

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. тач. 6. и 13. Устава Републике Србије којим је, поред осталог, прописано да Република Србија уређује и обезбеђује систем обављања појединих привредних и других делатности.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Разлози за доношење овог закона садржани су у потреби за повећањем безбедности у железничком саобраћају, као и побољшањем интероперабилности железничког система.

Применом Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Службени гласник РС”, број 104/13) уочена је потреба за његовим додатним усклађивањем са законодавством Европске уније, тачније са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору. Имплементацијом ове директиве усаглашавају се радна времена возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају са радним временима у земљама Европске уније, путем навођења услова у вези радног времена тог особља, чиме се испуњава обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније.

Основи разлог доношења овог закона је обезбеђивање развоја и унапређивања безбедности на железницама и побољшавање приступа тржишту железничких транспортних услуга путем измена појединих надлежности Дирекције за железнице кроз обављање независне оцене правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцене ризика, као и провере да ли сертификована лица и даље испуњавају услове за поседовање сертификата, уз могућност његовог ограничавања или одузимања.

Јавила се и неопходност увођења додатних појашњења у делу закона који се односи на процес организовања и спровођења рада возног и станичног особља. Такође, указала се и потреба за обједињавањем одредаба које се односе на укрштање железничких пруга и путева кроз њихово пребацивање у Закон о железници. Процењено је и да су казне за физичка лица која крађама угрожавају безбедност на железници мале, па се стога јавила и потреба за поштравањем казних одредаба како би се смањио број крађа на железници.

Изменама и допунама закона о безбедности и интероперабилности железнице модификоваће се и рокови наведени у прелазним и завршним одредбама постојећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице који се по својој суштини односе на природу сарадње са институцијама Европске уније.

Такође, изменама и допунама важећег закона биће коригована и терминологија ради бољег усклађивања са другим законима.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

У тексту Нацрта закона термин „јединствени технички прописи” мења се у „техничке спецификације интероперабилности”, обзиром да се овом изменом уводи термин који се користи у европским техничким спецификацијама, као и обавеза Дирекције за железнице да прописује техничке спецификације интероперабилности.

У члану 1. Нацрта закона прописано је да се у члану 2. мењају и допуњују одређене дефиниције ради бољег појашњења значења појединих израза. Додају се и тачке које дефинишу: 5а) особље вучног возила, 48а) отворена питања која означавају техничке аспекте, 48б) оцењивање погодности за употребу, 48в) оцењивање усаглашености и 58а) смањену видљивост.

У члану 23. Нацрта закона предвиђено је да у члану 36. важећег закона спецификације Регистра инфраструктуре доноси Дирекција за железнице, а не ОТИФ.

Одредбама члана 26. Нацрта закона, у члану 39. важећег закона додато је у којим случајевима Дирекција за железнице може обављати независну оцену правилне примене Заједничке безбедносне методе и оцену ризика и резултата.

Чланом 39. Нацрта закона додат је одељак 1. Интероперабилни подсистем, и члан 61а) којим се прецизира да интероперабилни подсистем контрола, управљање и сигнализација чини Европски систем за управљање железничким саобраћајем (ERTMS).

Члан 52. Нацрта закона прописао је да се у члану 81. важећег закона утврђује надзор активности лица задужених за одржавање који обавља Дирекција, како би проверила да ли та лица још увек испуњавају захтеве за добијање сертификата. Уколико Дирекција утврди да лице задужено за одржавање не испуњава захтеве, онда се ограничава обим примене сертификата, у зависности од степена неусаглашености. У случају континуираног неиспуњавања захтева за сертификацију, Дирекција решењем ограничава или одузима сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.

Чланом 55. Нацрта закона у члану 86. важећег закона прописана је одредба у којој је Дирекција дужна да након издавања сертификата за центре стручног оспособљавања врши периодичне провере.

У чл. 65 – 76. Нацрта закона мењан је одељак 6. главе XII важећег закона који се односи на радно време и одморе железничких радника.

Чланом 76. Нацрта закона додат је члан 116а. у ком је дефинисано радно време возног особља које редовно учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају. Додавањем члана 116а. извршено је усклађивање са Директивом Савета 2005/47/ЕЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ЕТФ) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору.

Чланом 81. Нацрта закона избрисан је члан 130. ради усклађивања са изменама и допунама Закона о железници. Из наведеног разлога брисан је став 3. члана 135, став 2. члана 140, а чл.145. и 148. став 1. тачка 32) су измењени.

Чланом 86. Нацрта закона у члан 139. важећег закона додат је став 3. који се односи на саобраћајно-техничке услове и мере безбедности за прикључење индустријског колосека на јавну железничку инфраструктуру.

Чл. 90. и 92. Нацрта закона измењени су чл. 147. и 149. важећег закона којима се појачавају казнене одредбе за дело предузетника, одговорног лица у правном лицу и физичког лица које својим активностима директно или индиректно угрози безбедност железничког саобраћаја и/или проузрокује велику штету.

Чланом 95. Нацрта закона додат је нови члан 153 а) којим је дефинисано да ће до именовања тела за оцену усаглашености, послове именованог тела обављати Дирекција за железнице.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Доношење овог закона по хитном поступку, у складу са чланом 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12 - пречишћен текст), потребно је ради испуњења међународних обавеза и усклађивања прописа с Директивом Савета 2005/47/EЗ од 18. јула 2005. године о Споразуму између Заједнице европских железница (СЕР) и Европске федерације радника у транспорту (ETF) о одређеним аспектима услова рада мобилних радника у интероперабилном прекограничном саобраћају у железничком сектору. Наиме, доношењем Закона о железници, који је донет 22. маја 2013. године, измењено је правно уређење области железнице, што захтева хитне измене закона којима ће се додатно уредити безбедност и интероперабилност у железничком саобраћају, као област која није потпуно усклађена са важећим прописима Европске уније, тако да доношење овог закона представља једини начин за усклађивање прописа у области железничког саобраћаја са наведеном директивом.

Такође, доношењем овог закона извршава се обавеза из Националног програма за усвајање правних тековина ЕУ.

Потребно је, такође, имати у виду да Закон о железници и Закон о безбедности и интероперабилности железнице са изменама и допунама предвиђеним овим Нацртом закона, чине неодвојиву целину у смислу правног и техничког регулисања железнице у Републици Србији, па га је потребно донети у најкраћем могућем року како би се обезбедила примена Закона о железници.

Имајући у виду да је овај закон важан за прецизније дефинисање метода, терминологије, услова и других елемената који се односе на безбедност и интероперабилност железнице, предлагемо усвајање по хитном поступку.