikati o pogodnosti za upotrebu koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država članica Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) priznaju se u Crnoj Gori. Deklaracije iz stava 1 ovog člana izdaje proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik. Rezervni dijelovi za podsisteme koji su pušteni u rad prije objavljivanja odgovarajućih TSI mogu se ugraditi u te podsisteme i bez izdavanja deklaracija iz stava 1 ovog člana. TSI može da sadrži prelazni period za željezničke proizvode koji su u njima određeni kao sastavni dijelovi interoperabilnosti i koji su stavljani na tržište prije stupanja na snagu TSI. Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti Član 21 Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši prijavljeno tijelo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika. Zahtjev za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti može se podnijeti poslije izdavanja sertifikata o			

2.3.2. Kada je izdan ISV, prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru podsistema uzima u obzir ISV te, prije izdavanja potvrde o provjeri: (a)provjerava obuhvata li ISV relevantne zahtjeve TSI-a na ispravan način; (b)provjerava sve aspekte koji nisu obuhvaćeni ISV-om; te (c)provjerava konačno ispitivanje podsistema u cjelini. 2.3.3. U slučaju preinake podsistema obuhvaćenog potvrdom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ona ispitivanja i preglede koji su relevantni i nužni, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsistema koji su promijenjeni i njihova sučelja prema nepromijenjenim dijelovima podsistema. 2.3.4. Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja dokumentaciju u skladu s članom 15. stavom 4. koja obuhvata opseg njegovih aktivnosti. 2.4. Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri prikuplja podnositelj zahtjeva, a ona mora sadržati sledeće: (a)tehničke karakteristike povezane s projektom, uključujući opšte i detaljne nacрте za izvođenje, sheme električne i hidraulične opreme, sheme upravljačkih sklopova, opis sistema za obradu podataka i automatiku s dovoljno detalja za dokumentovanje sprovedene provjere usaglašenosti, dokumentaciju za upotrebu i održavanje itd., relevantne za dotični podsistem; (b)popis sastavnih dijelova interoperabilnosti ugrađenih u podsistemu, kako je navedeno u člank 4. stavk 3. tački (d); (c)dokumentaciju iz člana 15. stava 4. koju sastavlja svako prijavljeno tijelo uključeno u provjeru podsistema, a koja sadrži: —kopije „EZ” izjava o usaglašenosti i, ako je primjenjivo, „EZ” izjava o prikladnosti za upotrebu izrađenih za	usaglašenosti i deklaracije o usaglašenosti. Osnov za ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti je eksploataciono ispitivanje. Radi ocjene pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti prijavljenom tijelu mora da se omogući praćenje podsistema u koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti. Ako ocjenjivanje pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti nije utvrđeno TSI, ocjenjivanje se može vršiti po zahtjevu proizvođača. Za eksploataciono ispitivanje plaća se naknada upravljaču infrastrukture, odnosno željezničkom prevozniku. Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje upravljač, odnosno željeznički prevoznik u zavisnosti od vrste, obima i trajanja eksploatacionog ispitivanja, prema realnim troškovima upravljača infrastrukture, odnosno željezničkog prevoznika i ne može se utvrđivati radi sticanja profita. Usaglašenost i pogodnost za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti potvrđuje prijavljeno tijelo izdavanjem sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu. Na osnovu sertifikata iz stava 8 ovog člana proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik izdaje deklaraciju o			

sastavne dijelove interoperabilnosti iz člana 4. stava 3. tačke (d), prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i kopijom zapisnika o ispitivanjima i pregledima koje su provela prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija, — ako postoji, ISV koji se prilaže potvrdi o provjeri, uključujući i rezultat provjere valjanosti ISV-a koju je provelo prijavljeno tijelo, — potvrdu o provjeri zajedno s pripadajućim proračunima koju je potpisalo prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru, a kojom se potvrđuje usklađenost podsistema sa zahtjevima relevantnih TSI-ova i u kojoj su navedene eventualne zadržke zabilježene tokom izvođenja aktivnosti a koje nisu povučene; potvrdi o provjeri valja priložiti i izvještaj o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je određeno u tačkama 2.5.2. i 2.5.3.; (d) potvrde o provjeri izdate u skladu s drugim pravnim aktima Unije; (e) kada je u skladu s članom 18. stavom 4. tačkom (c) i članom 21. stavom 3. tačkom (c) potrebna provjera sigurne integracije, relevantna tehnička dokumentacija uključuje izvještaj ocjenjivača o CSM-ovima za procjenu rizika iz člana 6. stava 3. Direktive 2004/49/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾. 2.5. Nadzor od strane prijavljenih tijela 2.5.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje te uopšteno svim prostorima koje smatra potrebnima za ispunjavanje svojih zadataka. Prijavljeno tijelo od podnosioca zahtjeva mora dobiti sva dokumenta potrebne u tu svrhu, a	usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu. Ako se na sastavne dijelove interoperabilnosti pored TSI primjenjuju i drugi propisi, deklaracija o usaglašenosti i deklaracija o pogodnosti za upotrebu sadrži i podatke da sastavni dijelovi interoperabilnosti ispunjavaju i zahtjeve tih propisa. Sertifikati iz stava 8 ovog člana koje su izdala tijela prijavljena Evropskoj komisiji ili Generalnom sekretaru OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori. Ako proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik ne podnese zahtjev prijavljenom tijelu za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i sertifikata o pogodnosti za upotrebu, zahtjev podnosi pravno lice odnosno preduzetnik koji sastavne dijelove interoperabilnosti stavlja na tržište. Odredba stava 12 ovog člana primjenjuje se i na lice koje ugrađuje sastavne dijelove interoperabilnosti ili njihove dijelove od različitih proizvođača ili proizvodi sastavne dijelove interoperabilnosti za sopstvene potrebe. Postupke i metode za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti koji podliježu ocjenjivanju usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu, tehničku dokumentaciju koja prati deklaraciju o usaglašenosti i deklaraciju o pogodnosti za upotrebu i sadržinu i način izdavanja			

posebno izvedbene nacрте i tehničku dokumentaciju za podsistem. 2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru sprovođenja mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo usklađenost s relevantnim TSI-ovima. Izvještaj o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za sprovođenje. Tokom određenih faza izgradnje njegov značaj može biti potrebna. 2.5.3. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tokom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvještaj o ispitivanju i, prema potrebi, izvještaj o inspekcijskom pregledu mora dostaviti odgovornima za sprovođenje. 2.5.4. Prijavljeno tijelo može nadzirati podsistem na koji je ugrađen sastavni dio interoperabilnosti kako bi, kada se to zahtijeva u relevantnom TSI-u, procijenilo njegovu prikladnost za upotrebu u predviđenom željezničkom okruženju. 2.6. Podnošenje Podnosilac zahtjeva mora čuvati kopiju tehničke dokumentacije priložene „EZ” izjavi o provjeri tokom cijelog radnog vijeka podsistema. Dokumentacija se na zahtjev mora poslati bilo kojoj državi članici ili Agenciji. Dokumentacija koja se podnosi u svrhu zahtjeva za odobrenje za puštanje u upotrebu podnosi se tijelu od kojeg se traži odobrenje. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija mogu zahtijevati da se dio/djelovi dokumenata podnesenih zajedno s odobrenjem sprovedu na njihov jezik. 2.7. Objava Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati relevantne informacije o: (a) primljenim zahtjevima za provjeru i ISV;	deklaracije o usaglašenosti i deklaracije o pogodnosti za upotrebu utvrđuje Agencija. Neusaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima Član 22 Ako se utvrdi da sastavni dio interoperabilnosti koji je stavljen na tržište i obuhvaćen deklaracijom o usaglašenosti ili deklaracijom o pogodnosti za upotrebu ne ispunjava osnovne zahtjeve za predviđenu upotrebu, Agencija će rješenjem ograničiti njegovo područje primjene, zabraniti njegovu upotrebu, ili naložiti njegovo povlačenje sa tržišta. U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Agenciju Evropske unije za željeznice (u daljem tekstu: ERA) o preduzetim mjerama uz navođenje razloga neusaglašenosti sastavnih dijelova interoperabilnosti zbog: 4) neispunjavanja osnovnih zahtjeva; 5) nepravilne primjene TSI; 6) neadekvatnosti TSI. Ako se utvrdi da su deklaracije nepropisno sastavljene, Agencija će privremeno zabraniti stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti do usaglašavanja deklaracije od strane proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika.			

(b) zahtjevima za ocjenu usklađenosti i prikladnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti; (c) Izdatim ili uskraćenim ISV-ima; (d) izdatim ili uskraćenim potvrdama o provjeri i „EZ” potvrdama o prikladnosti za upotrebu; (e) izdatim ili odbijenim potvrdama o provjeri. 2.8. Jezik Dokumentacija i dopisi koji se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnosilac zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnosilac zahtjeva prihvatio. 3. POTVRDA O PROVJERI KOJU IZDAJE IMENOVANO TIJELO 3.1. Uvod U slučaju primjene prijavljenih nacionalnih pravila, provjera uključuje postupak u kojem tijelo imenovano u skladu s članom 15. stavom 8. (imenovano tijelo) provjerava i potvrđuje usklađenost podsistema s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s članom 14. za svaku državu članicu u kojoj se podsystem namjerava odobriti ili pustiti u upotrebu. 3.2. Potvrda o provjeri Imenovano tijelo izrađuje potvrdu o provjeri namijenjenu podnosioca zahtjeva. Potvrda sadržava tačno uputstvo na nacionalno(-a) pravilo(-a) čiju je usaglašenost ispitalo imenovano tijelo u postupku provjere. U slučaju nacionalnih pravila povezanih s podsystemima od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, pri čemu su u prvom dijelu navedena upućivanja na ona nacionalna pravila koja se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom na sva ostala nacionalna pravila. 3.3. Dokumentacija	Ako se deklaracija ne može usaglasiti, Agencija će ograničiti ili zabraniti stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti, odnosno naložiti njihovo povlačenje sa tržišta. Rješenje o preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana, Agencija dostavlja licu koje je izdalo deklaraciju o usaglašenosti i prijavljenom tijelu koje je izdalo sertifikat o usaglašenosti. Slobodno kretanje podsistema Član 23 Ne može se zabranjivati, ograničavati ili ometati izgradnja, puštanje u rad i eksploatacija strukturnih podsistema koji čine dio željezničkog sistema i ispunjavaju osnovne zahtjeve, a posebno se ne može zahtijevati ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene: 3) u okviru postupka za sticanje deklaracije o verifikaciji; 4) u državama članicama Evropske unije ili državama ugovornicama OTIF, u cilju verifikacije usklađenosti sa identičnim zahtjevima u identičnim radnim uslovima. Dodatne provjere se mogu zahtijevati samo kada Agencija, pregledom dokumentacije u postupku izdavanja dozvole za korišćenje, utvrdi da strukturni podsystem nije u cjelini usklađen sa odredbama ovog zakona i ne ispunjava sve osnovne zahtjeve. Puštanje u rad podsistema			

Dokumentacija koju je sastavilo imenovano tijelo, a koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila, mora biti uključena u tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izvaji o provjeri iz točke 2.4. i sadržati tehničke podatke relevantne za ocjenu usaglašenosti podsistema s tim nacionalnim pravilima. 3.4. Jezik Dokumentacija i korespondencija koje se odnose na postupak „EZ” provjere moraju biti sastavljene na službenom jeziku države članice Unije u kojoj podnosioc zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku Unije koji je podnosioc zahtjeva prihvatio. 4. PROVJERA DIJELOVA PODSISTEMA U SKLADU S ČLANOM 15. STAVOM 7. Ako se potvrda o provjeri izdaje za određene dijelove podsistema, za te se dijelove odredbe ovog Priloga primjenjuju <i>mutatis mutandis</i>.	Član 24 Strukturni podsistemi mogu se pustiti u rad samo ako su projektovani, izgrađeni i ugrađeni, tako da su ispunjeni osnovni zahtjevi kada se integrišu u željeznički sistem, pri čemu se naročito provjerava: 1) tehnička usklađenost podsistema sa sistemom u koji se integrišu, utvrđena na osnovu zakona, odnosno TSI; 2) bezbjedna integracija podsistema primjenom metoda za ocjenu i procjenu rizika. Tehničke i druge uslove za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge, postrojenja, objekata i uređaja na pruzi propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata. Opterećenja željezničkih mostova i propusta, normativi za projektovanje, građenje, rekonstrukciju i sanaciju željezničkih mostova i propusta, tehničke uslove za termičku obradu skretničkih djelova i način izvođenja radova u zemljanom trupu propisuje Ministarstvo, uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za uređenje prostora i izgradnju objekata. Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 25			

	Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI. Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema. Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik. Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih dijelova podsistema, u sljedećim fazama: 4) fazi projektovanja, uključujući provjeru tipa i faza proizvodnje za cjelokupan podsistem ili za bilo koji dio podsistema na koji se podnosilac zahtjeva odlučio; 5) izgradnji podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova i podešavanje cijelog podsistema; 6) finalno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje prije puštanja u rad. Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 41 i 43 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje			

	postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje. Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja tehničku dokumentaciju koja opisuje obim njegovih aktivnosti. Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema. Tehnička dokumentacija iz stava 7 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za rukovanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti. Deklaracija o provjeri podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri tog podsistema. U deklaraciji o provjeri podsistema naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje da podsistem ispunjava zahtjeve utvrđene zakonom, odnosno TSI, što potvrđuje svojim potpisom i pod svojom isključivom odgovornošću. U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsistema koji su			

	promijenjeni i njihove interfejsse prema nepromijenjenim djelovima podsistema. U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka provjere, naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik procjenjuje potrebu za izdavanje nove deklaracije o provjeri. Prijavljeno tijelo može izdati sertifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih djelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI. Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema. U slučajevima iz stava 14 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava deklaraciju koja prati PIP. Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori. Prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema mora se omogućiti pristup svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim			

	objektima i dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem. Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje sertifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz st. 4 i 5 ovog člana i izdaje naručiocu izvještaj o izvršenoj provjeri. Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije na svojoj internet stranici o: 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih dijelova; 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti; 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o provjeri; 4) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu; 5) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o provjeri podsistema. Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja			

	ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona. Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva, vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a. Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana. Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema utvrđuje Agencija. Usaglašenost podsistema sa TSI i nacionalnim željezničkim tehničkim propisima Član 26 Strukturni podsystemi koji su obuhvaćeni deklaracijom o provjeri smatraju se interoperabilnim i usklađenim sa osnovnim zahtjevima. Provjera interoperabilnosti strukturnog podsistema u pogledu osnovnih zahtjeva vrši se u skladu sa TSI, ukoliko su objavljeni. Željeznički tehnički propisi za ispunjavanje osnovnih zahtjeva, primjenjuju se u sljedećim slučajevima:			

	1) ako TSI ne obuhvataju ili ne obuhvataju u potpunosti određene aspekte koji odgovaraju osnovnim zahtjevima, uključujući otvorena pitanja; 2) ako se ne primjenjuju jedan ili više TSI ili njihovi dijelovi u skladu sa članom 16 stav 1 ovog zakona; 3) ako specifični slučaj zahtijeva primjenu tehničkih propisa koji nijesu obuhvaćeni odgovarajućim TSI; 4) ako željeznički tehnički propisi opisuju postojeće sisteme u cilju ocjenjivanja tehničke usklađenosti vozila sa mrežom; 5) ako za željezničke mreže i vozila nije obavezna primjena TSI ili nisu obuhvaćeni TSI; 6) kao nužna hitna privremena preventivna mjera, posebno nakon nesreća. Tehničke propise iz stava 3 ovog člana donosi Ministarstvo. Prijavljivanje propisa iz oblasti interoperabilnosti Član 27 Evropskoj komisiji i ERA prijavljuju se sljedeći propisi: 1) važeći željeznički tehnički propisi; 2) svaka izmjena važećih propisa; 3) propisi koji će se primjenjivati kada se podnese novi zahtjev za odstupanje od primjene TSI u skladu sa članom 18 ovog zakona. Novi željeznički tehnički propisi donose se u sljedećim slučajevima:			

	1) kada TSI ne ispunjava u potpunosti osnovne zahtjeve; 2) kao hitnu preventivnu mjeru, naročito poslije nesreće. Nacrt novog propisa podnosi se ERA i Evropskoj komisiji najmanje dva mjeseca prije njegovog stupanja na snagu, sa obrazloženjem razloga za njegovo donošenje. Novi propis nakon donošenja Agencija dostavlja organu državne uprave nadležnom za tehničke propise radi prijavljivanja ERA i Evropskoj komisiji. Postupak provjere podsistema i deklaracija o provjeri podsistema na koje se primjenjuju željeznički tehnički propisi Član 28 Ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih dijelova interoperabilnosti vrši ovlašćeno tijelo ili prijavljeno tijelo koje ovlasti Ministarstvo, na osnovu zahtjeva proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika i izdaje sertifikat o provjeri podsistema ili njegovog dijela kojim potvrđuje da je podsystem ili njegov dio usaglašen sa zakonom. U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa koji se odnose na podsisteme koji čine željezničko vozilo, ovlašćeno tijelo podijeliće sertifikat na dva dijela: 1) dio koji sadrži upućivanje na željezničke tehničke propise koji se			

	isključivo odnose na tehničku usklađenost vozila i mreže; 2) dio koji se odnosi na sve ostale nacionalne propise. U slučaju primjene željezničkih tehničkih propisa, dokumentacija koju je sastavilo ovlašćeno tijelo prilaže se uz deklaraciju o provjeri podsistema sa tehničkom dokumentacijom koja sadrži podatke relevantne za ocjenu usaglašenosti podsistema sa tim propisima. Imenovano tijelo vodi evidenciju o izdatim sertifikatima o provjeri podsistema, koja sadrži: 1) broj izdatog sertifikata; 2) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 3) naziv podsistema za koji se izdaje sertifikat; 4) datum izdavanja sertifikata; 5) rok važenja sertifikata. Neusklađenost podsistema sa osnovnim zahtjevima Član 29 U slučaju sumnje da strukturni podsistem za koji je izdata deklaracija o provjeri podsistema nije u potpunosti u skladu sa ovim zakonom i ne ispunjava uslove iz člana 14 ovog zakona, Agencija može da zahtijeva od lica koje je izdalo deklaraciju o provjeri podsistema dopunsku provjeru i kontrolu podsistema.			

	O zahtjevu za dopunske provjere i kontrole, Agencija odmah obavještava Evropsku komisiju, uz obrazloženje u kojem se navodi da li je neusklađenost posljedica neusaglašenosti sa zahtjevima utvrđenim članom 14 ovog zakona ili sa TSI, kao i da li su nepravilno primijenjeni TSI. Ako se dopunskim kontrolama i provjerama iz stava 1 ovog člana utvrdi da podsistem nije usaglašen sa ovim zakonom, Agencija nalaže da se podsistem uskladi sa osnovnim zahtjevima, u suprotnom oduzeće dozvolu za korišćenje podsistema. Sastavni dijelovi interoperabilnosti, elementi podsistema i podsystemi koji su usaglašeni sa standardima ili njihovim djelovima smatraju se usaglašenim sa osnovnim zahtjevima obuhvaćenim tim standardima ili njihovim djelovima.			
PRILOG V. Dio A Direktive stavljene izvan snage i popis njihovih naknadnih izmjena Dio B Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
PRILOG VI. Korelacijska tablica	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacrt/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacrt/predloga propisa na Vladi		
MSA-TU/PZ/25/02		MSA-IU/PZ/25/02		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva 2007/59/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVJETA o davanju ovlaćenja mašinovođama koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu Zajednice - 32007L0059				
3. Naziv nacrt/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice		Proposal for the Law on Railway Safety and Interoperability		
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
CILJ, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE Član 1. Cilj Ovom se Direktivom utvrđuju uslovi i postupci za davanje ovlaštenja mašinovođama koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu Zajednice. Njome se utvrđuju zadaci za koje su odgovorna nadležna tijela u državama članicama, mašinovođe i drugi učesnici sektora, posebno željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture i centri za obuku.	Predmet Član 1 Ovim zakonom propisuju se uslovi za bezbjedno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja, interoperabilnost i funkcionisanje željezničkog sistema. Primjena Član 4 Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju.	Potpuno usklađeno		

	Opšti uslovi Član 111 Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom.			
<i>Član 2.</i> Područje primjene 1. Ova se Direktiva primjenjuje na mašinovođe koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu Zajednice za željezničkog prevoznika koji mora imati rješenje o bezbjednosti, ili za upravljača infrastrukture koji mora imati rješenje o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. 2. Na temelju nacionalnih odredbi koje se odnose na ostalo osoblje voza u teretnim vozovima, države članice ne smiju sprečavati prelazak granice teretnim vozovima ili pružanje usluga domaćeg prevoza na svom području. 3. Ne dovodeći u pitanje član 7., države članice mogu, iz mjera koje donesu pri sprovođenju ove Direktive, izuzeti mašinovođe koji rade isključivo u: (a) podzemnim željeznicama, tramvajima i drugim lakim tramvajskim sistemima;	Primjena Član 4 Ovaj zakon primjenjuje se na javni prevoz putnika i robe i prevoz lica i robe za sopstvene potrebe u željezničkom saobraćaju. Ovaj zakon ne primjenjuje se na: 1) metroe; 2) tramvaje i druge lake šinske sisteme vozila uključujući i infrastrukturu kojom se koriste ta vozila; 3) mreže koje su funkcionalno odvojene od željezničkog sistema i koje su namijenjene isključivo za odvijanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja, uključujući prevoznike koji obavljaju djelatnost na tim mrežama.	Potpuno usklađeno		

(b) mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sistema i namijenjene samo za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog prevoza putnika i robe; (c) željezničkoj infrastrukturi u privatnom vlasništvu, koju upotrebljavaju isključivo upravljači infrastrukture za privatni prevoz robe; (d) dijelovima pruge koji su privremeno zatvoreni za uobičajeni saobraćaj radi održavanja, rekonstrukcije ili obnove željezničkog sistema.				
Član 3. Definicije U smislu ove Direktive: „nadležno tijelo” znači tijelo nadležno za bezbjednost iz člana 16. Direktive 2004/49/EZ;	Status Agencije Član 171 Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca. Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana. Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost. Osnivač Agencije je Vlada.	Potpuno usklađeno		
„mašinovođa” znači osoba koja je osposobljena i ovlaštena za samo- stalno, odgovorno i bezbjedno upravljanje vozovima, uključujući lokomotive, manevarske lokomotive, radne vozove, željeznička vozila za održavanje ili vozove za prevoz putnika ili robe željeznicom;	Član 8 26) mašinovođa je lice koje je stručno osposobljeno i ovlašćeno da upravlja vučnim vozilima na samostalan, odgovoran i bezbjedan način;	Potpuno usklađeno		
„ostalo osoblje voza koje obavlja zadatke relevantne za bezbjednost” znači osoblje u vozu osim mašinovođe, ali koje pomaže osiguranju bezbjednosti voza, te putnika i robe koji se prevoze;	Član 8 85) željeznički radnik je lice koje neposredno učestvuje u obavljanju poslova koji se odnose na željeznički saobraćaj;	Potpuno usklađeno		

„željeznički sistem” znači sistem koji u skladu s definicijama iz Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ čine željezničke infrastrukture, uključujući pruge i stabilna postrojenja željezničkog sistema i željeznička vozila svih kategorija i porijekla koja voze na toj infra- strukturi;	Član 8 86) željeznički sistem je sistem koji obuhvata upravljanje i eksploataciju sistema u cjelini (strukturni i funkcionalni podsistemi);	Potpuno usklađeno		
„upravljatelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavljanje i održavanje željezničke infra- strukture ili njenog dijela, kako je utvrđeno u članu 3. Direktive 91/440/EEZ, što također može uključivati i upravljanje saobraćajno- upravljačkim i signalno- bezbjednosnim podsistemom infrastrukture. Zadaci upravljača infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima	Član 8 70) upravljač infrastrukture je pravno lice, koje je ovlašteno za upravljanje javnom željezničkom infrastrukturom ili infrastrukturom lučke ili industrijske željeznice (u daljem tekstu: upravljač);	Potpuno usklađeno		
„željeznički prevoznik” znači svaki željeznički prevoznik kako je definisano u Direktivi 2001/14/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 26. februara 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i naplati pristojbi za korišćenje željezničke infrastrukture (1), te svako drugo javno ili privatno poduzeće koje se bavi pružanjem usluga prevoza robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu taj prevoznik mora osigurati vuču. Ovaj izraz obuhvata i prevoznike koji pružaju isključivo vuču;	Član 8 84) željeznički prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbjeđuje vuču vozova ili isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	Potpuno usklađeno		
„tehničke specifikacije za interoperabilnost” ili „TSI” znači specifi- kacije koje obuhvataju svaki podsistem ili dio podsistema, kako bi se ispunili osnovni zahtjevi i osigurala interoperabilnost transevrop- skog željezničkog sistema velikih brzina i transevropskog konven- cionalnog željezničkog sistema, kako je utvrđeno u Direktivama 96/48/EZ i 2001/16/EZ;	Član 8 64) tehničke specifikacije interoperabilnosti su tehnički propisi sa kojima podsistem ili dio podsistema željezničkog sistema mora da bude usaglašen radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema (u daljem tekstu: TSI);	Potpuno usklađeno		
„Agencija” znači Evropska agencija za željeznice koja je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 (1) Evropskog parlamenta i Savjeta od 29. aprila 2004.;	Neusaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti sa osnovnim zahtjevima	Potpuno usklađeno		

	Član 22 U slučaju iz stava 1 ovog člana Agencija, bez odlaganja, obavještava Evropsku komisiju i Agenciju Evropske unije za željeznice (u daljem tekstu: ERA)			
„rješenje o bezbjednosti” znači rješenje koje je željezničkom prevoz- niku izdalo nadležno tijelo u skladu s članom 10. Direktive 2004/49/EZ;	Izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz Član 66 Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje Agencija. Sertifikat iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina na osnovu podnijetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 2 ovog člana prilaže se dokumentacija na osnovu koje se izdaje sertifikat. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz se može produžiti na zahtjev imaoca sertifikata. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz izdaje se i na jednom od jezika: engleski, francuski ili njemački. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz Agencija može izmijeniti u slučaju ako dođe do promjene propisa u kojima se uređuje bezbjednost u željezničkom saobraćaju. Sertifikat o bezbjednosti za prevoz mijenja se u cjelini ili djelimično u slučaju znatne izmjene vrsta ili obima poslovanja. Imalac sertifikata o bezbjednosti za prevoz dužan je da, u slučaju promjena uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat, a koji se odnose na elemente sistema	Potpuno usklađeno		

	upravljanja bezbjednošću (nova vrsta poslovanja, novi tip vozila, nova kategorija osoblja), u roku od osam dana od dana nastanka promjene, bez odlaganja, obavijesti Agenciju o nastalim promjenama. O izdatim sertifikatima o bezbjednosti za prevoz Agencija vodi evidenciju koja sadrži: 1)vrstu sertifikata; 2)naziv pravnog lica kome je sertifikat izdat; 3)vrstu usluge na koju se sertifikat odnosi; 4)datum izdavanja sertifikata. Za rješenje o izdavanju, obnavljanju, revidiranju, ažuriranju ili odbijanju izdavanja sertifikata za prevoz plaća se naknada koja je prihod Agencije. Visinu naknade iz stava 10 ovog člana utvrđuje Agencija. Obrazac sertifikata o bezbjednosti za prevoz sa identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahtjeva i dokumentaciju koja se prilaže uz zahtjev za izdavanje sertifikata o bezbjednosti za prevoz propisuje Agencija.			
„potvrda” znači usklađena dopunska potvrda u kojoj je navedeno po kojoj željezničkoj infrastrukturi imalac potvrde smije voziti i kojim željezničkim vozilima smije upravljati;	Član 8 Definicije 4) dodatno uvjerenje je isprava na osnovu koje željeznički radnik stiče pravo da upravlja određenim vrstama vučnih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi;	Potpuno usklađeno		
„rješenje o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači rješenje koje upravljaču infrastrukture	2. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom	Potpuno usklađeno		

izdaje nadležno tijelo u skladu s članom 11. Direktive 2004/49/EZ;	Sadržina sertifikata Član 70 Upravljač mora da posjeduje sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom koji izdaje Agencija na osnovu podnijetog zahtjeva. Sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom izdaje se upravljaču koji: 1)ima uspostavljen sistem za upravljanje bezbjednošću; 2)ispunjava uslove za bezbjednost u odnosu na projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture. Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana prilaže se dokumentacija o ispunjavanju uslova iz stava 2 tačka 2 ovog člana: 1)podaci o TSI, nacionalnim propisima za bezbjednost, interni i drugi propisi koji se primjenjuju za eksploataciju i održavanje infrastrukture, zaposlene i vozila, način poštovanja sistema za upravljanje bezbjednošću kojima se obezbjeđuje njihova primjena; 2)zaposlenim licima ili angažovanim po ugovoru za potrebe eksploatacije i održavanja željezničke infrastrukture, sa potrebnim dozvolama i sertifikatima; 3)vrstama vozila koja se koriste za održavanje infrastrukture, sa potrebnim dozvolama za korišćenje i 4)dokumentacija iz člana 63 stav 8 ovog zakona. U sertifikatu o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom navode se			

	mreža ili djelovi mreže na koje se sertifikat odnosi.			
„centar za obuku” znači tijelo koje je nadležno tijelo ovlastilo ili priznalo za održavanje kurseva za osposobljavanje.	Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113 Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice	Potpuno usklađeno		
Član 4. Jedinstveni način davanja ovlaštenja u Zajednici 1. Svaki mašinovođa mora imati potrebnu sposobnost i kvalifikacije za upravljanje vozovima i imati sljedeće dokumente: (a) dozvolu iz koje je vidljivo da mašinovođa ispunjava minimalne uslove u pogledu zdravstvenih zahtjeva osnovnog obrazovanja i opšte stručne osposobljenosti. U dozvoli su navedeni lični podaci mašinovođe i tijela nadležnog za izdavanje dozvole, te vrijeme važenja dozvole. Do usvajanja jedinstvenog načina davanja ovlaštenja Zajednice iz stava 4., dozvola mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga I.; (b) jednu ili više potvrda u kojima je navedena infrastruktura na kojoj je imalac potvrde ovlašten za vožnju i kojim je željezničkim vozilima ovlašten upravljač. Svaka potvrda mora biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga I. 2. Međutim, zahtjevi za posjedovanjem potvrde za određeni dio infrastrukture ne primjenjuju se u dolje navedenim iznimnim slučajevima, pod uslovom da neki	Opšti uslovi Član 111 Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom. Opšti uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom Član 116 Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove: 1) da je navršilo 20 godina života; 2) da posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata;	Potpuno usklađeno		

drugi mašinovođa koji ima važeću potvrdu za određenu infrastrukturu tokom vožnje sjedi pored mašinovođe: a) kada upravljač infrastrukture ocijeni da je zbog smetnji u željezničkom saobraćaju potrebno preusmjeravanje vozova ili zbog radova na održavanju pruge; (b) za iznimne jednokratne vožnje muzejskim vozovima; (c) za izuzetni jednokratni prevoz robe, pod uslovom da je upravljač željezničke infrastrukture s tim saglasan; (d) za isporuku ili predstavljanje novog voza ili lokomotive; (e) za namjene osposobljavanja i ispitivanja mašinovođe. O primjeni ove mogućnosti odlučuje željeznički prevoznik i ne može ju nametnuti nadležni upravljač infrastrukture ili nadležno tijelo. U slučaju korištenja dodatnog mašinovođe, kako je gore predviđeno, o tome se unaprijed mora obavijestiti upravljač infrastrukture. 3. Potvrdom se mašinovođi ovlašćuje za vožnju za jednu ili više sledećih kategorija: (a) kategorija A: manevarske lokomotive, radni vlakovi, vozila za održavanje pruga i sve ostale lokomotive kada se koriste za ranžiranje; (b) kategorija B: prevoz putnika i/ili robe. Potvrda može sadržati i ovlaštenje za sve kategorije i obuhvatati sve kodove iz stava 4. 4. Komisija mora, na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija, do 4. decembra 2008. donijeti obrazac Zajednice za dozvole, potvrde i ovjerene kopije potvrde i utvrditi njihov spoljašnji izgled, uzimajući u obzir mjere protiv krivotvorenja. Te mjere, kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose	3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom. Izuzetno od odredbi stava 1 tačka 1 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života. Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom Član 119 Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je: 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi; 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači; 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom. Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija:			

se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. Do 4. decembra 2008., Komisija mora donijeti mjere kojima se mijenjaju elementi ove Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, a odnose se na kodeks Zajednice za različite tipove pod kategorijama A i B iz stava 3. ovog člana, u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. i na temelju preporuke Agencije.	1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namjene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; 2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe. Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u slučaju: 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju kretanje vozova obilaznim prugama; 2) izuzetnog jednokratnog saobraćaja muzejskih vozova; 3) izuzetnog jednokratnog prevoza robe, uz saglasnost upravljača; 4) potrebe isporuke ili prezentacije novog voza ili vučnog vozila; 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti obavezu iz stava 3 ovog člana. U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač. Ako se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu			

	željezničku infrastrukturu, poslodavac je dužan da izda i sertifikat za taj tip vučnih vozila, odnosno željezničke infrastrukture. Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj. Način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata i obrazac sertifikata propisuje Ministarstvo.			
Član 5. Mjere protiv krivotvorenja Nadležna tijela i tijela nadležna za izdavanje poduzimaju sve potrebne mjere za sprečavanje krivotvorenja dozvola i potvrda, kao i za sprečavanje neovlaštenog korištenja registara iz člana 22.	Nadzor nad mašinovođama Član 124 Poslodavac je dužan da vrši provjeru važenja licence i sertifikata mašinovođe prilikom zapošljavanja ili angažovanja mašinovođe po ugovoru.	Potpuno usklađeno		
Član 6. Vlasništvo, jezik i tijela koja izdaju 1. Dozvola je vlasništvo njenog vlasnika, a izdaje je nadležno tijelo kako je utvrđeno u članu 3. tački (a). Kada nadležno tijelo ili njegov predstavnik izdaje dozvolu na nekom nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, sastavit će dvojezičnu dozvolu koristeći jedan od jezika Zajednice. 2. Potvrdu izdaje željeznički prevoznik ili upravljaču infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge mašinovođe. Vlasnik potvrde je željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture koji joj izdaje. Međutim, u skladu	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rešenjem na osnovu podnijetog zahtjeva licu koje ispunjava sljedeće uslove: 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom. Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom Član 119	Potpuno usklađeno	Materija je regulisana i Pravilnikom o obrascu i bližem načinu izdavanja licence i sertifikata za upravljanje vučnim vozilom* "Službeni list CG", br. 49/2014	

s članom 13. stavom 3. Direktive 2004/49/EZ, mašinovođe imaju pravo na dobivanje ovjerene kopije. Kada željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture izdaje potvrdu na nacionalnom jeziku koji nije jezik Zajednice, on sastavlja dvojezičnu potvrdu koristeći jedan od jezika Zajednice.	Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je: 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi; 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači; 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom.			
Član 7. Geografska valjanost 1. Dozvole su valjane na čitavom području Zajednice. 2. Potvrde su valjane samo za one infrastrukture i željeznička vozila koji su na njoj navedeni.	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 stav 7 Licenca izdata od nadležnog organa druge države, u skladu sa uslovima propisanim Direktivom 2007/59 EU, priznaje se u Crnoj Gori.	Potpuno usklađeno		
Član 8. Priznavanje ovlaštenja mašinovođe iz trećih zemalja Ovlaštenja mašinovođe iz trećih zemalja koji rade isključivo na pograničnim odjeljcima željezničkih sistema neke države članice, ta država članica može priznati u skladu s dvostranim sporazumima s dotičnom trećom zemljom.	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 stav 7 Licenca izdata od nadležnog organa druge države, u skladu sa uslovima propisanim Direktivom 2007/59 EU, priznaje se u Crnoj Gori.	Potpuno usklađeno		
Član 9. Minimalni zahtjevi	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rešenjem na osnovu podnijetog zahtjeva	Potpuno usklađeno		

1. Za dobijanje dozvole podnosilac zahtjeva moraju ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u članovima 10. i 11. Za dobijanje potvrde, te kako bi ista ostala valjana, podnosilac zahtjeva moraju imati dozvolu i ispunjavati minimalne zahtjeve utvrđene u članovima 12. i 13. 2. Država članica može primijeniti strože zahtjeve za izdavanje dozvola na svom vlastitom državnom području. Međutim, ona mora priznavati dozvole koje su u skladu s članom 7. izdale druge države članice.	licu koje ispunjava ispunjava sljedeće uslove: 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom. stav 7 Licenca izdata od nadležnog organa druge države, u skladu sa uslovima propisanim Direktivom 2007/59 EU, priznaje se u Crnoj Gori.			
<i>Član 10.</i> Donja starosna granica Države članice propisuju donju starosnu granicu podnosilac zahtjeva, koja mora biti najmanje 20 godina. Međutim, država članica može izdati dozvole podnosiocima zahtjeva koji imaju 18 godina, pri čemu je valjanost takve dozvole ograničena na područje države članice koja ju izdaje.	Opšti uslovi za sticanje prava na upravljanje vučnim vozilom Član 116 Pravo na upravljanje vučnim vozilom može da stekne lice koje ispunjava sljedeće uslove: 1) da je navršilo 20 godina života; 2) da posjeduje licencu za upravljanje vučnim vozilom i jedan ili više sertifikata; 3) da mu odlukom nadležnog organa nije zabranjeno da upravlja vučnim vozilom. Izuzetno od odredbi stava 1 tačka 1 ovog člana, pravo na upravljanje vučnim vozilom brzog voza, voza višeg ranga za prevoz putnika i teretnog voza u međunarodnom saobraćaju može da stekne lice koje je navršilo 21 godinu života.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 11.</i> Osnovni zahtjevi	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 stav 1	Potpuno usklađeno		

1. Podnosilac zahtjeva mora imati uspješno završeno devetogodišnje školsko obrazovanje (osnovno i srednje), kao i uspješno završeno osnovno osposobljavanje koje je ekvivalentno 3. stepenu iz Odluke Savjeta 85/368/EEZ od 16. jula 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručnog obrazovanja među državama članicama Evropske zajednice (1). 2. Podnosioci moraju dokazati svoju fizičku sposobnost uspješno obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašćeni ili priznati ljekar u skladu s članom 20. Pregled obuhvata najmanje one kriterijume koji su navedeni u odjeljcima 1.1., 1.2., 1.3. i 2.1. Priloga II. 3. Podnosioci moraju dokazati svoju psihološku sposobnost za rad obavljenim zdravstvenim pregledom, koji prema odluci države članice obavlja ili nadgleda ovlašćeni ili priznati psiholog ili ljekar u skladu s članom 20. Pregled mora uključivati barem one kriterijume koji su navedeni u odjeljku 2.2. Priloga II. 4. Podnosioci zahtjeva moraju dokazati svoju opštu stručnu osposobljenost na temelju položenog ispita koji obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Prilogu IV.	Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rešenjem na osnovu podnietog zahtjeva licu koje ispunjava ispunjava sljedeće uslove: 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom. Opšti uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici Član 127 Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost). Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način utvrđivanja zdravstvene sposobnosti i rokove za provjeravanje propisuje Ministarstvo uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja. Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114 st. 1 i 2 Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje			

	vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona.			
<i>Član 12.</i> Poznavanje jezika Podnosilac zahtjeva mora, u skladu s Prilogom VI., dokazati poznavanje jezika, za infrastrukturu za koju traži potvrdu.	Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom Član 119 Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je: 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi; 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači; 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 13.</i> Stručne kvalifikacije 1. Podnosioci zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u pogledu željezničkog vozila za koje se traži potvrda. Taj ispit obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Prilogu V. 2. Podnosioci zahtjeva moraju imati položen ispit, kojim se provjerava njihovo stručno znanje i osposobljenost u	Opšti uslovi Član 111 Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno	Potpuno usklađeno		

pogledu infrastrukture za koju se traži potvrda. Taj ispit obuhvata najmanje opšte predmete navedene u Prilogu VI. Taj ispit po potrebi obuhvata i znanje jezika, u skladu s tačkom 8. Priloga VI. 3. Podnosilac zahtjeva željeznički prevoznik ili upravljač infra- strukture obučava o svom sistemu upravljanja bezbjednošću koji je pred- viđen u Direktivi 2004/49/EZ.	osposobljeni za poslove koje obavljaju i da ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom. Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit Član 112 Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti. Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju. Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje. Lice koje je završilo stručnu školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona. Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremilo za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja. Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca. Potreban nivo kvalifiacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja,			

	programe za polaganje stručnog ispita željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.			
Član 14. Dobijanje dozvole 1. Nadležno tijelo dužno je javno objaviti postupak za dobijanje dozvole. 2. Svaki zahtjev za dobijanje dozvole nadležnom tijelu podnosi mašiovođa ili neko drugo tijelo u njegovo ime. 3. Zahtjevi podneseni nadležnom tijelu mogu biti zahtjevi za dodjelu nove dozvole, ažuriranje podataka u dozvoli, obnavljanje ili izdavanje duplikata. 4. Nadležno tijelo izdaje dozvolu što je prije moguće, ali najkasnije mjesec dana nakon primanja svih potrebnih dokumenata. 5. Dozvola važi za period od 10 godina, prema članu 16. stavu 1. 6. Dozvola se izdaje u jednom primjerku. Svako umnožavanje dozvole je zabranjeno, osim ako to čini nadležno tijelo na temelju zahtjeva za duplikatom.	Licenca za upravljanje vučnim vozilom Član 117 Licencu za upravljanje vučnim vozilom (u daljem tekstu: licenca) izdaje Agencija, rešenjem na osnovu podnijetog zahtjeva licu koje ispunjava ispunjava sljedeće uslove: 1) da ima propisani nivo kvalifikacija obrazovanja; 2) da je psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom. Agencija izdaje licencu najkasnije u roku od 30 dana po prijemu urednog zahtjeva za izdavanje licence iz stava 1 ovog člana. Licenca se izdaje na period od deset godina. Po isteku roka iz stava 8 ovog člana, na zahtjev lica iz stava 1 ovog člana, licenca se obnavlja na osnovu uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom. U slučaju gubitka ili oštećenja licence, Agencija izdaje duplikat. Licenca se izdaje u jednom originalu.	Potpuno usklađeno		

Člak 15. Dobijanje potvrde Svaki željeznički prevoznik i upravljač željezničke infrastrukture u okviru svog sistema upravljanja bezbjednošću uvodi postupke za izdavanje i ažuriranje potvrda u skladu s ovom Direktivom, kao i postupke žalbe kojima se mašinovođama omogućava provjera odluke o davanju, ažuriranju, privremenom stavljanju izvan snage ili poništenju potvrde. U slučaju neslaganja, stranke mogu uložiti žalbu nadležnom tijelu ili nekom drugom žalbenom tijelu. Željeznički prevoznici i upravljač infrastrukture bez odlaganja ažuriraju potvrdu kada je vlasnik potvrde dobio dodatna ovlašćenja za željeznička vozila ili željezničke infrastrukture.	Sistem upravljanja bezbjednošću Član 63 Upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik dužni su da uspostave sistem upravljanja bezbjednošću. Stav 8 tačka 5 - obezbjeđivanje programa obuke zaposlenih i sistema kojima se obezbjeđuje održavanje stručne osposobljenosti zaposlenih i odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahtjeve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;	Potpuno usklađeno		
Član 16. Redovne provjere Kako bi dozvola ostala važeća, njen vlasnik mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa zahtjevima iz člana 11. stava 2. i 3. Što se zdravstvenih zahtjeva tiče, potrebno je ispuniti minimalnu učestalost provjera u skladu s odredbama odjeljka 3.1. Priloga II. Te zdravstvene preglede obavljaju ili nadziru ljekari koji su ovlašćena ili priznati u skladu s članom 20. Što se opšteg stručnog znanja tiče, primjenjuju se odredbe člana 23. stava 8. Pri obnovi dozvole, nadležno tijelo provjerava u registru iz člana 22. stava 1. tačke (a) ispunjava li mašinovođa zahtjeve iz prvog podstava ovog stava. 2. Kako bi potvrda ostala važeća, njen vlasnik mora biti podvrgnut redovnim provjerama i/ili testovima u vezi sa	Član 115 stav 5 Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti. Član 117 st. 3 i 4 Licenca se izdaje na period od deset godina. Po isteku roka iz stava 8 ovog člana, na zahtjev lica iz stava 1 ovog člana, licenca se obnavlja na osnovu uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, kojim se potvrđuje da je to lice psihički i fizički sposobno da upravlja vučnim vozilom.	Potpuno usklađeno		

zahtjevima iz člana 12. i 13. O učestalosti takvih provjera i/ili testiranja odlučuje željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture koji zapošljava ili ugovara usluge mašinovođe u skladu s vlastitim sistemom upravljanja bezbjednošću, pri čemu valja poštovati minimalnu učestalost provjera utvrđenu u Prilogu VII. Za svaku od navedenih provjera tijelo nadležno za izdavanje izjavom na potvrdi te u registru predviđenom u članu 22. stavu 2. tački (a) potvrđuje da mašinovođa ispunjava zahtjeve iz prvog podstava ovog stava. 3. U slučaju izostanka redovne provjere ili u slučaju negativnog rezultata, primjenjuje se postupak utvrđen u članu 18.	Opšti uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici Član 127 Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost). Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način utvrđivanja zdravstvene sposobnosti i rokove za provjeravanje propisuje Ministarstvo uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja. Vrste zdravstvenih pregleda Član 128 Lice koje se školuje ili obučava za vršenje poslova željezničkog radnika, dužno je da prije zasnivanja radnog odnosa obavi zdravstveni pregled. Željeznički radnik dužan je da obavi zdravstveni pregled, prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje. Zdravstvena sposobnost željezničkog radnika provjerava se na redovnom i vanrednom zdravstvenom pregledu. Na zdravstvenom pregledu utvrđuje se da li je lice iz stava 1 ovog			

	člana zdravstveno sposobno za obavljanje poslova željezničkog radnika. O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti željezničkog radnika izdaje se uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti. Redovni zdravstveni pregled Član 129 Upravljač, odnosno prevoznik dužni su da željezničkog radnika upute na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda. Vanredni zdravstveni pregled Član 130 Na vanredni zdravstveni pregled upućuje se željeznički radnik za koga se posumnja da više nije zdravstveno sposoban da obavlja svoje poslove, kao i poslije svakog udesa, teže povrede, duže bolesti i u drugim slučajevima koji mogu uticati na zdravstvenu sposobnost željezničkog radnika. Vanredni zdravstveni pregled vrši se na zahtjev ovlaštenog željezničkog radnika, ljekara, inspektora za željeznički saobraćaj ili na lični zahtjev željezničkog radnika.			
<i>Član 17.</i> Prestanak radnog odnosa Kada mašinovođa prestane raditi za željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture, on o tome odmah mora obavijestiti nadležno tijelo.	Prestanak radnog odnosa Član 123 U slučaju prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca, poslodavac i mašinovođa su dužni da bez odlaganja	Potpuno usklađeno		

Dozvola ostaje i dalje važeća sve dok su ispunjeni uslovi iz člana 16. stava 1. Potvrda prestaje biti važeća kada njen vlasnik prestane raditi kao mašinovođa. Međutim, vlasnik prima ovjerenu kopiju potvrde i svih dokumenata, kojima se dokazuje njegova osposobljenost, kvalifikacije, iskustvo i stručna osposobljenost. Pri izdavanju potvrda mašinovođi, željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture uzima u obzir sve te dokumente.	obavijeste Agenciju o prestanku radnog odnosa. Nakon prestanka radnog odnosa mašinovođe, licenca se ne oduzima ukoliko mašinovođa ispunjava zdravstvene uslove u skladu sa ovim zakonom. U slučaju da mašinovođi prestane radni odnos kod poslodavca, prestaje da važi i sertifikat koji je izdao taj poslodavac. U slučaju iz stava 3 ovog člana poslodavac je dužan da mašinovođi izda ovjerenu kopiju sertifikata i vrati dokumentaciju o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Mašinovođa koji zasniva radni odnos kod novog poslodavca, može koristiti dokumentaciju iz stava 4 ovog člana. U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe. Odredbe st. 4 i 5 ovog člana primjenjuju se i na druge željezničke radnike.			
Član 18. Nadzor mašinovođa od strane željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture 1. Željeznički prevoznici i upravljač infrastrukture moraju osigurati i provjeriti važenje dozvola i potvrda mašinovođa kojeg zapošljavaju ili čije su usluge ugovorili.	Nadzor nad mašinovođama Član 124 Poslodavac je dužan da vrši provjeru važenja licence i sertifikata mašinovođe prilikom zapošljavanja ili angažovanja mašinovođe po ugovoru. Poslodavac je dužan da uspostavi nadzor nad radom mašinovođa.	Potpuno usklađeno		

Oni uspostavljaju sistem nadzora svojih mašino vođa. Ako su rezultati nadzora takvi da dovode u pitanje sposobnost mašino vođa za obavljanje posla i nastavak važenja njegove dozvole ili potvrde, željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture odmah poduzimaju potrebne mjere. 2. Ako mašino vođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, on odmah o tome obavještava željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture, prema tome što je primjereno. Čim željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture ima saznanja ili ga ljekar obavijesti o pogoršanju zdravstvenog stanja mašino vođe do te mjere da je njegova sposobnost za obavljanje posla postala upitna, oni odmah poduzimaju potrebne mjere, uključujući pregled opisan u odjeljku 3.1. Priloga II., i ako je potrebno, oduzimaju potvrdu i ažuriraju podatke u registru iz člana 22. stava 2. Nadalje, oni osiguravaju da mašino vođe u trenutku obavljanja posla ni u kojem trenutku nisu pod uticajem bilo kojih sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pozornost ili ponašanje. Nadležno tijelo mora odmah biti obaviješteno o svim slučajevima nesposobnosti za rad koje traje duže od tri mjeseca.	Ako se nadzorom utvrde okolnosti koje dovode u pitanje sposobnost mašino vođe za obavljanje poslova i nastavak važenja njegove licence ili sertifikata, poslodavac preduzima potrebne mjere u odnosu na važenja njegove licence ili sertifikata. Ako mašino vođa smatra da njegovo zdravstveno stanje dovodi u pitanje njegovu sposobnost za obavljanje posla, odmah o tome obavještava poslodavca. Poslodavac nakon saznanja o pogoršanju zdravstvenog stanja mašino vođe kojim je njegova sposobnost za obavljanje posla dovedena u pitanje ili u slučaju ako ga ljekar obavijesti, preduzima potrebne mjere, uključujući vanredni zdravstveni pregled ili oduzimanje sertifikata. Poslodavac je dužan da vrši kontrolu da mašino vođe u toku obavljanja posla nijesu pod uticajem sredstava koja bi mogla uticati na njihovu koncentraciju, pažnju ili ponašanje. Poslodavac odmah obavještava Agenciju o slučajevima nesposobnosti za rad mašino vođe koji traju duže od tri mjeseca.			
Član 19. Zadaci nadležnog tijela 1. Nadležno tijelo ispunjava sledeće zadatke na transparentan i nediskriminirajući način: (a) izdaje i ažurira dozvole i izrađuje duplikate, u skladu s članovima 6. i 14.;	Oduzimanje licence Član 118 Lice kome je izdata licenca dužno je da izvrši zdravstveni pregled u propisanim rokovima. Kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda	Potpuno usklađeno		

(b) osigurava redovne provjere i/ili testove predviđene u članu 16. stavu 1.; (c) privremeno stavlja izvan snage ili poništava dozvole, te obavještava tijela nadležna za izdavanje potvrda o utemeljenim zahtjevima za privremenim stavljanjem izvan snage potvrda u skladu s članom 29.; (d) priznavanje osoba ili tijela u skladu s člancima 23. i 25., ako ih za to imenuje država članica; (e) osiguravanje objavljivanja i ažuriranja registra osoba i tijela koja su akreditirana ili priznata u skladu s članom 20.; (f) vođenje i ažuriranje registra dozvola u skladu s članom 16. stavom 1. i članom 22. stavom 1.; (g) praćenje postupka davanja ovlaštenja mašinovođama u skladu s članom 26.; (h) provođenje kontrola u skladu s članom 29.; (i) uspostavljanje nacionalnih mjerila za ispitivače u skladu s članom 25. stavom 5. Nadležno tijelo je prilikom izdavanja dozvole dužno hitno odgovoriti na zahtjeve za podacima te i samo bez odgađanja zatražiti dodatne podatke.	poslodavac bez odlaganja dostavlja Agenciji. Licenca se privremeno suspenduje ako njen imalac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove. Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da imalac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije licence. Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom Član 119 Sertifikat za upravljanje vučnim vozilom izdaje poslodavac (željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske odnosno lučke željeznice, vlasnik odnosno korisnik industrijskog kolosjeka) licu koje je: 1) položilo stručni ispit za upravljanje određenom vrstom vučnog vozila na koje se sertifikat odnosi; 2) položilo stručni ispit o poznavanju željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi; 3) poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države, koji upravljač infrastrukture te države naznači; 4) ima licencu za upravljanje vučnim vozilom. Sertifikatom se ovlašćuje lice iz stava 1 ovog člana da na određenim infrastrukturama upravlja određenim			

2. Nadležno tijelo ne smije zadatke iz stava 1., tački (c), (g) i (i) prenijeti na treće osobe. 3. Svako prenošenje zadataka mora biti transparentno i nediskriminirajuće i ne smije prouzrokovati sukob interesa. 4. Kada nadležno tijelo zadatke iz stava 1., tački (a) ili (b) prenosi na željezničkog prevoznika ili ugovara usluge željezničkog prevoznika za obavljanje navedenih zadataka, mora biti ispunjen najmanje jedan od sledećih uvjeta: (a) željeznički prevoznik izdaje dozvole samo svojim mašinovođama; (b) željeznički prevoznik na dotičnom području nije isključivo ovlašten za niti jedan od prenesenih ili ugovorenih zadataka. 5. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ovlašćeni predstavnik ili ugovorni pružalac usluge pri ispunjavanju tih zadataka mora ispunjavati obveze koje nadležna tijela imaju prema ovoj Direktivi. 6. Kada nadležno tijelo prenosi ili ugovara obavljanje zadataka, ono mora uspostaviti sistem nadzora provođenja tih zadataka, te osigurati ispunjavanje uslova iz stavka 2., 4. i 5.	tipom vučnih vozila u jednoj ili više sljedećih kategorija: 1) kategorija A: manevarske lokomotive, vučna vozila radnih vozova, vučna vozila za posebne namjene i sve druge vrste vučnih vozila kada se koriste za manevrisanje; 2) kategorija B: vučna vozila vozova za prevoz putnika i/ili robe. Lice iz stava 1 ovog člana ne mora imati sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture u slučaju: 1) kada smetnje u odvijanju željezničkog saobraćaja ili izvođenje radova na održavanju željezničke pruge zahtijevaju kretanje vozova obilaznim prugama; 2) izuzetnog jednokratnog saobraćaja muzejskih vozova; 3) izuzetnog jednokratnog prevoza robe, uz saglasnost upravljača; 4) potrebe isporuke ili prezentacije novog voza ili vučnog vozila; 5) stručnog osposobljavanja ili polaganja stručnog ispita za upravljanje vučnim vozilom. Upravljač i državni organi ne mogu nametnuti obavezu iz stava 3 ovog člana. U slučajevima iz stava 3 ovog člana u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture, o čemu se unaprijed obavještava upravljač. Ako se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima			

	vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu, poslodavac je dužan da izda i sertifikat za taj tip vučnih vozila, odnosno željezničke infrastrukture. Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom mora da ima kod sebe sertifikat i dužno je da ga pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj. Način izdavanja i ažuriranja sertifikata, rok važenja sertifikata i obrazac sertifikata propisuje Ministarstvo. Registar licenci Član 121 Agencija vodi registar izdatih licenci. Registar sadrži podatke iz licence i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima. Agencija, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o licencama. Registar sertifikata Član 122 Registar sertifikata vodi poslodavac. U registar se upisuju i oduzeti ili prijavljeni kao izgubljeni, ukradeni ili uništeni			

	sertifikati, sa podacima iz sertifikata, kao i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti. Poslodavac je dužan da Agenciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi podatke o izdatim sertifikatima i provjeri važenja licenci za mašinovođu. Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Agencije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtjev, bez naknade, dostave ti podaci. Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Agencija najmanje jednom u pet godina. Nezavisnu ocjenu iz stava 5 ovog člana vrše lica koja nisu uključena u izdavanje licenci i sertifikata koji se ocjenjuju. Nezavisna procjena ne vrši se u slučaju ako je izdavanje sertifikata i licenci uključeno u sistemim upravljanja bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača. Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 121 ovog zakona propisuje Agencija.			
Član 20. Akreditacija i priznavanje 1. Osobe ili tijela akreditirana prema ovoj Direktivi akreditira tijelo za akreditaciju, koje imenuje dotična država članica. Postupak akreditacije temelji se na	Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema Član 25 Postupak za izdavanje deklaracije o provjeri podsistema je postupak	Potpuno usklađeno		

mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer relevantni standardi serije EN 45 000 te na ocjeni dokumentacije koju su kandidati podnijeli, a kojom se dokazuje njihova osposobljenost za određeno područje. 2. Kao alternativa akreditaciji iz stava 1., država članica može predvidjeti da osobe ili tijela koja su priznata u okviru ove Direktive budu priznata od strane nadležnog tijela ili tijela koje odredi dotična država članica. Priznavanje se temelji na mjerilima nezavisnosti, stručnosti i nepristranosti. Međutim, u slučajevima kada je određena osposobljenost koja se traži izuzetno rijetka, dozvoljava se izuzetak od ovog pravila, nakon što Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2. da pozitivno mišljenje. Mjerilo nezavisnosti ne primjenjuje se u slučaju osposobljavanja iz člana 23. stava 5. i 6. 3. Nadležno tijelo osigurava objavljivanje i ažuriranje registra osoba i tijela koja su akreditovana ili priznata u skladu s ovom Direktivom.	ocjenjivanja usaglašenosti u kome ovlašćeno, odnosno prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da podsistem ispunjava osnovne zahtjeve i da je u skladu sa TSI. Radi izdavanja deklaracije o provjeri podsistema podnosilac zahtjeva određuje prijavljeno tijelo koje će izvršiti provjeru podsistema. Podnosilac zahtjeva može biti naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik. Prijavljeno tijelo vrši provjeru podsistema, ili određenih dijelova podsistema, u sljedećim fazama: 1) fazi projektovanja, uključujući provjeru tipa i faza proizvodnje za cjelokupan podsistem ili za bilo koji dio podsistema na koji se podnosilac zahtjeva odluči; 2) izgradnji podsistema, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnju, sklapanje sastavnih dijelova i podešavanje cijelog podsistema; 3) finalno ispitivanje podsistema i njegovo prihvatanje prije puštanja u rad. Prijavljeno tijelo, na osnovu raspoloživih informacija u odgovarajućim TSI i informacija upisanih u registre iz čl. 41 i 43 ovog zakona, vrši i provjeru interfejsa, odnosno provjeru i ocjenjivanje postupaka projektovanja i proizvodnje tog podsistema, kao i usklađenost			

	predmetnog podsistema sa sistemom u koji se ugrađuje. Svako prijavljeno tijelo koje učestvuje u provjeri podsistema sastavlja tehničku dokumentaciju koja opisuje obim njegovih aktivnosti. Podnosilac zahtjeva dužan je da objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema. Tehnička dokumentacija iz stava 7 ovog člana sadrži podatke o karakteristikama, uslovima, ograničenjima korišćenja i uputstva za rukovanje, praćenje, podešavanje i održavanje podsistema i, po potrebi, druga dokumenta kojima se potvrđuje usaglašenost sastavnih dijelova interoperabilnosti. Deklaracija o provjeri podsistema sačinjava se nakon izdavanja sertifikata o provjeri tog podsistema. U deklaraciji o provjeri podsistema naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik izjavljuje da podsistem ispunjava zahtjeve utvrđene zakonom, odnosno TSI, što potvrđuje svojim potpisom i pod svojom isključivom odgovornošću. U slučaju modifikacije podsistema obuhvaćenog sertifikatom o provjeri, prijavljeno tijelo sprovodi samo ispitivanja i testiranja koja su relevantna i nužna, odnosno ocjena se odnosi samo na dijelove podsistema koji su promijenjeni i njihove interfejs prema nepromijenjenim dijelovima podsistema.			

	U slučaju obnove ili unapređenja podsistema koje za posljedicu ima izmjenu tehničke dokumentacije i koje utiče na validnost već sprovedenih postupaka provjere, naručilac ili proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik procjenjuje potrebu za izdavanje nove deklaracije o provjeri. Prijavljeno tijelo može izdati sertifikat o provjeri za seriju podsistema ili određenih djelova tih podsistema, ako je to utvrđeno TSI. Prijavljeno tijelo može, na zahtjev naručioca, proizvođača ili njihovog ovlašćenog zastupnika, izdati prelaznu izjavu o provjeri (u daljem tekstu: PIP) za fazu projektovanja (uključujući ispitivanje tipa) ili fazu proizvodnje cijelog podsistema ili za bilo koji dio podsistema. U slučajevima iz stava 14 ovog člana, naručilac, proizvođač ili njihov ovlašćeni zastupnik sačinjava deklaraciju koja prati PIP. Sertifikati o provjeri podsistema koje su izdala prijavljena tijela iz država članica Evropske unije ili država potpisnica OTIF-a priznaju se u Crnoj Gori. Prijavljenom tijelu koje vrši provjeru podsistema mora se omogućiti pristup svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i drugim objektima i dati na uvid sva potrebna dokumentacija koja se odnosi na podsistem.			

	Prijavljeno tijelo nakon izvršene provjere izdaje sertifikat o provjeri podsistema i vrši periodične provjere radi usaglašenosti proizvodnje podsistema sa tehničkom dokumentacijom iz st. 4 i 5 ovog člana i izdaje naručiocu izvještaj o izvršenoj provjeri. Prijavljeno tijelo periodično sačinjava i objavljuje informacije na svojoj internet stranici o: 1) primljenim zahtjevima za verifikaciju podsistema i njihovih djelova; 2) zahtjevima za ocjenu usaglašenosti ili pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti; 3) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje prelazne izjave o provjeri; 4) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu; 5) odobrenim ili odbijenim zahtjevima za izdavanje sertifikata o provjeri podsistema. Ministarstvo imenuje tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu sastavnih djelova interoperabilnosti i za postupak provjere podsistema iz reda privrednih društava, ustanova ili drugih pravnih lica koja ispunjavaju uslove iz člana 45 ovog zakona. Organ državne uprave nadležan za akreditaciju, na prijedlog Ministarstva,			

	vrši prijavljivanje tijela iz stava 20 ovog člana Evropskoj komisiji, državama članicama Evropske unije i Generalnom sekretaru OTIF-a. Tijelu za ocjenu usaglašenosti koje ne ispunjava uslove iz člana 45 ovog zakona oduzima se odobrenje, o čemu se obavještavaju organi i države iz stava 21 ovog člana. Postupak i metode za provjeru podsistema, tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o provjeri podsistema i sadržinu deklaracije o provjeri podsistema utvrđuje Agencija.			
<i>Član 21.</i> Odluke nadležnog tijela 1. Nadležno tijelo mora obrazložiti svoje odluke. 2. Nadležno tijelo osigurava uspostavljanje žalbenog upravnog postupka koji poslodavcima i mašinovođama omogućuju podnošenje zahtjeva za provjerom odluka koje se odnose na bilo koji zahtjev iz ove Direktive. 3. Države članice donose potrebne mjere za osiguravanje sudske kontrole odluka nadležnog tijela.	Status Agencije Član 171 Agencija je samostalni organ nadležan za bezbjednost željezničkog saobraćaja i funkcionalno je nezavisna od organa državne uprave, organa lokalne samouprave, kao i od željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahtjeva ili naručilaca. Agencija u vršenju poslova ne smije da traži niti prima uputstva od organa i lica iz stava 1 ovog člana. Zabranjen je svaki oblik uticaja na rad Agencije koji bi mogao ugroziti njenu samostalnost i nezavisnost. Osnivač Agencije je Vlada. Žalba na rješenja Agencije Član 172 Protiv rješenja i drugih akata Agencije, može se podnijeti žalba Savjetu Agencije.	Potpuno usklađeno		

	Protiv odluke Savjeta Agencije nije dozvoljena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor u roku od 20 dana od dana dostavljanja odluke.			
Član 22. Registri i razmjena podataka 1. Nadležna tijela moraju: (a) voditi registar svih dozvola koje su izdate, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku 4. Priloga I. za svaku dozvolu, a do kojih je moguće doći korištenjem nacionalnog broja dodijeljenog svakom mašinovođi. Registar se mora redovno ažurirati; (b) nadležnim tijelima ostalih država članica, Agenciji ili poslodavcima mašinovođa na utemeljeni zahtjev dostaviti podatke o statusu dozvola. 2. Svaki željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture mora: (a) voditi registar, ili osigurati vođenje registra, svih potvrda koje su izdane, ažurirane, obnovljene, izmijenjene, istekle, privremeno stavljene izvan snage, oduzete ili prijavljene kao izgubljene, ukradene ili uništene. Taj registar mora sadržavati podatke propisane u odjeljku	Registar licenci Član 121 Agencija vodi registar izdatih licenci. Registar sadrži podatke iz licence i podatke o periodičnim zdravstvenim pregledima. Agencija, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o licencama. Registar sertifikata Član 122 Registar sertifikata vodi poslodavac. U registar se upisuju i oduzeti ili prijavljeni kao izgubljeni, ukradeni ili uništeni sertifikati, sa podacima iz sertifikata, kao i podaci o periodičnim provjerama zdravstvene sposobnosti i stručne osposobljenosti. Poslodavac je dužan da Agenciji i drugim nadležnim državnim organima dostavi podatke o izdatim sertifikatima i provjeri važenja licenci za mašinovođu. Mašinovođa ima pravo pristupa svojim podacima iz registara Agencije i poslodavca, kao i pravo da mu se na zahtjev, bez naknade, dostave ti podaci.	Potpuno usklađeno		

4. Priloga I. za svaku potvrdu, kao i podatke koji se odnose na redovne provjere predviđene u članu 16. Registar se mora redovno ažurirati; (b) sarađivati s nadležnim tijelom države članice u kojoj imaju sjedište kako bi s razmjenjivali podatke i omogućili nadležnom tijelu pristup traženim podacima; (c) nadležnim tijelima ostalih država članica na utemeljen zahtjev dostaviti podatke o sadržaju takvih potvrda, kada je to potrebno zbog njihovih međunarodnih djelatnosti. 3. Mašinovođe imaju pristup podacima koji se tiču njih, a koji su pohra- njeni u registrima nadležnih tijela i željezničkih prevoznika, te na zahtjev moraju dobiti kopije tih podataka. 4. Nadležna tijela sarađuju s Agencijom kako bi osigurala interoperabilnost registara predviđenih u stavovima 1. i 2. U tu svrhu, Komisija do 4. decembra 2008. na osnovu nacрта koji je pripremila Agencija mora donijeti osnovne parametre registara koje valja uspostaviti, kao što su podaci koji se moraju unositi, njihov format i protokol za razmjenu podataka, prava pristupa, trajanje čuvanja podataka i postupci koji se primjenjuju u slučaju stečaja. Te mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, moraju se donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. 5. Nadležna tijela, upravljač infrastrukture i željeznički prevoznici osiguravaju da su registri predviđeni u stavovima 1. i 2. i načini korišćenja tih registara u skladu s Direktivom 95/46/EZ. 6. Agencija osigurava da je sistem uspostavljen stavom 2. tačkama (a) i (b) u skladu s Uredbom (EZ) br. 45/2001.	Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Agencija najmanje jednom u pet godina. Nezavisnu ocjenu iz stava 5 ovog člana vrše lica koja nisu uključena u izdavanje licenci i sertifikata koji se ocjenjuju. Nezavisna procjena ne vrši se u slučaju ako je izdavanje sertifikata i licenci uključeno u sistemim upravljanja bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača. Sadržaj i način vođenja registra iz stava 1 ovog člana i registra licenci iz člana 121 ovog zakona propisuje Agencija. Zakon o željeznici ("Sl. list CG", broj 89/2025), Nadležnosti Agencije član 98 st 1 tač 26) ostvaruje saradnju sa međunarodnim organizacijama, Evropskom agencijom za željeznice i organima drugih država nadležnim za bezbjednost i interoperabilnost u željezničkom saobraćaju i regulisanje tržišta željezničkih usluga; 27) vodi evidencije propisane ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju bezbjednost i interoperabilnost željeznice.			
Član 23. Osposobljavanje	Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114	Potpuno usklađeno		

1. Osposobljavanje mašinovođa obuhvata dio koji se odnosi na dozvolu i koji odražava opšte stručno znanje opisano u Prilogu IV. i dio koji se odnosi na potvrdu i koji odražava posebno stručno znanje opisano u Prilozima V. i VI. Metoda osposobljavanja mora ispunjavati mjerila utvrđena u Prilogu III. 2. Detaljniji ciljevi osposobljavanja utvrđeni su u Prilogu IV. za dozvolu i u Prilozima V. i VI. za potvrdu. Ti se detaljni ciljevi mogu dopuniti s: relevantnim TSI-jima donesenim u skladu s Direktivom 96/48/EZ ili Direktivom 2001/16/EZ. U tom slučaju, Komisija osigurava dosljednost između navedenih TSI-ja i Priloga IV., V. i VI.; ili mjerilima koje je predložila Agencija u skladu s članom 17. Uredbe (EZ) br. 881/2004. Ta mjerila namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni na način da ih dopunjuju, potrebno je donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. 3. Države članice u skladu s članom 13. Direktive 2004/49/EZ poduzimaju mjere kojima osiguravaju da kandidati za mašinovođe imaju pravednu i nediskrimirajuću mogućnost osposobljavanja potrebnog za ispunjavanje uslova za dobijanje dozvole i potvrde. 4. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na opšte stručno znanje u skladu s članom 11. stavom 4., poznavanje jezika iz člana 12. i stručnog znanja koje se odnosi na željeznička vozila iz člana 13. stava 1. ostvaruju osobe ili tijela koja su akreditovana ili priznata u skladu s članom 20. 5. Ciljeve osposobljavanja koji se odnose na znanje o infrastrukturi, kako je predviđeno u članu 13. stavu 2., uključujući poznavanje puteva vožnje i pravila	Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona. Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja. Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana. Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata. U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita. Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa			

postupanja, ostvaruju osobe ili tijela koja akreditovanja ili priznaje država članica u kojoj se nalazi infrastruktura. 6. S obzirom na dozvole, opšti sistem priznavanja stručne osposobljenosti uspostavljen Direktivom 2005/36/EZ i dalje se primjenjuje na priznavanje stručnih kvalifikacija mašinovođa koji su državljani države članice i koji su dobili dokaz o osposobljenosti u trećoj zemlji. 7. Potrebno je uspostaviti postupak kontinuiranog osposobljavanja kako bi se osiguralo održavanje osposobljenosti osoblja, u skladu s tačkom 2(e) Priloga III. Direktive 2004/49/EZ.	važećim certifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu. Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve. U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu. Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita. Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona. Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona. Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija. Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača.			

	Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.			
Član 24. Troškovi osposobljavanja 1. Potrebnim mjerama države članice osiguravaju da se osposobljavanjem mašinovođe koje finansira određeni željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture, ne bi neopravdano okoristio drugi željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture, u slučaju kada navedeni mašinovođa dobrovoljno napusti prvog željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture na račun drugoga. 2. Posebna se pozornost mora posvetiti sprovođenju ovog člana u izvještaju predviđenom u članu 33., posebno u pogledu njegove tačke (f).	Član 123 stav 6 U slučaju dobrovoljnog prestanka radnog odnosa mašinovođe kod poslodavca koji ga je stručno osposobio, novi poslodavac dogovoriće se sa poslodavcem koji ga je osposobio o naknadi troškova za stručno osposobljavanje mašinovođe.	Potpuno usklađeno		
Član 25. Ispiti 1. Ispitivanja i ispitivači koji provjeravaju traženu osposobljenost utvrđuju: (a) za dio koji se odnosi na dozvolu: nadležno tijelo, kada utvrđuje postupak koji se primjenjuje za dobijanje dozvole u skladu s članom 14. stavom 1.; (b) za dio koji se odnosi na potvrdu: željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture, kada utvrđuju postupak koji se primjenjuje za dobijanje potvrde u skladu članom 15. 2. Ispite iz stava 1. nadziru stručni ispitivači, akreditirani ili priznati u skladu s članom 20., a moraju biti organizovani na način da se izbjegne svaki sukob interesa. 3. Ocjenjivanje znanja o infrastrukturi, uključujući poznavanje puta vožnje kao i pravila postupanja moraju sprovoditi osobe ili tijela koja su	Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114 Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona. Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja.	Potpuno usklađeno		

akreditovana ili priznata u državi članici u kojoj se nalazi infrastruktura. 4. Ispitivanja iz stava 1. moraju biti organizovana na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati željezničkom prevozniku ili upravljača infrastrukture koji izdaju potvrdu. 5. Odabir ispitivača i ispitivanja može biti podložen mjerilima Zajednice uspostavljenim na temelju nacrtu koji je pripremila Agencija. Te mjere, kojima se izmjenjuju elementi Direktive koji nisu ključni na način da se dopunjuju, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. U hitnim slučajevima, Komisija može provesti hitni postupak iz člana 32. stava 4. U odsutnosti takvih mjerila Zajednice, nadležne vlasti uspostavljaju mjerila na nacionalnom nivou. 6. Na kraju osposobljavanja polažu se teorijski i praktični ispiti. Sposobnost vožnje ocjenjuje se tokom testa vožnje na mreži. Za provjeru primjene pravila postupanja i sposobnosti mašinovođe u izuzetno teškim situacijama moguće je koristiti i simulatore.	Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana. Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata. U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita. Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu. Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve. U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu.			

	Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita. Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona. Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona. Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija. Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača. Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo. Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika Član 115 Željeznički radnici moraju se stručno usavršavati i njihova stručna osposobljenost se mora provjeravati. Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši			

	prevoznik ili upravljač (u daljem tekstu: poslodavac). Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna. Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se svake dvije godine i obuhvata poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom. Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se: 1) poslije svakog odsustva željezničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci; 2) ako željeznički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmjene važećih propisa; 3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posledicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja; 4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila. Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti. Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac			

Član 26. Standardi kvaliteta Nadležna tijela moraju osigurati da su sve aktivnosti povezane s osposobljavanjem, ocjenjivanjem vještina i ažuriranjem dozvola i potvrda, pod stalnim nadzorom u okviru sistema standarda kvalitete. Ta se odredba ne primjenjuje na postupke koji su već obuhvaćeni sistemima upravljanja bezbjednošću, a koje su uspostavili željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.	Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit Član 112 Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti. Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju. Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje. Lice koje je završilo stručnu školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona. Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremilo za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja. Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca. Potreban nivo kvalifikacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi	Potpuno usklađeno		

	komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu. Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113 Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima: 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. Centar za stručno osposobljavanje pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra za stručno osposobljavanje tako i drugim licima. Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju. Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija.			

	Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana. Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat; 3) datum izdavanja sertifikata. Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i			

	koja u sebi može uključivati razumni profit. Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.			
<i>Član 27.</i> Nezavisno ocjenjivanje 1. U svakoj državi članici u razmacima od najviše pet godina mora se sprovesti nezavisno ocjenjivanje postupaka za sticanje i provjeravanje stručnog znanja i sposobnosti kao i sistema izdavanja dozvola i potvrda. Ta se odredba ne primjenjuje na aktivnosti koje su već obuhvaćene sistemima upravljanja bezbjednošću, a koje su uspostavili željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture u skladu s Direktivom 2004/49/EZ. To ocjenjivanje provode kvalifikovane osobe koje same nisu uključene u navedene aktivnosti. 2. Rezultati nezavisnih ocjenjivanja moraju se pažljivo dokumentovati i dostaviti dotičnim nadležnim tijelima. Ako je potrebno, države članice moraju poduzeti odgovarajuće mjere za ispravljanje nedostataka na koje ukaže nezavisno ocjenjivanje.	Član 122 st. 5 i 6 Nezavisnu ocjenu postupaka za sticanje i provjeru stručnog znanja i osposobljenosti za izdavanje licenci i sertifikata, sprovodi Agencija najmanje jednom u pet godina. Nezavisnu ocjenu iz stava 5 ovog člana vrše lica koja nisu uključena u izdavanje licenci i sertifikata koji se ocjenjuju. Nezavisna procjena ne vrši se u slučaju ako je izdavanje sertifikata i licenci uključeno u sistemim upravljanja bezbjednošću željezničkih prevoznika i upravljača.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 28.</i> Izveštaj o ostalim članovima osoblja 1. U izveštaju koje mora biti dostavljeno do 4. juna 2009. i uzimajući u obzir TSI o odvijanju i upravljanju saobraćajem, donesen na temelju direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ, Agencija mora odrediti profil i zadatke ostalog osoblja voza koje obavlja zadatke relevantne za bezbjednost i čija stručna osposobljenost pridonosi bezbjednosti	Opšti uslovi Član 111 Željeznički radnici koji neposredno učestvuju u odvijanju željezničkog saobraćaja, odnosno koji obavljaju poslove osiguranja nesmetanog i bezbjednog kretanja vozova i željezničkih vozila, moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija i da budu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju i da	Potpuno usklađeno		

željezničkog saobraćaja, a koji mora biti regulisana na nivou Zajednice unutar sistema dozvola i/ili potvrda koje mogu biti slične sistemu koji je uspostavljen ovom Direktivom. 2. Komisija na temelju tog izvještaja do 4. juna 2010. mora predstaviti izvještaj i po potrebi donijeti zakonski prijedlog o sistemu davanja ovlaštenja za članove osoblja iz stava 1.	ispunjavaju posebne zdravstvene i druge uslove u skladu sa ovim zakonom. Nivo kvalifikacije obrazovanja, stručno osposobljavanje i stručni ispit Član 112 Stručno osposobljavanje mora da bude u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima utvrđenim u TSI i nacionalnim propisima o bezbjednosti. Željeznički radnici moraju da imaju odgovarajući nivo kvalifikacija obrazovanja za poslove koje obavljaju u željezničkom saobraćaju. Teorijsko i praktično stručno osposobljavanje željezničkih radnika vrši se u stručnoj školi ili centru za stručno osposobljavanje. Lice koje je završilo stručnu školu za određeno zanimanje željezničkog radnika, smatra se stručno osposobljenim u smislu ovog zakona. Željeznički radnici moraju da imaju položen stručni ispit koji može da polaže samo lice koje je prethodno savladalo program teorijskog i praktičnog stručnog osposobljavanja za određenu vrstu zanimanja i koje se pripremilo za polaganje tog ispita prema utvrđenom programu za odnosnu vrstu zanimanja. Stručni ispit polaže se u centru za stručno osposobljavanje ili kod poslodavca. Potreban nivo kvalifikacije obrazovanja, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita			

	željezničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita željezničkih radnika, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita, propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za prosvjetu.			
Član 29. Kontrola koju sprovodi nadležno tijelo 1. Nadležno tijelo može u bilo kojem trenutku poduzeti mjere provjere, kako bi u vozovima kojima se odvija saobraćaj u području pod njegovom nadležnošću provjerilo ima li mašinovođa dokumenta izdana u skladu s ovom Direktivom. 2. Ne dovodeći u pitanje mjere provjere predviđene u stavu 1., u slučaju nemara na radnom mjestu nadležno tijelo može provjeriti ispunjava li dotični mašinovođa zahtjeve iz člana 13. 3. Nadležno tijelo može ispitati ispunjavaju li mašinovođe, željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture, ispitivači i centri za osposobljavanje, koji djeluju u području pod njegovom nadležnošću, uslove iz ove Direktive. 4. Ako nadležno tijelo ustanovi da mašinovođa više ne ispunjava jedan ili više traženih zahtjeva, ono poduzima sledeće mjere: (a) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo, nadležno tijelo stavlja izvan snage dozvolu. Stavljanje izvan snage može biti privremeno ili trajno, zavisno o opsegu problema koji su uticali na bezbjednost željezničkog saobraćaja. Ono odmah mora obavijestiti mašinovođu i njegovog poslodavca o svojoj obrazloženoj odluci, ne dovodeći u pitanje pravo na provjeru odluke predviđenu u članu 21. Nadležno tijelo navodi postupak koji se mora primijeniti za ponovno dobijanje dozvole;	Član 113 st. 10, 11 i 12 Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit. Član 117 stav 110 Lice iz stava 1 ovog člana, u toku upravljanja vučnim vozilom, mora da ima kod sebe licencu i dužno je da je pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog	Potpuno usklađeno		

(b) u slučaju dozvole koju je izdalo nadležno tijelo u drugoj državi članici, nadležno se tijelo obraća tom tijelu s utemeljenim zahtjevom da se provede dodatna provjera ili da se dozvola stavi izvan snage. Nadležno tijelo koje postavlja zahtjev obavještava Komisiju i druga nadležna tijela o svom zahtjevu. Nadležno tijelo koje je izdalo dotičnu dozvolu, razmatra zahtjev u roku od četiri sedmice i o svojoj odluci obavještava drugo nadležno tijelo. Nadležno tijelo koje je izdalo dozvolu o svojoj odluci takođe obavještava Komisiju i ostala nadležna tijela. Svako nadležno tijelo može zabraniti rad mašinovođama u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavještenje o odluci nadležnog tijela koje je izdalo dozvolu; (c) u slučaju potvrde, nadležno se tijelo obraća tijelu koje je izdalo potvrdu sa zahtjevom da se sprovede dodatna provjera ili da se potvrda stavi izvan snage. Tijelo koje izdaje potvrdu poduzima odgovarajuće korake i o njima obavještava nadležno tijelo u roku od četiri sedmice. Nadležno tijelo može mašinovođama zabraniti rad u području pod svojom nadležnošću dok ne primi obavještenje o odluci nadležnog tijela koje je izdalo potvrdu, te o tome obavještava Komisiju i druga nadležna tijela. U svakom slučaju, ako nadležno tijelo smatra da određeni mašinovođa predstavlja ozbiljnu opasnost za bezbjednost željezničkog saobraćaja, ono odmah poduzima potrebne mjere, kao na primjer, da od upravljača željezničke infrastrukture zahtijeva zaustavljanje voza i mašinovođi zabrani rad u području pod njegovom nadležnošću koliko god dugo bude potrebno. Nadležno tijelo o takvoj odluci odmah obavještava Komisiju i druga nadležna tijela. U svim slučajevima, nadležno tijelo ili tijelo koje je za to određeno, ažurira registar iz člana 22.	istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj. Oduzimanje licence Član 118 Lice kome je izdata licenca dužno je da izvrši zdravstveni pregled u propisanim rokovima. Kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika poslije obavljenog zdravstvenog pregleda poslodavac bez odlaganja dostavlja Agenciji. Licenca se privremeno suspenduje ako njen imalac privremeno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove. Licenca se oduzima ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da imalac licence trajno ne ispunjava propisane zdravstvene uslove, odnosno ako ih ne ispuni po isteku roka utvrđenog pri određivanju privremene suspenzije licence. Član 120 stav 6 i 7 Ako Agencija, u okviru nezavisne ocjene iz člana 123 ovog zakona, utvrdi da nosilac sertifikata ne ispunjava propisane uslove, naložiće poslodavcu da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti imaoa sertifikata ili da suspenduje sertifikat. Poslodavac je dužan da izvrši dodatnu provjeru stručne osposobljenosti i da o tome obavijesti Agenciju u roku od 30 dana od dana izvršenog nadzora. Član 121 stav 3			

5. Ako nadležno tijelo smatra da odluka koju je donijelo nadležno tijelo u drugoj državi članici u skladu sa stavom 4. ne ispunjava propisane kriterijume, predmet se upućuje Komisiji koja u roku od tri mjeseca donosi svoje mišljenje. Ako je potrebno, dotičnoj državi članici predlažu se korektivne mjere. U slučaju nesporazuma ili spora, predmet se upućuje Odboru iz člana 32. stava 1. i Komisija poduzima sve potrebne mjere u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2. Država članica u skladu sa stavom 4. može i dalje zabranjivati mašinovođi vožnju na svom području, sve dok se predmet u skladu s ovim stavom ne zaključi.	Agencija, na zahtjev poslodavaca i nadležnih organa drugih država, u slučajevima kada mašinovođa obavlja posao na infrastrukturi drugih država, dostavlja informacije o licencama.			
<i>Član 30.</i> Sankcije Ne dovodeći u pitanje sankcije ili postupke predviđene ovom Direktivom, države članice utvrđuju pravila o sankcijama koja se primjenjuju zbog spovođenja nacionalnih propisa donesenih u skladu s ovom Direktivom, te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovo sprovođenje. Sankcije moraju biti efikasne, srazmjerne, nediskriminatorne i odvraćajuće. Države članice obavještavaju Komisiju o tim odredbama najkasnije do datuma koji je utvrđen u prvom podstavu člana 36. stav 1. pa je bez odlaganja obavještavaju o svim naknadnim izmjenama koje bi na njih mogle uticati.	XX. KAZNE NE ODREDBE Član 174 Novčanom kaznom od 7.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako: 1) odstupi od primjene TSI, a da nije podnijelo zahtjev za odstupanje (član 18 stav 5); 2) ne dostavi Ministarstvu i organu uprave nadležnom za bezbjednost željezničkog saobraćaja spisak projekata koji se sprovode, a koji se nalaze u podmakloj fazi razvoja (član 8 stav 6); 3) zabranjuje, ograničava ili sprječava stavljanje na tržište sastavnih dijelova interoperabilnosti koji su proizvedeni u skladu sa ovim zakonom ili zahtijeva ponovno vršenje provjera koje su već izvršene kao dio postupka za izdavanje deklaracije o usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu (član 23 stav 1); 4) ne omogući prijavljenom tijelu praćenje podsistema u koji je činilac interoperabilnosti ugrađen u cilju ocjene	Potpuno usklađeno		

	pogodnosti za upotrebu činioca interoperabilnosti (član 21 stav 4); 5) zabranjuje, ograničava ili sprečava izgradnju, puštanje u rad i eksploataciju strukturnih podсистема koji čine željeznički sistem i ispunjavaju osnovne zahtjeve ili zahtijeva ponovno obavljanje provjera koje su već izvršene (član 22 stav 2); 6) ne povuče sa tržišta sastavne djelove interoperabilnosti (član 22 stav 4); 7) ne dozvoli prijavljenom tijelu pravo pristupa svim gradilištima, skladištima, proizvodnim pogonima, postrojenjima za prefabrikaciju i ispitivanje i sličnim objektima, ili ne da na uvid potrebnu dokumentaciju koja se odnosi na podсистem (član 25 stav 7); 8) pusti u rad i koristi strukturne podсистeme na željezničkim prugama Crne Gore bez dozvole za korišćenje (član 30 stav 1); 9) vozilo koje se registruje u Crnoj Gori, ne posjeduje dozvolu za tip vozila, bez obzira na proizvođača (član 33 stav 1); 10) koristi vozila koja nemaju pojedinačne dozvole za korišćenje (član 34 stav 6); 11) koristi vozilo bez dodatne dozvole za korišćenje u Crnoj Gori (član 35 stav 2); 12) u roku od osam dana od dana povlačenja ne obavijesti Agencija o povlačenju vozila iz saobraćaja (član 39 stav 5); 13) obnovi ili unaprijedi strukturni podсистem a prethodno ne dostavi			

	Agenciji dokumentaciju koja sadrži opis projekta (član 40 stav 1); 14) koristi vozilo koje nije upisano u registar željezničkih vozila (član 41 stav 2); 15) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne prijavi Agenciji promjene podataka koje su upisane u registar vozila (član 41 stav 4); 16) ne dostavi podatke ili promjene podataka za upis u registar infrastrukture (član 43); 17) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbjednošću (član 63 stav 1); 18) nakon izdavanja sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za prevoz ne omogući nadzor Agenciji nad sistemima za upravljanje bezbjednošću (član 64 st.1 i 6); 19) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 66 stav 1); 20) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o promjenama uslova na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbjednosti za prevoz (član 66 stav 8); 21) pruža usluge željezničkog prevoza u Crnoj Gori, a nije dobio dio B sertifikata o bezbjednosti za prevoz od Agencije (član 65 stav 3); 22) nema sertifikat o bezbjednosti za prevoz na industrijskoj odnosno lučkoj željeznici (član 69 stav 1);			

	23) upravlja željezničkom infrastrukturu, a nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturu (član 71 stav 1); 24) u roku od osam dana od dana nastanka promjene ne obavijesti Agencija o znatnim izmjenama infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture (član 71 stav 5); 25) nema sertifikat o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturu industrijske, odnosno lučke željeznice (član 73 stav 1); 26) postavi instalacije i uređaje na željezničkom području bez odobrenja Agencije (član 73 stav 2); 27) se na željezničkim stanicama ili stajalištima sa prosječnim dnevnim prometom od najmanje 70 vozova i 500 otpremljenih putnika pristupi vozovima nijesu izvedeni tako da putnici ne idu preko kolosjeka (član 79 stav 1); 28) se željeznička pruga, pruga industrijske željeznice, industrijski kolosjek i lučka željeznica ne odvaja ili ne ukršta u željezničkoj stanici, a nisu ispunjeni uslovi iz člana 80 st. 2 do 4; 29) prije početka radova ne obezbijedi mjesto na kojem se izvode radovi (član 81 stav 2); 30) po završetku radova sa željezničke pruge ne ukloni ostatke materijala, sredstva rada, signale i signalne oznake i druge predmete koji su			

	postavljeni prilikom izvođenja radova (član 81 stav 3); 31) ne održava gornji i donji stroj željezničkih pruga javne željezničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 82 stav 1); 32) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja željezničkih pruga, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 85 stav 5); 33) kada je kontaktna mreža pod naponom ne odredi izvore opasnosti, zabrane, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonsko elektroenergetskim postrojenjima (član 84 stav 1); 34) na uređajima koji se nalaze u neposrednoj blizini kontaktne mreže ne sprovede odgovarajuće mjere zaštite od štetnih električnih uticaja na pojedine uređaje ili njihove djelove (član 84 stav 2); 35) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 85 stav 1); 36) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 85 stav 2); 37) službena mjesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje željezničkog saobraćaja na željezničkoj pruzi, u			

	zavisnosti od maksimalne brzine kretanja voza, nijesu opremljena propisanim signalno-sigurnosnim uređajima i postrojenjima (član 86 stav 1); 38) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj (član 86 stav 2); 39) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 87 stav 2); 40) željezničke pruge na kojima je brzina kretanja voza od 100 do 160 km/h nijesu opremljene pružnim uređajima kod kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 89 stav 2); 41) ne održava željezničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i uredno obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju (član 90 stav 1); 42) vrši održavanje željezničke telekomunikacione mreže, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 90 stav 2); 43) ne donese i ne objavi red vožnje (član 92 st. 2 i 5); 44) sastav voza i raspored vozila u vozu ne osiguravaju efikasno kočenje i bezbjedno kretanje voza (član 94 stav 1);			

	45) nepravilno sastavi voz ili ne provjeri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 94 stav 2); 46) brzina voza nije prilagođena propisanim brzinama na određenoj željezničkoj pruzi ili na dijelu te pruge ili je prekoračana maksimalna brzina voza (član 95); 47) ne vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbjednost željezničkog saobraćaja (član 99 stav 1); 48) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 101 ovog zakona; 49) vozila nijesu opremljena propisanim kočnim uređajima (član 102 st.1 do 5); 50) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 103); 51) lokomotiva, motorni voz, motorna kola i vučno vozilo za posebne namjene nijesu opremljena u skladu sa članom 104 ovog zakona; 52) putnička kola nijesu opremljena u skladu sa članom 105 ovog zakona; 53) ako koristi vozilo, a da nije određeno lice zaduženo za njegovo održavanje (član 106 stav 4); 54) lice zaduženo za održavanje teretnih kola nije sertifikovano (član 107 stav 1);			

	55) ne održava vozila u stanju koje osigurava bezbjedan željeznički saobraćaj (član 107 stav 1); 56) vrši održavanje vozila, a ne posjeduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 107 stav 2); 57) ne obavi tehnički pregled vozila prije puštanja vozila u eksploataciju (član 110 stav 1); 58) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova (član 110 stav 2); 59) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 114 ovog zakona; 60) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji prilikom provjere znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost za obavljanje tih poslova ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije provjerena (član 115 stav 5); 61) dozvoli upravljanje vučnim vozilom licu koje ne ispunjava uslove iz člana 116 ovog zakona; 62) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 117); 63) izda sertifikat licu koje nema licencu, nije položilo ispit u vezi poznavanja određene vrste vučnih vozila i poznavanja željezničke infrastrukture na koju se sertifikat odnosi ili ne poznaje jezik, u slučaju obavljanja poslova na željezničkoj infrastrukturi druge države,			

	koji upravljač infrastrukture te države naznači (član 119); 64) ne vodi i ažurira registar sertifikata (član 122 stav 2); 65) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava uslove iz člana 125 ovog zakona; 66) dozvoli obavljanje poslova željezničkom radniku koji ne ispunjava propisane zdravstvene uslove (član 127 stav 1); 67) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 127 stav 1); 68) ne zabrani željezničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 133 stav 1); 69) ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje duže od 40 časova u sedmici (član 135 st. 1 i 2); 70) smjena staničnog osoblja traje duže od vremena propisanog članom 140 ovog zakona; 71) dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje manje od 12 časova (član 137); 72) smjena voznog osoblja traje duže od vremena propisanog čl. 140 i 141 ovog zakona;			

	73) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena propisanog članom 142 ovog zakona; 74) ne obezbijedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u inetroperabilnom prekograničnom saobraćaju (člana 143 stav 3); 75) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove suprotno čl.135 do 143; 76) ne organizuje unutrašnji nadzor (član 147); 77) Komisiji ne omogući obavljanje zadataka i slobodan pristup mjestu nesreće ili nezgode, vozilima, objektima i drugim informacijama (član 149 stav 1); 78) ne vrši istraživanje nesreća i nezgoda; 79) ne obavijesti Komisiju i inspektora za željeznički saobraćaj o nesreći i nezgodi u željezničkom saobraćaju; 80) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 155 stav 1); 81) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavijesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i željezničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne sarađuje u spasavanju povrijeđenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbjednosti tokom spasavanja (član 156 stav 3);			

	82) na željezničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nijesu postavljeni propisani signalni znaci za obavješćavanje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu i obavezi davanja propisanih zvučnih signala sa vučnog vozila (član 158 stav 3); 83) kontaktni provodnik iznad putnog prelaza u nivou nije postavljen na visini od najmanje 5,5 m, računajući od gornje ivice šine, pod uslovom da se sa obje strane putnog prelaza postave zaštitne kapije za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu na rastojanju od najmanje 8 m od najbliže šine mjereno po osi javnog puta i na visini od najmanje 4,5 m iznad kolovoza puta (član 159 stav 4); 84) na propisanoj udaljenosti od zaštitnih kapija sa jedne i druge strane putnog prelaza nijesu postavljeni odgovarajući znaci zabrane saobraćaja za drumska vozila čija ukupna visina, zajedno sa teretom na njemu, prelazi propisanu najveću dozvoljenu visinu, sa naznakom visine zaštitne kapije radi bezbjednog odvijanja drumskog saobraćaja preko putnog prelaza (član 159 stav 7); 85) na putnom prelazu ne sprovede propisane mjere za bezbjedan saobraćaj ili ako se putni prelazi ne održavaju u stanju kojim se obezbjeđuje bezbjedno odvijanje saobraćaja (član 161 stav 1);			

	86) željeznički saobraćaj na industrijskim i lučkim željeznicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 169 stav 1); 87) ne održava industrijsku odnosno lučku željeznicu (član 170); Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 500 eura do 1.000 eura. Za prekršaj iz stava 1 tač. 46), 47), 62), 63), 68), 83), 84) ovog člana i člana 151 stav 1 ovog zakona kazniće se fizičko lice novčanom kaznom od 300 eura do 1.000 eura. Član 175 Novčanom kaznom od 5.000 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako: 1) ne objedini tehničku dokumentaciju koja se prilaže uz deklaraciju o verifikaciji podsistema (član 25 stav 7); 2) ne označi vozila brojem koji mu je dodijeljen; 3) ne obezbijedi izvršenje potrebnih ispitivanja; 4) ne dostavi Agenciji godišnji izvještaj o bezbjednosti najkasnije do 30. juna tekuće za prethodnu godinu (član 55 stav 4); 5) u godišnjem izvještaju iz člana 55 stav 3 ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primjene zajedničke			

	bezbjednosne metode za procjenu i ocjenu rizika (član 57 stav 3); 6) ne definiše izvore opasnosti, zabrane, izuzetna dopuštanja, zajedničke odredbe o bezbjednom radu, posebne mjere bezbjednosti pri radu na kontaktnoj mreži, posebne mjere bezbjednosti pri radu na željezničkoj pruzi i pružnim postrojenjima, posebne mjere bezbjednosti pri radu na signalno-sigurnosnim, telekomunikacionim i pogonskim elektroenergetskim postrojenjima kada je kontaktna mreža pod naponom (član 84 stav 1); 7) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih željeznički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vrijeme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 88 stav 3); 8) ne donese poslovni red stanice (član 91 stav 1); 9) ne dostavi podatke upravljaču infrastrukture koji se odnose na zadatke željezničkih radnika zaposlenih kod tih prevoznika, kao i objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka (član 91 stav 2); 10) voz nije opremljen aparatima sa hemijskim sredstvima za gašenje požara i priborom za prvu pomoć, smještenim na lako dostupnim mjestima (član 98 stav 1); 11) voz za prevoz putnika nije unutra osvijetljen noću, a u tunelima u kojima			

	vožnja traje duže od jednog minuta i danju (član 98 stav 2); 12) lice zaduženo za održavanje ne sastavi i ne vodi dosije o održavanju za svako vozilo za koje je zaduženo (član 106 stav 8); 13) ne pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima (član 113 stav 3); 14) za polaganje ispita za izdavanje sertifikata angažuje ispitivača bez sertifikata; 15) bez odlaganja ne dostavi Agenciji kopiju uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti za rad željezničkog radnika posle obavljenog zdravstvenog pregleda; 16) se u slučajevima iz člana 119 stav 8 ovog zakona, u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima sertifikat za određeni dio željezničke infrastrukture; 17) ne ažurira sertifikat kad se nosilac sertifikata stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu željezničku infrastrukturu (član 119 stav 7); 18) u roku od tri dana od dana suspenzije ili oduzimanja sertifikata ne obavijesti Agencija o suspendovanim i oduzetim sertifikatima (član 120 stav 5); 19) ne preduzme mjere naložene od strane Agencije ili o tome ne obavijesti Agencija (član 120 stav 5);			

	20) ne ispunjava obaveze iz člana 122 stav 3 ovog zakona; 21) mašinovođi ne obezbijedi pristup podacima iz registra sertifikata (član 122 stav 4); 22) u slučaju prestanka radnog odnosa ne izda mašinovođi ovjerenu kopiju sertifikata i ne vrati propisanu dokumentaciju (član 123 stav 4); 23) ne preduzme mjere iz člana 124 stav 4 ovog zakona; 24) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje željezničkog saobraćaja (član 126 stav 5); 25) željezničkog radnika ne uputi na redovni zdravstveni pregled prije isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 129); 26) ne uputi željezničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 130 stav 1); 27) ne organizuje provjeru psihičke i fizičke sposobnosti željezničkih radnika; 28) u obrtnim jedinicama ne obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 142 stav 4); 29) ne donese akt iz člana 145 ovog zakona; 30) ne vodi evidenciju o nesrećama i nezgodama u željezničkom saobraćaju i o drugim pojavama značajnim za bezbjedan željeznički saobraćaj; 31) njegovo drumsko vozilo prelazi preko željezničke pruge suprotno članu 163 stav 1 ovog zakona;			

	32) ne održava industrijski kolosjek (član 169 stav 1); 33) ne donese akt iz člana 169 stav 2 ovog zakona. Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura. Novčanom kaznom od 300 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice za prelazak preko željezničke pruge suprotno članu 163 stav 5 ovog zakona. Član 176 Novčanom kaznom od 200 eura do 800 eura kazniće se fizičko lice-željeznički radnik ili drugo lice kada učestvuje u saobraćaju, ako: 1) se ne pridržava naređenja, ograničenja, zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 88 stav 2); 2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj provjeri stručne osposobljenosti (član 115 stav 3); 3) upravlja vučnim vozilom a ne posjeduje licencu i jedan ili više sertifikata ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da upravlja vučnim vozilom (član 117 stav 1); 4) ne podnese zahtjev Agenciji za ažuriranje dozvole u slučaju promjene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli; 5) umnožava licence za upravljanje vučnim vozilom (član 117 stav 5);			

	6) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema licencu ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 117 stav 8); 7) tokom upravljanja vučnim vozilom kod sebe nema sertifikat ili ga ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 119 stav 8); 8) o prestanku radnog odnosa kod poslodavca bez odlaganja ne obavijesti Agencija (član 123 stav 1); 9) reguliše željeznički saobraćaj, a ne posjeduje dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili mu je odlukom nadležnog organa zabranjeno da reguliše željeznički saobraćaj (član 125); 10) tokom regulisanja saobraćaja kod sebe nema dozvolu za regulisanje željezničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtjev ovlašćenog lica Agencije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod željezničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora za željeznički saobraćaj (član 126 stav 4); 11) se prije raspoređivanja na druge poslove, odnosno prije upućivanja na školovanje ili stručno osposobljavanje ne podvrgne zdravstvenom pregledu (član 128 stav 1);			

	12) ako se ne podvrgne redovnom ili vanrednom zdravstvenom pregledu na koji je upućen (čl. 129 i 130); 13) se u toku obavljanja poslova na koje je raspoređen osjeća umornim, bolesnim ili je iz drugih razloga nesposoban za dalje obavljanje poslova o tome ne obavijesti odgovorno lice kod upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika i da prestane da obavlja poslove ako ocijeni da ih ne može bezbjedno obavljati (član 133 stav 1); 14) uzima alkoholna pića, opojne droge ili psihoaktivna sredstva za vrijeme obavljanja poslova ili počne sa radom iako u organizmu ima alkohola ili je pod dejstvom opojnih droga, odnosno psihoaktivnih sredstava (član 133 stav 3); 15) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu iz člana 128 ovog zakona na koji je upućen; 16) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama člana 144 ovog zakona; 17) ne nosi službeno odjelo i propisane službene oznake prilikom vršenja željezničkog saobraćaja (član 146 stav 1).			
Član 31. Prilagođavanje priloga 1. Mjere namijenjene izmjenama elemenata Direktive koji nisu ključni, prilagođavanjem priloga naučnom i tehničkom napretku, donose se u skladu s regulatornim	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. U hitnim slučajevima, Komisija može primijeniti hitan postupak iz člana 32. stava 4. 2. Ako se prilagođavanje odnosi na područje zdravlja i bezbjednosne uslove ili stručnu osposobljenost, Komisija osigurava da će se prije njihove pripreme sprovesti savjetovanje sa socijalnim partnerima.				
Član 32. Odbor 1. Komisiji pomaže Odbor ustanovljen prema članu 21. Direktive 96/48/EZ. 7. Kada se bude upućivalo na ovaj stav, primjenjuju se članovi 5. i Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njenog člana 8. Razdoblje utvrđeno u članu 5. stavu 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca. 2. Kada se bude upućivalo na ovaj stav, primjenjuju se članovi 5a. stavovi 1. do 4. i član 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njenog člana 8. 3. Kada se bude upućivalo na ovaj stav, primjenjuju se članovi 5a. stavovi 1., 2., 4. i 6. i član 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njenog člana 8.	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		
Član 33. Izvještaj Agencija ocjenjuje razvoj davanja ovlaštenja mašinovođama u skladu s ovom Direktivom. Najkasnije u roku od četiri godine nakon donošenja osnovnih parametara registara predviđenih članom 22. stavom 4., ona Komisiji podnosi izvještaj uključujući, prema potrebi, prijedlog za poboljšanje sistema u pogledu: (a) postupaka za izdavanje dozvola i potvrda;	Nema odgovarajuće odredbe	Neprenosivo		

(b) akreditacije centara za osposobljavanje i ispitivača; (c) sietem kvalitete, koji su uspostavila nadležna tijela; (d) uzajamnog priznavanja potvrda; (e) primjerenosti zahtjeva osposobljavanja utvrđenih u Prilozima IV., V. i VI. u vezi sa strukturom tržišta i kategorijama iz člana 4. stava 2. tačke (a); (f) međusobne povezanosti registara i mobilnosti na tržištu rada. Nadalje, Agencija može u tom izvještaju preporučiti mjere u vezi s teoretskim i praktičnim provjeravanjem stručnog znanja podnositelaca zahtjeva za dobijanje usklađene potvrde za željeznička vozila i dotičnu željezničku infrastrukturu. Komisija na temelju ovih preporuka donosi odgovarajuće mjere i ako je potrebno, predlaže izmjene ove Direktive.				
Član 34. Upotreba inteligentnih kartica Agencija do 4. decembra 2012. mora razmotriti mogućnost upotrebe inteligentnih kartica kojima se spajaju dozvola i potvrda, predviđene u članu 4., te će pripremiti analizu troškova i koristi. Mjere namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, koje se odnose na tehničke i operativne specifikacije za inteligentne kartice, moraju se donijeti na osnovi nacrtu koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz člana 32. stava 3. Ako uvođenje inteligentne kartice ne uključuje nikakve izmjene ove Direktive i njenih priloga, specifikacije inteligentne kartice donose se u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2.	Pravilnik o obrascu i bližem načinu izdavanja licence i sertifikata za upravljanje vučnim vozilom, "Službeni list CG", br. 49/2014	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenem podzakonskog akt kojim će se regulisati upotreba inteligentnih kartica.	IV kvartal 2026

<i>Član 35.</i> Saradnja Države članice pomažu jedna drugoj pri sprovođenju ove Direktive. Nadležna tijela sarađuju tokom ove faze sprovođenja. Agencija promoviše ovu saradnju i s tim ciljem organizuje sastanke s predstavnicima nadležnih tijela.	Zakon o željeznici ("Sl. list CG", broj 89/2025), Nadležnosti Agencije član 98 stav 1 26) ostvaruje saradnju sa međunarodnim organizacijama, Evropskom agencijom za željeznice i organima drugih država nadležnim za bezbjednost i interoperabilnost u željezničkom saobraćaju i regulisanje tržišta željezničkih usluga; 27) vodi evidencije propisane ovim zakonom i zakonom kojim se uređuju bezbjednost i interoperabilnost željeznice.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 36.</i> Sprovođenje 1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 4. decembra 2009. One o tome odmah obavještavaju Komisiju. Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadrže uput na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takav uput. Načine tog upućivanja određuju države članice. 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija o tome obavještava druge države članice. 3. Obveze prenošenja u svoje nacionalno zakonodavstvo i sprovođenje ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sistem.	Podzakonski akti 177 Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona. Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana, primjenjivaće se podzakonski akti doneseni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih željeznica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.	Potpuno usklađeno		
<i>Član 37.</i> Postupno sprovođenje i prelazna razdoblja	Podzakonski akti 177	Potpuno usklađeno		

Ova se Direktiva sprovodi postupno, kako je prikazano u nastavku. 1. Registri iz člana 22. uspostavljaju se u razdoblju od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz člana 22. stava 4. a) U roku od dvije godine po donošenju osnovnih parametara registara iz člana 22. stava 4., mašinovođama koji rade na prekograničnom saobraćaju, unutrašnjem saobraćaju u drugoj državi ili uslugama prevoza robe u drugoj državi članici ili koji rade u najmanje dvije države članice, izdaju se potvrde ili dozvole u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe iz tačke 3. Od istog datuma, sve mašinovođe koje pružaju gore navedene usluge, uključujući i one koji još nisu dobili dozvolu ili potvrdu u skladu s ovom Direktivom, moraju ispunjavati uslove redovne provjere predviđene u članu 16. (b) U roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara, kako je predviđeno u tački 1., sve se nove dozvole i potvrde moraju izdavati u skladu s ovom Direktivom, ne dovodeći u pitanje odredbe tačke 3. (c) U roku od sedam godina nakon uspostavljanja registara iz stava 1., sve mašinovođe moraju imati dozvole i potvrde u skladu s ovom Direktivom. Tijela nadležna za izdavanje uzimaju u obzir cjelokupnu stručnu osposobljenost koju je stekao pojedini mašinovođa, na način da taj zahtjev ne prouzrokuje nepotrebna upravna ili sinansijska opterećenja. Ovlaštenja na vožnju ranije dana mašinovođama očuvat će se koliko god je to moguće. Međutim, tijela koja izdaju dozvole mogu odlučiti mora li mašinovođa ili skup mašinovođa, po potrebi, polagati dodatne ispite i/ili polaziti dodatnu obuku prije nego što dobiju dozvole i/ili potvrde u skladu s ovom Direktivom. 3. Mašinovođe koje su ovlašćene za vožnju u skladu s odredbama koje su bile na snazi prije primjene stava 2. tački (a) ili (b), mogu nastaviti obavljati svoju profesionalnu	Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona. Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana, primjenjivaće se podzakonski akti doneseni na osnovu Zakona o udruživanju u Zajednicu jugoslovenskih željeznica („Službeni list SFRJ“, broj 18/78) i Zakona o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Službeni list CG“, broj 1/14), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom. Usaglašavanje poslovanja 179 Upravljač i željeznički prevoznici dužni su da usklade Sistem upravljanja bezbjednošću sa ovim Zakonom u roku od 3 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.			

djelatnost na osnovi svojih ovlaštenja i bez primjene odredaba iz ove Direktive, i do sedam godina od uspostavljanja registara predviđenih u tački 1. U slučaju kandidata za mašinovođe koji su počeli pohađati odobreni obrazovni program i program osposobljavanja prije primjene stava 2. toalčki (a) ili (b) države članice mogu izdati ovlaštenja u skladu s postojećim nacionalnim odredbama. Mašinovođe i kandidate za mašinovođe iz ovog stava, dotično nadležno tijelo ili tijela mogu, u izuzetnim slučajevima, izuzeti od ispunjavanja zdravstvenih zahtjeva utvrđenih u Prilogu II. Važenje ovlaštenja koje je izdato s takvim izuzetkom mora biti ograničeno na područje dotične države članice. 4. Nadležna tijela, željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture osiguravaju postupno uvođenje redovnih provjera, koje odgovaraju onima predviđenim u članu 16., za mašinovođe koje nemaju dozvole i potvrde izdate u skladu s ovom Direktivom. 1. Na zahtjev države članica, Komisija će uz konsultacije s tom državom članicom od Agencije zatražiti sprovođenje analize troškova i koristi primjene odredaba ove Direktive na mašinovođe koji voze isključivo na području te države članice. Analiza troškova i koristi obuhvata period od 10 godina. Ta se analiza troškova i koristi podnosi Komisiji u roku od dvije godine nakon uspostavljanja registara iz tačke 1. Ako analiza troškova i koristi pokaže da su troškovi primjene odredaba ove Direktive na te mašinovođe veći od koristi, Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2. o tome odlučuje u roku od šest mjeseci nakon podnošenja rezultata analize troškova i koristi. U toj se odluci može predvidjeti da se odredbe stava 2. tačaka (b) i (c) ovog člana ne moraju primjenjivati na te mašinovođe na području dotične države članice u razdoblju do deset godina.				

Najkasnije 24 mjeseca prije isteka ovog privremenog perioda izuzeća, uzimajući u obzir razvoj u željezničkom sektoru u dotičnoj državi članici, Komisija može, u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2., zatražiti od Agencije sprovođenje još jedne analize troškova i koristi, koja se Komisiji mora predati najkasnije 12 mjeseci prije isteka tog privremenog perioda izuzeća. Komisija donosi odluku u skladu s postupkom opisanim u drugom podstavu ove tačke.				
PRILOG I. OBRAZAC DOZVOLE I USKLAĐENE DOPUNSKE POTVRDE ZAJEDNICE 1. IZGLED DOZVOLE Vanjski izgled dozvole za mašinovođe mora biti u skladu sa standardima ISO 7810 i 7816-1. Legitimacija je izrađena od polikarbonata. Postupak kojim se provjerava je li izgled dozvole za mašinovođu u skladu s međunarodnim standardima mora ispunjavati standard ISO 10373. 2. SADRŽAJ DOZVOLE Prednja strana dozvole mora sadržati: (a) riječi „Dovola za mašinovođe”, otisnute velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu; (b) ime države članice koja izdaje dozvolu; (c) znak prepoznavanja države članice koja izdaje dozvolu, u skladu sa standardom ISO 3166, koji označava kod države, a koji mora biti otisnut u negativu u pravougaoniku plave boje i okružen s 12 žutih zvjezdica; (d) podaci koji su specifični za izdatu dozvolu, numerisani na sljedeći način: i. prezime nosioca;	Pravilnik o obrascu i bližem načinu izdavanja licence i sertifikata za upravljanje vučnim vozilom, "Službeni list CG", br. 49/2014	Potpuno usklađeno		

ii. ime(-na) nosioca; iii. datum i mjesto rođenja nosioca; iv. — datum izdavanja dozvole, — datum isteka važenja dozvole, — naziv nadležnog tijela koje izdaje dozvolu, — referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposlenom (neobavezno); v. broj dozvole koji omogućava pristup podacima u nacionalnom registru; vi. fotografiju nosioca; vii. potpis nosioca; viii. stalni boravak ili adresu nosioca (neobavezno); (e) riječi „Obrazac Evropskih zajednica” na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu i riječi „Dozvola za vožnju voza” na ostalim jezicima Zajednice, otisnute žutom bojom, koji čine pozadinu dozvole; (f) referentne boje: — plava: Pantone Reflex blue, — žuta: Pantone yellow; (g) dodatne podatke ili ograničenja upotrebe iz zdravstvenih razloga, koju propisuje nadležno tijelo u skladu s Prilogom II., u kodiranom obliku. Kodove utvrđuje Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz člana 32. stava 2. i na temelju preporuke Agencije. 3. POTVRDA Potvrda mora sadržati: (a) prezime nosioca; (b) ime(-na) nosioca; (c) datum i mjesto rođenja nosioca;				

(d) — datum izdavanja potvrde, — datum isteka važenja potvrde, — naziv nadležnog tijela koje izdaje potvrdu, — referentni broj koji je poslodavac dodijelio svom zaposlenom (neobavezno); (e) broj dozvole, koji omogućava pristup podacima u nacionalnom registru; (f) fotografiju nosioca; (g) potpis nosioca; (h) stalni boravak ili adresu nosioca (neobavezno); (i) naziv i adresu željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture za koje je mašinovođa ovlašten upravljati vozom; (j) kategoriju u kojoj je nosioc ovlašten upravljati vozom; (k) vrstu ili vrste željezničkih vozila, kojima nosioc smije upravljati; (l) infrastrukture na kojima je nosioc ovlašten upravljati vozom; (m) sve dodatne podatke ili ograničenja; (n) poznavanje jezika. 4. MINIMALNI PODACI KOJI MORAJU BITI SADRŽANI U NACIONALNIM REGISTRIMA: (a) Podaci koji se odnose na dozvolu: Svi podaci koji se pojavljuju na dozvoli i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u članovima 11. i 16. (b) Podaci koji se odnose na potvrdu: Svi podaci koji se pojavljuju na potvrdi i podaci koji se odnose na zahtjeve o provjerama, predviđenim u članovima 12., 13. i 16.				

PRILOG II. ZDRAVSTVENI ZAHTEJEVI 1. OPSTI ZAHTEJEVI 1.1. Mašinovođe ne smiju imati nikakvih zdravstvenih tegoba, niti uzimati lijekove, farmaceutske proizvode ili sredstva koja bi lako mogla prouzrokovati: — iznenadan gubitak svijesti, — Nedostatak pažnje ili koncentracije, — iznenadnu nesposobnost obavljanja posla, — gubitak ravnoteže ili koordinacije, — znatno ograničenje pokretljivosti. 1.2. Vid Potrebno je ispuniti sledeće zahtjeve u pogledu vida: — oštrina vida na daljinu s naočarima/kontaktnim sočivima ili bez: 1,0; najmanje 0,5 za slabije oko, — maksimalne korekcija sočiva: dalekovidost + 5/kratkovidost – 8. Odstupanja su dozvoljena u izuzetnim slučajevima i na temelju mišljenja specijaliste za očne bolesti. Tada ljekar odlučuje, — oštrina vida na blizinu i pri srednjoj udaljenosti: zadovoljavajuća, s naočarama/kontaktnim sočivima ili bez,	Opšti uslovi koje u zdravstvenom pogledu moraju ispunjavati željeznički radnici Član 127 Željeznički radnik mora da ispunjava propisane zdravstvene uslove i mora da bude psihički i fizički sposoban za obavljanje poslova u željezničkom saobraćaju (u daljem tekstu: zdravstvena sposobnost). Zdravstvene uslove iz stava 1 ovog člana, način utvrđivanja zdravstvene sposobnosti i rokove za provjeravanje propisuje Ministarstvo uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem Pravilnika o zdravstvenim uslovima, načinu utvrđivanja zdravstvene sposobnosti	II kvartal 2026

— kontaktna sočiva i naočale su dozvoljene, kada ih redovno kontroliše specijalist, — normalno raspoznavanje boja: upotreba priznatih testova, kao što je Ishihara, i po potrebi i drugih priznatih testova, — vidno polje: potpuno, ▼ M1 — vid na oba oka: učinkovit, ▼ B — binokularni vid: učinkovit, — prepoznavanja signala u boji: test se temelji na prepoznavanju pojedinih boja, a ne na relativnim razlikama, — osjetljivost na kontraste: dobra, — bez progresivnih očnih bolesti, — očni implantati, keratotomije i keratektomije su dozvoljene samo pod uslovom da se kontrolišu godišnje ili povremeno prema odluci ljekara sposobnost podnošenja bljeskanja, — kontaktna sočiva u boji i fotokromatska sočiva nisu dozvoljena. Sočiva s UV filterom su dozvoljena. 1.3. Zahtjevi za sluh i govor Zadovoljavajuć sluh dokazan audiogramom, odnosno: — dovoljno oštar sluh za vođenje telefonskog razgovora i sposobnost da se čuju tonski znakovi upozorenja i poruke s radija.				

Kao smjernice uzimaju se sledeće vrijednosti: — oštećenje sluha ne smije prelaziti 40 dB pri 500 i 1 000 Hz, — oštećenje sluha ne smije prelaziti 45 dB pri 2 000 Hz za uho koje slabije provodi zvuk, — ne smije postojati anomalija vestibularnog sistema, — ne smije postojati trajni poremećaj govora (u slučaju kada je potrebna glasna i jasna razmjena poruka), — upotreba slušnih aparata dozvoljena je u posebnim slučajevima. 1.4. Trudnoća U slučaju smanjene otpornosti ili na osnovu patološkog stanja, trudnoća se mora smatrati razlogom privremenog obustavljanja rada mašinovođe. Moraju se primjenjivati zakonske odredbe za zaštitu trudnih vozačica. 2. MINIMALNI SADRŽAJ PREGLEDA PRIJE ZAPOSŁJAVANJA 2.1. Zdravstveni pregledi: — opšti zdravstveni pregled, — pregled osjetljivih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja), — analiza krvi i urina, između ostalog i radi ustanovljavanja moguće šećerne bolesti, ako su takve analize potrebne radi ocjene fizičke sposobnosti kandidata, — elektrokardiogram (EKG) pri mirovanju, — testiranje na psihotropne supstance kao što su droge ili psihotropni lijekovi i zloupotreba alkohola, što dovodi u pitanje sposobnost kandidata za rad,				

— kognitivne sposobnosti: pozornost i koncentracija; pamćenje, opažanje, prosuđivanje, — komunikacija, — psihomotoričke sposobnosti: vrijeme reakcije, koordinacija ruku. Psihološki pregledi za utvrđivanje sposobnosti za rad Svrha je psiholoških pregleda utvrđivanje sposobnosti za rad pri zapošljavanju i radu s osobljem. Prilikom utvrđivanja sadržaja psihološke procjene, ispitivanjima je potrebno ustanoviti da mašिनovođa ne pokazuje dokazane psihološke nedostatke za obavljanje posla, posebno u pogledu operativne sposobnosti ili mogućih ličnih faktora, koje bi mogle ugroziti sigurno obavljanje poslova. 3. REDOVNI PREGLEDI NAKON ZAPOSŁJAVANJA 3.1. Učestalost Zdravstveni pregledi (fizičke sposobnosti) moraju se sprovoditi najmanje svake tri godine do starosne granice od 55 godina, a nakon toga svake godine. Pored navedene učestalosti, ljekar akreditovan ili priznat u skladu s članom 20. mora povećati učestalost pregleda, ako to zahtijeva zdravstveno stanje člana osoblja. Ne dovodeći u pitanje član 16. stav 1. potrebno je sprovesti odgovarajući zdravstveni pregled kada postoji sumnja da nosioc dozvole ili potvrde više ne ispunjava zdravstvene zahtjeve predviđene u dijelu 1. Priloga II. Fizičku sposobnost potrebno je provjeravati redovno i nakon svake nezgode pri radu ili svakog prekidanja rada nakon nezgode u koju su bile uključene i osobe. Ljekar akreditovan ili priznat u skladu s članom 20. može odlučiti da				

sprovede i dodatne odgovarajuće zdravstvene preglede, posebno nakon bolovanja koje je trajalo najmanje 30 dana. Poslodavac mora zahtijevati da ljekar akreditovan ili priznat u skladu s članom 20. provjeri fizičku sposobnost mašinovođe, ako ga je poslodavac morao ukloniti s radnog mjesta iz bezbjednosnih razloga. 3.2. Minimalni sadržaj redovnih zdravstvenih pregleda Ako mašinovođa ispunjava kriterijume pregleda prije zapošljavanja, redovni zdravstveni pregledi moraju uključivati barem sledeće: — opšti zdravstveni pregled, — pregled osjetilnih funkcija (vid, sluh, raspoznavanje boja), — analizu krvi i urina, za otkrivanje moguće šećerne bolesti, te ostalih bolesti na osnovi nalaza kliničkog pregleda, — testovi na droge, ako postoje kliničke indikacije. Pored toga, za mašinovođe starije od 40. godina mora se obaviti i EKG pri mirovanju.				
<i>PRILOG III.</i> METODA OSPOSOBLJAVANJA Potrebno je osigurati odgovarajuću ravnotežu između teoretskog osposobljavanja (učionica i demonstracije) i praktičnog osposobljavanja (na radnom mjestu, vožnja pod nadzorom i vožnja bez nadzora na prugama koje su zatvorene za saobraćaj u vrijeme osposobljavanja). Računarski podržana obuka mora biti prihvaćena za individualno učenje saobraćajnih i signalnih pravila itd.	Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114 Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: 3) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenjem podzakonskog akta kojim će se regulisati uslovi i način stručnog osposobljavanja željezničkih radnika	I kvartal 2026

Korištenje simulatora, iako nije obavezno, može biti korisno za učinkovito osposobljavanje mašinovođa. Oni su posebno korisni pri osposobljavanju za rad u neuobičajenim uslovima ili za pravila koja se rijetko koriste. Oni imaju i izraženu prednost omogućavajući mašinovođama učenje reakcija u situacijama za koje nije moguće osposobljavanje u stvarnom svijetu. U načelu se moraju koristiti simulatori zadnje generacije. Što se tiče sticanja znanja o putevima vožnje, prednost se daje pristupu gdje mašinovođa na određenom broju putovanja prugom, danju i noću, prati drugog mašinovođu. Kao alternativnu metodu osposobljavanja moguće je koristiti video snimke koji prikazuju prugu iz ugla mašinovođe u kabini.	4) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona. Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja. Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana. Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata. U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita. Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu. Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve.			

	U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinstvo, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinstvo. Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita. Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona. Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona. Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija. Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača. Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.			
<i>PRILOG IV.</i> OPŠTE STRUČNO ZNANJE I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE	Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenem podzakonskog akta	I kvartal 2026

Cilj „opšteg osposobljavanja” pružanje je „opšte” stručne osposobljenosti na svim područjima koja su važna za zanimanje mašinovođe. Opšte osposobljavanje će se u tom pogledu usredsrediti na osnovna znanja i principa koji se mogu primijeniti nezavisno o vrsti i obilježjima željezničkih vozila ili infrastrukture. Može se organizovati bez praktičnih vježbi. Stručna osposobljenost u vezi s posebnim vrstama željezničkih vozila ili u vezi sa bezbjednosnim i operativnim pravilima i tehnikama za posebnu infrastrukturu ne spada pod „opštu” stručnu osposobljenost. Osposobljavanje za postizanje stručne osposobljenosti za posebna željeznička vozila ili infrastrukturu odnosi se na dozvolu mašinovođe i propisano je u prilogima V. i VI. Opšte osposobljavanje obuhvata teme navedene u nastavku od 1. do 7. Redoslijed kojim su navedene nije redoslijed važnosti. Glagoli i glagolske imenice koje se koriste na popisu označavaju obilježja stručne osposobljenosti za koju se očekuje da će ih polaznik postići. Njihovo je značenje opisano u sledećoj tablici:	<table><tr><td>Vrsta stručne osposobljenosti</td><td>Opis</td></tr><tr><td>znati, opisati</td><td>opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa</td></tr><tr><td>razumjeti, utvrditi</td><td>opisuje utvrđivanje i memorisanje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definisanom okviru</td></tr></table>	Vrsta stručne osposobljenosti	Opis	znati, opisati	opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa	razumjeti, utvrditi	opisuje utvrđivanje i memorisanje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definisanom okviru	Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima: 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. Centar za stručno osposobljavanje pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra za stručno osposobljavanje tako i drugim licima. Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju. Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija. Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana.	kojim će se regulisati uslovi i način stručnog osposobljavanja željezničkih radnika
Vrsta stručne osposobljenosti	Opis								
znati, opisati	opisuje stjecanje znanja (podataka, činjenica) koje je potrebno za razumijevanje odnosa								
razumjeti, utvrditi	opisuje utvrđivanje i memorisanje konteksta, obavljanja zadataka i rješavanja problema u definisanom okviru								

Posao mašinovođe, radno okruženje, uloga i odgovornost mašinovođe u procesu željezničkog saobraćaja, stručni i lični zahtjevi dužnosti mašinovođe: poznavanje glavnih ideja zakonodavstva i propisa koji se odnose na željeznički saobraćaj i njegovu bezbjednost (zahtjevi i postupci u vezi s davanjem ovlaštenja mašinovođama, opasnim materijama, zaštitom okoline, zaštitom od požara itd.); razumijevanje posebnih zahtjeva te stručnih i osobnih uslova (rad uglavnom bez kolega, rad u smjenama unutar ciklusa od 24 sata, lična zaštita i bezbjednost, čitanje i ažuriranje dokumenata itd.); razumijevanje odgovornog ponašanja u situacijama od kritične važnosti za bezbjednost (uzimanje lijekova, alkohola, droga i drugih psihoaktivnih supstanci, bolest, stres, umor itd.) utvrđivanje referentnih i operativnih dokumenata (npr. pravilnika, priručnika o putevima vožnje, priručnika za mašinovođe itd.); utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba; razumijevanje važnosti preciznosti prilikom obavljanja dužnosti i primjene radnih metoda; razumijevanje zaštite zdravlja i bezbjednosti na radu (npr. kodeks ponašanja na šinama i u blizini šina, kodeks ponašanja za bezbjedan ulazak u vučno vozilo i izlazak iz njega, ergonomija, bezbjednost pravila za osoblje, lična zaštitna oprema itd.); poznavanje vještina i principa u vezi s ponašanjem (upravljanje stresom, ekstremne situacije itd.); poznavanje principa zaštite okoline (održiva vožnja itd.). Željezničke tehnologije, uključujući bezbjednosna načela koja stoje iza saobraćajnih propisa: poznavanje principa, propisa i odredbi koje se odnose na bezbjednost u željezničkom saobraćaju; utvrđivanje odgovornosti i funkcija uključenih osoba. Osnovna načela željezničke infrastrukture:	Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat; 3) datum izdavanja sertifikata. Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit. Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.			

poznavanje sistemskih i strukturalnih principa i parametara; poznavanje upštih karakteristika šina, stanica, ranžirne stanice; poznavanje željezničkih struktura (mostova, tunela, skretnica itd.); poznavanje načina odvijanja željezničkog saobraćaja (jednokolosiječno, dvokolosiječno itd.); poznavanje signalizacije i sistema za upravljanje vozom; poznavanje bezbjednosnih uređaja (detektori pregrijanosti osovinskih ležajeva, detektori dima u tunelima itd.); poznavanje napajanja vučnih vozila električnom energijom (kontaktna mreža, treća šina itd.). Osnovna načela operativne komunikacije: poznavanje važnosti komunikacije te načina i postupaka komunikacije utvrđivanje osoba koje mašinovođa mora kontaktirati kao i njihove uloge i odgovornosti (osoblje upravljača željezničke infrastrukture, radne dužnosti ostalog osoblja voza itd.); utvrđivanje situacija/uzroka koji zahtijevaju započinjanje komunikacije; razumijevanje komunikacijskih metoda. 5. Vozovi, njihov sistem i tehnički zahtjevi za vučna vozila, teretne vagone, putničke vagone i ostala željeznička vozila: (a) poznavanje generičkih vrsta pogona (električni, dizelski, parni itd.); (b) opisivanje razmještaja elemenata unutar vozila (okretna postolja, karose-rija, vozačka kabina, zaštitni sistem itd.); (c) poznavanje sadržaja oznaka i sistem za označivanje; (d) poznavanje dokumentacije o sastavu voza; (e) razumijevanje kočionih sistema i izračuna učinkovitosti kočenja; (f) utvrđivanje brzine voza;	Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114 Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona. Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja. Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana. Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata. U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita. Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na			

(g) utvrđivanje najvećeg dopuštenog opterećenja i sila na kvačilu; (h) poznavanje djelovanja i svrhe sistema za upravljanje vozom. 6. Opasnosti koje su uopšteno povezane sa željezničkim saobraćajem: (a) razumijevanje načela bezbjednosti saobraćaja; (b) poznavanje rizika povezanih sa željezničkim saobraćajem i različitih načina njihovog sprečavanja; (c) poznavanje incidenata koji su važni za bezbjednost i razumijevanje potrebnog ponašanja/reakcije; (d) poznavanje postupaka koji se primjenjuju u slučaju nesreća u kojima su sudjelovale osobe (npr. evakuacija). 7. Osnovna načela fizike: (a) razumijevanje sila koje djeluju na točkove; (b) utvrđivanje faktora koji utiču na efikasnost ubrzanja i kočenja (vremenski uslovi, oprema za kočenje, smanjeno prljanje, posipanje pijeskom itd.); (c) razumijevanje principa električne energije (strujni krugovi, mjerenje napona itd.).	kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu. Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve. U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu. Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita. Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona. Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona. Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji.			

	Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija. Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača. Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo. Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika Član 115 Željeznički radnici moraju se stručno usavršavati i njihova stručna osposobljenost se mora provjeravati. Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši prevoznik ili upravljač (u daljem tekstu: poslodavac). Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna. Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se svake dvije godine i obuhvata poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom. Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se: 5) poslije svakog odsustva željezničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci; 6) ako željeznički radnik ne ispunjava propisane obaveze			

	u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmjene važećih propisa; 7) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja; 8) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila. Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti. Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac.			
<i>PRILOG V.</i> STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Nakon što se sprovede posebno osposobljavanje u odnosu na željeznička vozila, mašinovođe moraju biti sposobni sprovesti sledeće zadatke: 1. ISPITIVANJE I PROVJERA PRIJE POLASKA Mašinovođa mora znati: — prikupiti dokumentaciju i potrebnu opremu, — provjeriti funkcionalnost vučnog vozila,	Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113 Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima: 1) odgovarajući prostor; 2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja.	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenem podzakonskog akt kojim će se definisati program stručnog osposobljavanja željezničkih radnika i uslovi i način obavljanja stručnog ispita	I kvartal 2026

— provjeriti podatke unesene u dokumentaciju koja se nalazi na vučnom vozilu, — na temelju navedenih provjera i testova utvrditi da je vučna jedinica pogodna za vuču voza kao i funkcionalnost bezbjednosne opreme, — pri primopredaji lokomotive ili na početku putovanja provjeriti dostupnost i funkcionalnost propisane zaštitne i bezbjednosne opreme, — sprovesti sve rutinske radove preventivnog održavanja. 2. POZNAVANJE ŽELJEZNIČKIH VOZILA Za upravljanje lokomotivom, mašinovođe moraju biti upoznati s upravljačkim elementima i pokazivačima koji im stoje na raspolaganju, a posebno one koji se odnose na: — sistem vuče, — sistem kočenja, — opremu vezanu uz bezbjednost saobraćaja. Kako bi otkrili i locirali nepravilnosti na željezničkim vozilima, te kako bi o njima izvještavali i odlučivali što je potrebno za njihov popravak, te u određenim slučajevima, samostalno poduzimali korake, mašinovođe moraju poznavati: — mehaničke konstrukcije, — opremu za vješanje i priključivanje, — pogonski mehanizam, — bezbjednosnu opremu, — rezervoare za gorivo, sisteme opskrbe gorivom, ispušne sisteme, — značenje oznaka u unutrašnjosti i na vanjskim dijelovima željezničkih vozila, a posebno simbola koji se koriste za prevoz opasnih materija, sistem za registraciju, — električne i pneumatske sisteme,	Centar za stručno osposobljavanje pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra za stručno osposobljavanje tako i drugim licima. Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju. Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija. Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana. Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži: 1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat; 3) datum izdavanja sertifikata.			

— sisteme oduzimača struje i visokonaponske sisteme, — komunikacijsku opremu (radijsku vezu između transporter a i voza itd.), — pripremu vožnje, — sastavne dijelove željezničkih vozila, njihovu funkciju i posebne sisteme vagona, posebno sisteme za zaustavljanje vlaka pražnjenjem glavnog zračnog voda, — sistem kočnja, — dijelove specifične za vučna vozila, — pretvarače, motore i reduktore. — TESTIRANJE KOČNICA — Mašino vođe moraju biti sposobni: — prije polaska provjeriti i izračunati kočnu masu voza, koja mora skladno dokumentima voza odgovarati kočnoj masi za tu prugu, — prije polaska, pri polasku i tokom vožnje provjeriti funkcioniranje različitih sastavnih dijelova sistema kočnja vučnog vozila i voza. — REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VOZA S OBZIROM NA KARKTERISTIKE PRUGE — Mašino vođe moraju biti sposobni: — uzeti u obzir podatke koji im se daju prije polaska, — utvrditi način vožnje i graničnu brzinu voza na temelju varijabli kao što su ograničenja brzine, vremenski uslovi ili moguće promjene signalizacije. — UPRAVLJANJE VOZOM NA NAČIN KOJIM SE NE OŠTEĆUJE OPREMA NITI VOZILA — Mašino vođe moraju biti sposobni:	Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit. Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.			

— koristiti sve dostupne upravljačke sisteme u skladu s važećim pravilima, — pokrenuti voz uzimajući u obzir ograničenja trenja i snage, — koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željezničkim vozilima i opremi. 6. NEPRAVILNOSTI Mašinovođe moraju biti sposobni: — prepoznati neuobičajene događaje u vezi s ponašanjem voza, — pregledati voz i utvrditi znakove nepravilnosti, razlikovati ih, reagovati u skladu s njihovom relativnom važnosti, te ih pokušati popraviti, dajući uvijek prednost bezbjednosti željezničkog saobraćaja i osoba, — poznavati raspoloživa zaštitna i komunikacijska sredstva. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE TIJEKOM VOŽNJE, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA UČESTVUJU OSOBE Mašinovođe moraju biti sposobni: — poduzeti mjere zaštite voza i pozvati pomoć u slučaju nesreće u kojoj su učestvovali putnici u vozu, — odrediti prevoze li se vozom opasne materije i prepoznati ih na temelju dokumentacije voza i popisa vagona,				

— poznavati postupke za evakuaciju voza u slučaju nužde. 8. USLOVI ZA NASTAVAK VOŽNJE NAKON POREMEĆAJA U KOJOJ SU UČESTVOVALA ŽELJEZNIČKA VOZILA Nakon poremećaja mašinovođe moraju biti sposobni ocijeniti može li voz nastaviti vožnju i pod kojim uslovima, tako da o tim uslovima što je prije moguće obavijeste upravljača željezničke infrastrukture. Mašinovođe moraju biti sposobni utvrditi je li potrebna stručna ocjena prije no što voz nastavi vožnju. 9. MIROVANJE VOZA Mašinovođe moraju biti sposobni poduzeti mjere kako bi spriječili pokretanje ili neočekivano pomicanje voza ili njegovih dijelova čak i u najtežim uslovima. Pored toga, mašinovođe moraju poznavati mjere kojima mogu zaustaviti voz ili njegove dijelove u slučaju neočekivanog pomicanja.				
<i>PRILOG VI.</i> STRUČNO ZNANJE O ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI I ZAHTJEVI U POGLEDU DOZVOLE Znanje o željezničkoj infrastrukturi 1. TESTIRANJE KOČNICA	Centar za stručno osposobljavanje i pristup istom Član 113 Centar za stručno osposobljavanje željezničkih radnika može biti željeznički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske ili lučke željeznice, stručna škola ili drugo pravno lice koje ima: 1) odgovarajući prostor;	Djelimično usklađeno	Potpuna usklađenost će se postići donošenem podzakonskog akt kojim će se definisati program stručnog osposobljavanja željezničkih	I kvartal 2026

Mašinovođe moraju biti sposobni prije polaska provjeriti i izračunati odgovara li snaga kočenja voza snazi kočenja koja se zahtijeva za prugu, kako je utvrđeno u dokumentaciji o vozu. 2. REŽIM VOŽNJE I NAJVEĆA BRZINA VOZA U ODNOSU NA KARAKTERISTIKE PRUGE Mašinovođe moraju biti sposobni: — zapamtiti podatke koji im se daju prije polaska, kao što su ograničenja brzine ili moguće promjene signalizacije, — utvrditi način vožnje i najveću brzinu voza na temelju karakteristika pruge. 3. POZNAVANJE PRUGE Mašinovođe moraju biti sposobni predvidjeti probleme i na odgovarajući način reagirati u skladu sa bezbjednošću i drugim faktorima, kao što su tačnost i ekonomski aspekti. Stoga moraju dobro poznavati željezničke pruge i opremu na svojim trasama i svim alternativnim trasama koji su dogovoreni. Važni su sljedeći aspekti: — uslovi vožnje (promjene kolosijeka, jednosmjerni saobraćaj itd.), — kontrola trase na osnovu odgovarajuće dokumentacije, — utvrđivanje kolosijeka koji se mogu koristiti za određenu vrstu vožnje, — važeći saobraćajni propisi i značenje signalno-sigurnosnog sistema, — režim vožnje, — sistem pružnih blokova i vezani propisi, — imena željezničkih stanica i njihov položaj, uočavanje stanica i saobraćajnih kancelarija izdaleka, radi odgovarajućeg prilagođavanja brzine, — prijelazna signalizacija između različitih operativnih i sistema napajanja električnom energijom,	2) odgovarajuće osposobljene kadrove; 3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja. Centar za stručno osposobljavanje pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra za stručno osposobljavanje tako i drugim licima. Centar za stručno osposobljavanje izdaje uvjerenje o sprovedenom teorijskom i praktičnom stručnom osposobljavanju. Centru za stručno osposobljavanje koji ispuni uslove iz stava 1 ovog člana Agencija izdaje sertifikat, na period važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 4 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Agencija. Centri za stručno osposobljavanje određenih kategorija željezničkih radnika, osnovani u skladu sa drugim zakonom, smatraju se sertifikovanim centrima za stručno osposobljavanje u smislu ovog zakona s tim što se na njih primenjuju odredbe člana 112 stav 7 i stava 3 ovog člana. Agencija vodi i ažurira evidenciju o izdatim sertifikatima iz stava 4 ovog člana i istu objavljuje na svojoj internet stranici. Evidencija o izdatim sertifikatima iz stava 8 ovog člana sadrži:		radnika i uslovi i način obavljanja stručnog ispita	

— ograničenja brzine za različite kategorije vozova kojima se upravlja, — topografske karakteristike, — određeni uslovi kočenja, npr. na prugama s velikim nagibom, — posebne operativne karakteristike: posebni signali, znakovi, uslovi polaska itd. 4. BEZBJEDNOSNI PROPISI Mašinovođe moraju biti sposobni: — pokrenuti vozove samo kada su ispunjeni svi propisani uslovi (vozni red, naredba ili signal za polazak, po potrebi upotrebu signala itd.), — posmatrati signale uz prugu i u upravljačnici, odmah i bez greške ih protumačiti, te djelovati kako je utvrđeno, — bezbjedno upravljati vozom u skladu s posebnim režimima vožnje: primje- njivati posebne režime ako im se tako naloži, privremena ograničenja brzine, vožnju u suprotnom smjeru, dozvola za prolazak pored signala u slučaju opasnosti, promjena smjera vožnje, okretanje, prolazak kroz gradilišta itd., — poštivati planirana ili dodatna zaustavljanja voza, i ako je potrebno dodatno obavljati određene poslove za putnike tokom tih stajanja, prije svega otvaranje i zatvaranja vrata. 5. UPRAVLJANJE VOZOM Mašinovođe moraju biti sposobni: — odrediti položaj voza na pruzi u svakom trenutku, — koristiti kočnice za usporavanje i zaustavljanje, bez oštećenja na željez- ničkim vozilima i opremi, — prilagoditi vožnju voza u skladu s voznim redom i svim ostalim nared- bama o štednji energije, vodeći računa o karakteristikama vučne jedinice, voza, pruge i okoline. 6. NEPRAVILNOSTI	1) naziv pravnog lica kome je izdat sertifikat; 2) na koje kategorije željezničkih radnika se odnosi sertifikat; 3) datum izdavanja sertifikata. Agencija je dužna da nakon izdavanja sertifikata iz stava 4 ovog člana vrši periodične provjere da li imalac sertifikata i dalje ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana. Ako Agencija provjerom iz stava 10 ovog člana utvrdi da nosilac sertifikata iz stava 4 ovog člana više ne ispunjava uslove za dobijanje sertifikata, rješenjem ograničava ili oduzima sertifikat. Ako na teritoriji Crne Gore postoji samo jedan centar i nalazi se kod željezničkog prevoznika, dužan je da obezbijedi drugim željezničkim prevoznicima pristup njihovim uslugama po razumnoj i nediskriminatornoj cijeni koja je povezana sa opravdanim troškovima i koja u sebi može uključivati razumni profit. Bliže uslove koje moraju da ispune centri za stručno osposobljavanje propisuje Ministarstvo.			

Mašinovođe moraju biti sposobni: — prepoznati neuobičajene događaje u vezi s infrastrukturom i okolinom, koliko to dozvoljava upravljanje vozom: signale, kolosijeke, napajanje, željezničko-drumske prijelaze, okolina kolosijeka, ostali saobraćaj, — odrediti odgovarajuću udaljenost za izbjegavanje prepreka, — obavijestiti upravljača infrastrukture što je moguće prije o mjestu i prirodi uočenih nepravilnosti, vodeći računa o tome da je upravljač infrastrukture dobro razumio obavještenje, — vodeći računa o željezničkoj infrastrukturi, osigurati ili poduzeti mjere za osiguravanje bezbjednosti saobraćaja i osoba kada god je to potrebno. 7. POREMEĆAJI I NESREĆE U VOŽNJI, POŽARI I NESREĆE U KOJIMA SU UKLJUČENE OSOBE Mašinovođe moraju biti sposobni: — poduzeti mjere zaštite voza i pozvati pomoć u slučaju nesreće, u kojoj su učestvovali putnici u vozu, — odrediti gdje će zaustaviti voz u slučaju požara i po potrebi olakšati evakuaciju putnika, — ako ne može sam svladati požar, što je prije moguće poslati korisne informacije o požaru, — o tim uslovima što je moguće prije obavijestiti upravljača željezničke infrastrukture, — ocijeniti omogućuje li infrastruktura nastavak vožnje voza i pod kojim uslovima. JEZIK — Mašinovođe koji s upravljačem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima koja su bitna za bezbjednost moraju posjedovati potrebno znanje barem jednog od jezika koje odredi dotični upravljač infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama. Moraju znati				

upotrebljavati poruke i komunikacijske metode utvrđene u TSI-ju „Odvijanje saobraćaja i upravljanje saobraćajem”. — Da bi zahtjevi iz stava 1. bili ispunjeni, mašinovođe moraju razumjeti (usmeno i pismeno) te znati komunicirati (usmeno i pismeno) na nivou B1 Zajedničkog evropskog referentnog okvira za jezike (ZEROJ) Savjeta Evrope. — Ako se željeznički saobraćaj odvija na dijelovima pruge između državne granice i pograničnih stanica određenih za prekogranične operacije, upravljač infrastrukture može odobriti izuzeće od zahtjeva iz stava 2. za mašinovođe vozova kojima upravlja željeznički prevoznik ako se primjenjuje sledeći postupak: — željeznički prevoznik od upravljača infrastrukture traži izuzeće za dotične mašinovođe. Kako bi se prema podnosiocima zahtjeva pravedno i jednako postupalo, upravljač infrastrukture svaki podneseni zahtjev za izuzeće procjenjuje istim postupkom, a taj postupak ulazi u izvještaj o mreži; — upravljač infrastrukture odobrava izuzeće ako željeznički prevoznik dokaže da je uspostavio dostatne mjere za osiguravanje komunikacije između dotičnih mašinovođa i osoblja upravljača infrastrukture u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama, kako je predviđeno u stavu 1.; — s pomoću svojih sistema upravljanja bezbjednošću željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture osiguravaju da je dotično osoblje upoznato s tim pravilima i mjerama te da je odgovarajuće osposobljeno. — Jedan željeznički prevoznik ili više njih u saradnji s jednim upravljačem infrastrukture ili više njih („podnosioc zahtjeva”) mogu izvoditi pilot-projekte radi ispitivanja alternativnih načina za osiguranje efikasnog sporazumijevanja zahtijevanog stavom 1. Primjenjuje se sledeći postupak: — podnosioc zahtjeva utvrđuju predmetne dijelove mreže i prirodu usluga, početno trajanje pilot-projekta i posebno:				

— navode područje primjene pilot-projekta; — navode koje alternativne jezične kompetencije predlažu; — opisuju dodatne alate koje predlažu koristiti za potporu spora- zumijevanju u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama iv. pokazuju kako alternativne jezične kompetencije i dodatni alati, integrirani u njihove sisteme upravljanja bezbjednošću (1), osigu- ravaju barem uporedivi nivo bezbjednosti kako bi se tako u potpunosti ispunili zahtjevi iz stava 1.; v. objašnjavaju kako će u svom sistemu upravljanja bezbjednosti provesti pilot-projekt, uključujući programe osposobljavanja i dokumentaciju rezultata; i vi. savjetuju se s predstavnicima dotičnog osoblja tokom pripre- manja zahtjeva. (b) Podnosioci zahtjeva traže mišljenje predmetnih nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost koja su im izdala rješenja o bezbjednosti/rje- šenja o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kao i Agencije Evropske unije za željeznice ako nastupa kao tijelo za izdavanje rješenja o bezbjednosti („ovlašćujuća tijela”). Svako ovla- šćujuće tijelo u roku od 60 dana otkad je zadnje predmetno ovla- šćujuće tijelo zaprimilo zahtjev daje mišljenje o tome osigurava li se alternativnim sredstvom barem uporedivi nivo bezbjednosti kako bi se tako u potpunosti ispunili zahtjevi iz stava 1. Ako učestvuje više ovlašćujućih tijela, potiče ih se da sarađuju i koordiniraju se. U mišljenju se posebno ocjenjuje jesu li ispunjeni sljedeći uslovi: i. jesu li predložene alternativne jezične kompetencije i drugi alati za komunikaciju dovoljni da bi se dotične mašinovođe i osoblje upravljača infrastrukture mogli efikasno sporazumjeti u redo- vnim, otežanim i izvanrednim situacijama;				

ii. jesu li sistemi podnosioca zahtjeva za upravljanje bezbjednosti prilagođeni upotrebi alternativnih jezičnih kompetencija i drugih alata za komunikaciju; iii. jesu li podnosioci zahtjeva dostavili dokaze da su ti alati ispitani u stvarnim uslovima i jesu li pritom učesvovala mašinovođe koje ispunjavaju jezične zahtjeve iz stava 2.; iv. jesu li svi dotični članovi osoblja željezničkog prevoznika i upravljača infrastrukture odgovarajuće osposobljeni u okviru njihovih sistema upravljanja bezbjednošću. Ako se mišljenja razlikuju, primjenjuju se odredbe iz drugog podstava tačke 5. (c) Podnosioc zahtjeva zajednički Komisiji podnose zahtjev za izuzeće od stava 2., uključujući mišljenja ovlašćujućih tijela i detaljan opis pilot-projekta na kojem se mišljenja temelje. Alternativno tome, učesnici projekta mogu među sobom imenovati koordinatora, a on može podnijeti zajednički zahtjev u ime svih učesnika projekta. (5) Komisija u roku od 60 dana od zaprimanja potpunog zahtjeva odobrava izuzeće od stava 2. pod sledećim uslovima: (a) ako su mišljenja ovlašćujućih tijela pozitivna; i (a) ako se pokaže da su osigurani ravnopravno i nediskriminatorno postupanje sa svim zahtjevima te pravna dosljednost na nivou Unije. Ako se mišljenja razlikuju, ili ako neko od ovlašćujućih tijela ne da mišljenje u propisanom roku, podnositelji zahtjeva mogu od Komisije zatražiti pronalaženje međusobno prihvatljivog rješenja, u saradnji s uključenim stranama. Ako se međusobno prihvatljivo rješenje ne pronađe u roku od 90 dana nakon primanja zahtjeva za izuzeće, smatrat će se da je pilot-projekt odbijen. Komisija može zatražiti mišljenje Agencije Evropske unije za željeznice, a to i čini ako je mišljenje svih ovlašćujućih tijela negativno. (2) Izuzeće se odobrava na ograničeno razdoblje i nije duže od 36 mjeseci. Ako je izuzeće odobreno za kraće razdoblje,				

može ga se obnoviti pod uslovom da ukupno ne bude duže od 36 mjeseci. (3) Ako to zatraže zainteresirani željeznički prevoznici i ako je opravdano, upravljač infrastrukture drugim željezničkim prevoznicima koji se koriste dijelom mreže na kojem je pilot-projekt u toku nudi mogućnost učestvovanja u pilot-projektu, pod uslovom da na to pozitivno mišljenje daju predmetna ovlašćujuća tijela. Upravljač infrastrukture o takvom dodatnom sudjelovanju obavještava Komisiju. Ako se područje primjene pilot-projekata promijeni, misleći posebno na dio mreže na kojem se izvodi pilot-projekt, alternativne jezične kompe- tencije i dodatne alate korištene za komunikaciju, primjenjuje se postupak iz tačke 4. (4) Željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture osiguravaju da se odvijanje pilot-projekta odgovarajuće evidentira u njihovim sistemima upravljanja bezbjednošću. Evidencija se čuva 24 mjeseca nakon kraja pilot-projekta, konkretno o uključenom osoblju, osposobljavanju koje su prošli, uslugama i svim problemima na koje se tokom pilot-projekta naišlo. Sve se relevantne informacije uključuju u dopunske potvrde dotičnih mašinovođa. (5) Na kraju svakog pilot-projekta uključeni željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture izvještavaju predmetna ovlašćujuća tijela. Ako je izuzeće duže od jedne godine, željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture izvještaj podnose svake godine u okviru svojih godišnjih izvještaja o bezbjednosti u skladu s članom 9. stavom 6. Direktive (EU) 2016/798. Predmetna nacionalna tijela nadležna za bezbjednost o rezultatima pilot-projekata izvještavaju u svojim godišnjim izvještajima u skladu s članom 19. Direktive (EU) 2016/798. Agencija Evropske unije za željeznice analizira rezultate pilot-projekata na temelju zajedni- čkog okvira za ocjenjivanje i podnosi izvještaja Komisiji.				

(6) Komisija može suspendovati odobreno izuzeće ako smatra da uslovi više nisu ispunjeni ili ako bezbjednost postane sumnjiva. Nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost, željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture odmah izvještavaju Komisiju ako bezbjednost postane i na koji način sumnjiva. (7) Agencija Evropske unije za željeznice na svojim stranicama objavljuje popis pilot-projekata koje je odobrila Komisija, uključujući kratak opis projekata, razdoblje za koje su odobreni i sve ostale relevantne informacije, na primjer prestanak ili suspenziju projekata.				
PRILOG VII. UČESTALOST PROVJERE ZNANJA Najmanja učestalost redovnih provjera znanja je sledeća: (a) provjera jezičnog znanja (samo za one koji se moraju sporazumijevati na stranom jeziku): svake tri godine ili nakon odsutnosti koja je trajala duže od godinu dana; (b) provjera znanja o infrastrukturi (uključujući poznavanje trase i pravila postupanja): svake tri godine ili nakon odsutnosti s određenog puta vožnje koja je trajala duže od godinu dana; (c) provjera znanja o željezničkim vozilima: svake tri godine.	Stručno osposobljavanje i stručni ispit mašinovođa Član 114 Stručno osposobljavanje mašinovođa vrši se u centru za stručno osposobljavanje. Stručno osposobljavanje obuhvata: 1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje licence za upravljanje vučnim vozilom iz člana 117 ovog zakona i 2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje sertifikata iz člana 119 ovog zakona. Po završenom stručnom osposobljavanju polaže se teorijski ispit iz opštih stručnih znanja i teorijski pa praktični stručni ispit iz specifičnih stručnih znanja. Lice koje je završilo željezničku školu za zanimanje mašinovođe, odnosno tehničara vuče ne polaže ispit iz opštih stručnih znanja iz stava 2 tačka 1 ovog člana.	Potpuno usklađeno		

	Za polaganje ispita iz stava 3 ovog člana ispitivače imenuje poslodavac, za izdavanje sertifikata. U slučaju da ispit sprovode dva ili više lica, jedan od njih je zadužen za kontrolu nepristrasnog sprovođenja ispita. Na praktičnom dijelu ispita na kome se provjerava sposobnost upravljanja vučnim vozilom, ispitivač mora posjedovati važeću licencu za upravljanje vučnim vozilom i važeći sertifikat za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu na kojima se obavlja ispit; ukoliko to nije moguće ostvariti, u upravljačnici vučnog vozila mora se nalaziti mašinovođa sa važećim sertifikatom za konkretno vučno vozilo i infrastrukturu. Ispitivanje se sprovodi na transparentan način i mora trajati dovoljno dugo kako bi se potvrdilo, uz odgovarajuće dokumentovane dokaze, da je kandidat ispunio sve potrebne zahtjeve. U slučaju da je ispitivač učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu, ispit će voditi drugi ispitivač koji nije učestvovao u stručnom osposobljavanju kandidata za mašinovođu. Ispit se priprema tako što se posebna pažnja obraća na povjerljivost pitanja koja će se postavljati tokom ispita. Ispiti iz stava 3 ovog člana organizuju se na način da se izbjegne svaki sukob interesa, ne dovodeći u pitanje mogućnost da ispitivač može pripadati			

	poslodavcu koji izdaje sertifikat iz člana 119 ovog zakona. Lice koje položi ispite iz stava 3 ovog člana smatraće se da ima položeni stručni ispit iz člana 115 ovog zakona. Ispitivaču koji ispunjava uslove utvršene ovim zakonom, Agencija izdaje sertifikat rješenjem, sa rokom važenja od pet godina. Za izdavanje sertifikata iz stava 13 ovog člana plaća se naknada Agenciji. Visinu naknade iz stava 14 ovog člana utvršuje Agencija. Agencija na svom sajtu objavljuje spisak sertifikovanih ispitivača. Bliže uslove koje moraju da ispune ispitivači iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo. Stručno usavršavanje i provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika Član 115 Željeznički radnici moraju se stručno usavršavati i njihova stručna osposobljenost se mora provjeravati. Stručno usavršavanje i provjeru stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši prevoznik ili upravljač (u daljem tekstu: poslodavac). Provjera stručne osposobljenosti vrši se kao redovna i vanredna. Redovna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se svake dvije godine i obuhvata poznavanje važećih propisa,			

	infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom. Vanredna provjera stručne osposobljenosti željezničkih radnika vrši se: 1) poslije svakog odsustva željezničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci; 2) ako željeznički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmjene važećih propisa; 3) ako željeznički radnik u svom radu krši propise, što za posljedicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbjednosti saobraćaja; 4) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila. Poslodavac ne smije dozvoliti obavljanje poslova željezničkom radniku koji na provjeri stručne osposobljenosti nije pokazao zadovoljavajuće znanje ili ako nije izvršena provjera stručne osposobljenosti. Provjeru stručne osposobljenosti vrši stručna komisija koju obrazuje poslodavac			

TABELA USKLAĐENOSTI

1. Identifikacioni broj (IB) nacrt/predloga propisa		1.1. Identifikacioni broj izjave o usklađenosti i datum utvrđivanja nacrt/predloga propisa na Vladi		
MSA-TU/PZ/25/02		MSA-IU/PZ/25/02		
2. Naziv izvora prava Evropske unije i CELEX oznaka				
Direktiva Savjeta 2005/47/EZ od 18. jula 2005. o Sporazumu između Zajednice evropskih željeznica (CER) i Evropske federacije radnika u saobraćaju (ETF) o određenim pitanjima uslova rada mobilnih radnika u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju u željezničkom sektoru - 32005L0047				
3. Naziv nacrt/predloga propisa Crne Gore				
Na crnogorskom jeziku		Na engleskom jeziku		
Predlog zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice		Proposal for the Law on Railway Safety and Interoperability		
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s izvorima prava Evropske unije				
a)	b)	c)	d)	e)
Odredba i tekst odredbe izvora prava Evropske unije (član, stav, tačka)	Odredba i tekst odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore (član, stav, tačka)	Usklađenost odredbe nacrt/predloga propisa Crne Gore s odredbom izvora prava Evropske unije	Razlog za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost	Rok za postizanje potpune usklađenosti
SPORAZUM Član 1 Obim Ovaj sporazum se primenjuje na mobilne željezničke radnike raspoređene na interoperabilne prekogranične usluge koje obavljaju željeznička preduzeća. Primjena ovog sporazuma je opcionalna za lokalni i regionalni prekogranični putnički saobraćaj, prekogranični teretni saobraćaj koji ne putuje dalje od 15 kilometara od granice i za saobraćaj između zvaničnih graničnih stanica navedenih u Aneksu. Takođe je opcionalan za vozove na prekograničnim rutama koji polaze i zaustavljaju se na infrastrukturi iste države članice i koriste infrastrukturu	Radno vrijeme i odmori voznog i staničnog osoblja Utvrđivanje radnog vremena i odmora voznog i staničnog osoblja Član 135 Ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja traje 40 časova u sedmici. Izuzetno od stava 1 ovog člana, ukupno radno vrijeme voznog i staničnog osoblja može određeni period trajati duže od 40 časova u sedmici, pod uslovima	Potpuno usklađeno		

druge države članice bez zaustavljanja tamo (i koji se stoga mogu smatrati nacionalnim transportnim operacijama). Što se tiče mobilnih radnika angažovanih u interoperabilnim prekograničnim uslugama, Direktiva 93/104/EZ se neće primjenjivati na one aspekte za koje ovaj sporazum sadrži specifičnije odredbe. Član 2 Definicije Za potrebe ovog sporazuma, primjenjuju se sljedeće definicije: 1. „interoperabilne prekogranične usluge“: prekogranične usluge za koje su od železničkih preduzeća potrebna najmanje dva sertifikata o bezbednosti kako je propisano Direktivom 2001/14/EZ; 2. „mobilni radnik angažovan u interoperabilnim prekograničnim uslugama“: svaki radnik koji je član voznog osoblja, koji je raspoređen u interoperabilne prekogranične usluge duže od jednog sata u dnevnoj smeni; 3. „radno vrijeme“: svaki period tokom kojeg je radnik na poslu, na raspolaganju poslodavcu i obavlja svoje aktivnosti ili dužnosti, u skladu sa nacionalnim zakonima i/ili praksom; 4. „vrijeme odmora“: svaki period koji nije radno vreme; 5. „noćno vrijeme“: svaki period od najmanje sedam sati, kako je definisano nacionalnim zakonom, a koji u svakom slučaju mora da uključuje period između ponoći i 5 časova ujutru; 6. „noćna smjena“: svaka smena od najmanje tri sata rada tokom noći; 7. „odmor van kuće“: dnevni odmor koji se ne može koristiti na uobičajenom mestu prebivališta mobilnog radnika; 8. „vozač“: svaki radnik zadužen za upravljanje vučnom jedinicom; 9. „vreme vožnje“: trajanje planirane aktivnosti gde je vozač zadužen za vučnu jedinicu, isključujući planirano vreme za pripremu ili isključivanje te vučne jedinice, ali uključujući sve planirane prekide kada vozač ostaje zadužen za vučnu jedinicu. Član 3 Dnevni odmor kod kuće	utvrđenim opštim aktom, odnosno kolektivnim ugovorom upravljača infrastrukture, odnosno prevoznika, s tim da radno vrijeme u prosjeku u toku godine ne bude duže od 40 časova sedmično. Radno vrijeme i trajanje smjene voznog i staničnog osoblja, ukupno trajanje upravljanja vučnim vozilom, odmori i raspored radnog vremena u smjenama utvrđuju se u skladu sa organizacijom saobraćaja, izvršenjem reda vožnje i drugim uslovima koji utiču na zdravstvenu sposobnost voznog i staničnog osoblja. Vozno i stanično osoblje ne može obavljati iste ili slične poslove kod drugog poslodavca. Trajanje smjene staničnog osoblja Član 136 Smjena staničnog osoblja traje najduže 12 časova. Izuzetno od stava 1 ovog člana, smjena staničnog osoblja može trajati četiri časa duže u slučaju: 1) više sile; 2) nesreće ili incidenta; 3) nedolaska osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni osoblje koje obavlja posao. Dnevni odmor staničnog osoblja Član 137 Dnevni odmor staničnog osoblja između dvije uzastopne smjene traje dvostruki broj časova ostvarenih u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova.			

Dnevni odmor kod kuće mora biti najmanje 12 uzastopnih sati u periodu od 24 sata. Međutim, može se smanjiti na najmanje devet sati jednom u sedmodnevnom periodu. U tom slučaju, sati koji odgovaraju razlici između smanjenog odmora i 12 sati biće dodati sledećem dnevnom odmoru kod kuće. Značajno skraćeni dnevni odmor ne sme se zakazivati između dva dnevna odmora van kuće. Član 4 Dnevni odmor van kuće Minimalni dnevni odmor van kuće je osam uzastopnih sati u periodu od 24 sata. Nakon dnevnog odmora van kuće mora slediti dnevni odmor kod kuće (1). Preporučuje se da se obrati pažnja na nivo udobnosti smeštaja koji se nudi osoblju koje se odmara van kuće. Član 5 Pauze (a) Vozači Ako je radno vreme vozača duže od osam sati, tokom radnog dana mora se napraviti pauza od najmanje 45 minuta. Ili Kada je radno vreme između šest i osam sati, ova pauza mora trajati najmanje 30 minuta i mora Član 5 Pauze (a) Vozači Ako je radno vreme vozača duže od osam sati, tokom radnog dana mora se uzeti pauza od najmanje 45 minuta. Ili Kada je radno vreme između šest i osam sati, ova pauza mora trajati najmanje 30 minuta i mora se uzeti tokom radnog dana. Vreme dana i trajanje pauze moraju biti dovoljni da obezbede efikasan oporavak radnika. Pauze se mogu prilagoditi tokom radnog dana u slučaju kašnjenja vozova. Deo pauze treba dati između trećeg i šestog radnog sata. Član 5(a) se ne primenjuje ako postoji drugi vozača. U tom slučaju, uslovi za odobravanje pauza regulišu se na nacionalnom nivou.	Smjena voznog osoblja Član 138 Smjena voznog osoblja sastoji se iz vremena: 1) pripreme; 2) upravljanja vučnim vozilom; 3) pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vremena obavljanja ostalih poslova u vozu; 4) raspreme; 5) očekivanja posla. 6) Dijelovi smjene voznog osoblja Član 139 Vrijeme pripreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje provjerava snabdjevenost i ispravnost željezničkog vozila koje posijeda, računajući od momenta javljanja na rad. Vrijeme upravljanja vučnim vozilom je radno vrijeme koje mašinovođa, odnosno vozač motornog pružnog vozila provede u upravljačnici, odnosno upravljačkom mjestu vučnog vozila tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici. Vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu je radno vrijeme koje vozno osoblje provede u motornom vozu ili vučenom vozilu tokom vožnje voza, računajući i vrijeme bavljenja u polaznoj željezničkoj stanici, usputnim željezničkim			

(b) Ostalo osoblje u vozu Za ostalo osoblje u vozu, mora se uzeti pauza od najmanje 30 minuta ako je radno vreme duže od šest sati. Član 6 Nedeljni period odmora Svaki mobilni radnik angažovan u interoperabilnim prekograničnim uslugama ima pravo, u sedmodnevnom periodu, na minimalni neprekidni nedeljni period odmora od 24 sata plus dnevni period odmora od 12 sati naveden u klauzuli 3 iznad. Svake godine, svaki mobilni radnik ima 104 perioda odmora od 24 sata, uključujući periode od 24 sata od 52 nedeljna perioda odmora, uključujući: — 12 dvostrukih perioda odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) uključujući subotu i nedelju, i — 12 dvostrukih perioda odmora (od 48 sati plus dnevni odmor od 12 sati) bez garancije da će to uključivati subotu ili nedelju. Član 7 Vrijeme vožnje Vreme vožnje, kako je definisano u klauzuli 2, ne sme biti duže od devet sati za dnevnu smenu i osam sati za noćnu smenu između dva dnevna perioda odmora. Maksimalno vreme vožnje tokom perioda od dve nedelje ograničeno je na 80 sati. Član 8 Provjere Vodi se evidencija dnevnih radnih sati i perioda odmora za mobilne radnike kako bi se omogućilo praćenje usklađenosti sa odredbama ovog Sporazuma. Informacije o stvarnim radnim satima moraju biti dostupne. Ova evidencija se čuva u preduzeću najmanje godinu dana. Član 9	stanicama, drugim službenim mjestima i u uputnoj željezničkoj stanici. Vrijeme raspreme je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje rasprema do tada posjednuto željezničko vozilo i završava rad u toj smjeni. Vrijeme očekivanja posla je radno vrijeme tokom kojeg vozno osoblje odlazećeg voza očekuje u željezničkoj stanici dolazeći voz, radi smjene voznog osoblja u vozu, računajući od momenta javljanja na rad. Trajanje smjene voznog osoblja Član 140 Smjena voznog osoblja iznosi najviše 12 časova, u zavisnosti od vrste voza kojeg posijeda to osoblje. Sastavne djelove smjene voznog osoblja čini: 1) vrijeme pripreme - najduže jedan čas; 2) vrijeme upravljanja vučnim vozilom: - najduže osam časova za upravljanje lokomotivom putničkog voza, odnosno upravljanje motornim vozom, - najduže 10 časova za upravljanje lokomotivom teretnog voza; 3) vrijeme pregleda ili kontrole voznih isprava putnika i vrijeme obavljanja ostalih poslova u vozu - najduže 10 časova; 4) vrijeme raspreme - najduže jedan čas; 5) vrijeme očekivanja posla - najduže jedan čas.			

Klauzula o zabrani regresije Sprovođenje ovog Sporazuma ni u kom slučaju neće predstavljati valjani razlog za smanjenje opšteg nivoa zaštite koji se pruža mobilnim radnicima angažovanim u interoperabilnim prekograničnim uslugama. Član 10 Praćenje Sporazuma Potpisnici će pratiti sprovođenje i primenu ovog Sporazuma u okviru Sektorskog odbora za dijalog za železnički sektor, osnovanog u skladu sa Odlukom Komisije 98/500/EZ.	Nastavak smjene Član 141 Izuzetno od člana 140 ovog zakona, smjena voznog osoblja može trajati još najduže četiri časa u slučaju: 1) više sile; 2) nesreće ili incidenta na pruzi; 3) saobraćanja pomoćnog voza; 4) nedolaska voznog osoblja koje je po rasporedu radnog vremena trebalo da smijeni vozno osoblje koje obavlja rad. Dnevni odmor voznog osoblja Član 142 Dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici traje, po pravilu, dvostruki broj časova ostvarenih na radu u prethodnoj smjeni, a najmanje 12 časova. Dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici traje najmanje šest časova. Ako se rad voznog osoblja od polaska iz domicilne jedinice do povratka u tu jedinicu može obaviti u toku jedne smjene, odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici nije obavezan. Željeznički prevoznik je dužan da u obrtnim jedinicama obezbijedi prostorije za odmor voznog osoblja. Radno vrijeme voznog osoblja koje redovno učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju Član 143 Interoperabilni prekogranični saobraćaj je saobraćaj vozova više od 15 km iza granice, za koji je željezničkom prevozniku			

	potreban dodatni sertifikat o bezbjednosti za prevoz dio B za pružanje transportnih usluga u drugoj državi. Saobraćaj između graničnih stanica određenih međudržavnim sporazumima ne smatra se interoperabilnim prekograničnim saobraćajem bez obzira na rastojanje graničnih stanica od granice. Radno vrijeme voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju je: 1) dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici, koji iznosi najmanje 12 časova u toku 24-časovnog perioda, a izuzetno, jednom u sedam dana, dnevni odmor voznog osoblja u domicilnoj jedinici može iznositi najmanje devet časova, pri čemu se razlika između skraćenog odmora i 12-časovnog odmora dodaje narednom dnevnom odmoru u domicilnoj jedinici; 2) skraćeni dnevni odmor, koji se ne može odrediti između dva dnevna odmora u obrtnoj jedinici; 3) dnevni odmor voznog osoblja u obrtnoj jedinici, koji iznosi najmanje osam neprekidnih časova u toku 24-časovnog perioda; 4) dnevni odmor u domicilnoj jedinici, koji se mora omogućiti poslije dnevnog odmora u obrtnoj jedinici; 5) odmor u toku dnevnog rada od najmanje 45 minuta, ako služba mašinovođe traje duže od osam			

	časova; ako služba mašinovođe traje između šest i osam časova, mora mu se obezbijediti odmor u toku dnevnog rada od najmanje 30 minuta u toku radnog dana; 6) korišćenje dijela odmora u toku službe iz tačke 5 ovog stava mora se omogućiti između trećeg i šestog radnog časa; 7) ako je vučno vozilo posjednuto i vozopratnim osobljem, željeznički prevoznik utvrđuje korišćenje odmora u toku dnevne službe u skladu sa zakonom kojim se uređuje rad; 8) neprekinuti nedjeljni odmor u trajanju od najmanje 24 časa i 12-časovni dnevni odmor iz tačke 2 ovog stava, u toku sedmodnevnog perioda; 9) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći devet časova u dnevnoj službi, odnosno osam časova u noćnoj službi između dva dnevna odmora; 10) vrijeme upravljanja vučnim vozilom, koje ne smije preći 80 časova u toku perioda od dvije nedelje. Zabrana obavljanja poslova staničnog i voznog osoblja Član 144 Stanično i vozno osoblje ne smije započeti obavljanje poslova, niti nastaviti obavljanje poslova suprotno čl. 135 do 143 ovog zakona. Ovlašćeno lice koje vrši unutrašnji nadzor iz stava 1 ovog člana zabraniće			

	staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove. Akt o uređivanju radnog vremena i odmora staničnog i voznog osoblja Član 145 Radno vrijeme i odmori staničnog i voznog osoblja iz čl. 135 do 143 ovog zakona uređuju se aktom upravljača i prevoznika. Aktom iz stava 1 ovog člana određuju se željeznički radnici odgovorni za nadzor i kontrolu radnog vremena i odmora.			