**ИЗВЕШТАЈ О СПРОВЕДЕНОЈ ЈАВНОЈ РАСПРАВИ**

**О**

**НАЦРТУ ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ**

Јавна расправа о Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 01. септембра до 24. септембра 2017. године. Текст Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају и Програм јавне расправе били су објављени на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - [www.mgsi.gov.rs](http://www.mgsi.gov.rs) и на порталу еУправе.

Примедбе, предлози и сугестије поред оних које су дате током јавне расправе достављене су и електронским путем на имејл адресу: vida.jerkovic@mgsi.gov.rs.

Презентације и расправе о предложеном Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају водиле су се на округлим столовима, које је организовало Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у градовима Републике Србије и то по следећем распореду:

- Ниш, 06. септембар 2017. године;

- Краљево, 08. септембар 2017. године;

- Београд, 12. септембар 2017. године;

- Нови Сад, 18. септембар 2017. године;

- Суботица, 22. септембар 2017. године.

Током одржаних јавних расправа свим учесницима презентована је структура Нацрта закона о интероперабилности железничког система, са посебним освртом на разлог доношења новог закона (текст Нацрта закона о интероперабилности железничког система настао је услед потребе за раздвајањем материје безбедности и материје интероперабилности, која је саставни део обимног Закона о безбедности и интероперабилности железнице) и основне циљеве који су се желели постићи (прецизирањем појединих одредаба и кориговањем уочених недостатака, а све ради повећања нивоа безбедности у железничком саобраћају), потреба потпуног усклађивања са Директивама 2004/49 о безбедности и 2007/59 о сертификацији машиновођа и Директивом Савета 2005/47/ЕЗ, усклађивања са Законом о железници и другим важећим законима.

Најважније новине које доноси овај нацрт закона се односе на: прецизно дефинисање послова и надлежности Дирекције за железнице као националног тела за безбедност, јаснији приказ заједничких безбедносних метода, дефинисање услова за центре стручног оспособљавања машиновођа, критеријума за испитиваче машиновођа и критеријума за организацију испита машиновођа кроз подзаконска акта, усклађивање са Законом о железници, Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и Законом о републичким административним таксама.

Имајући у виду да је овакав акт од изузетног значаја за железнички превоз у Републици Србији, као на његов индиректан утицај на привреду и становништво, у јавној расправи су учествовали представници: Дирекције за железнице, „Инфраструктура железнице Србије” а.д, „Србија Карго” а.д, „Србија Воз” а.д, „Железнице Србије” а.д, управних округа, органа АПВ, органа локалне самоуправе, републичке, покрајинске привредне коморе и регионалних привредних комора Општине Бачки Петровац, Општине Беочин, Општине Мали Иђош; привреде (Задружни савез за Рашки; Моравички и Расински округ; АД „МСК” Кикинда; Бутангас Интернационал доо; Копаоник ад Београд; Лука „Београд” ад; Удружење еСигурност; ЗГОП Нови Сад; АДАМ доо; АС Суботицатранс; ЈП „ПТП” Суботица; Татравагонка Братство доо; ЈП Стандард Бачка паланка; Pannon Rail-а, Еуро Гас-а Суботица, и др.), медија и други.

Ученици јавних расправа у највећој мери давали сугестије везано за потребу бољег усклађивања термина из ЕУ прописа са терминима који се користе у Нацрту закона, за потребу детаљнијег регулисања одмора машиновођа у обртним јединицама и др, за која су им представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Дирекције за железнице пружили непосредне одговоре. Такође, присутни су упућени да све предлоге доставе писаним путем Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, ради разматрања оправданости измена Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају.

Током одржаних презентација и расправа у наведеним градовима постављена су питања везана за дефинисање циљева безбедности, стоп уређаје, процену ризика безбедности, инспекцијски надзор, Пословни ред станице и др. Том приликом је наглашено да је циљ Нацрт закона потпуно усклађивање са релевантним прописима Европске уније, као и да ће приоритет бити сачињавање квалитетног прописа који ће на најбољи могући начин уредити железнички саобраћај у Републици Србији.

Tоком одржане расправе постављена су питања и дати генерални коментари, које се суштински не односе на садржину Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, као што су питања која се односе на примену важећих закона. Такође, поједина питања односила су се на примену важећег Правилника о здравственим условима које морају испуњавати железнички радници („Службени гласник РСˮ, број 24/17), уз напомену да у поменутом правилнику је наведено да се редовни здравствени прегледи машиновођа обављају на три године, а интерним актом о процени ризика „Србија Возˮ а.д. обавља редовне здравствене прегледе машиновођа на годину дана. Такође, интерни акти „Србија Возˮ а.д. и „Србија Каргоˮ а.д. по том питању се разликују. Присутни су обавештени да је овај правилник донело Министарство здравља, и да су и Дирекција за железнице и републички инспектор за железницу поднели иницијативе за измену тог правилника. Поменута је и радна верзија Правилника 646 где је наведено да се стручно оспособљавање машиновође заврши за 6 месеци (3 месеца општег оспособљавања и 3 месеца додатног оспособљавања), што је веома кратак период за обуку. Поједине примедбе биле су општег карактера, као што је примедба која се односи се на јаз између стања железничке инфраструктуре у Србији и транспоновања прописа ЕУ у наше законодавство, уз напомену да се примена ових закона што више одложи. .

На сва питања представници Министарства и Дирекције за железнице пружили непосредне одговоре.

Преглед примедаба и сугестија дат је у даљем тексту и разврстан је у групе примедаба и предлога који нису прихваћени или су делимично прихваћени и на оне који су након додатног разматрања прихваћени.

ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ НИСУ ПРИХВАЋЕНИ

**• Предлог** да се избрисана одредба која постоји у важећем Закону, а која прописује да машинoвођа без значајног искуства мора да вози воз једну годину под надзором старијег машиновође, уврсти у Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да сматра да је потребан надзор над радом машиновође у дужем периоду, односно у периоду од годину дана.

Образложење: Предложено је решење да, како би се избегла колизија са прописима Европске уније, сваки послодавац интерним актом регулише ову материју. На овај начин извршено је усклађивање одредбе са одредбом из прописа ЕУ који регулише ову материју.

**• Предлог** да се модификују одредбе Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају којима се уређују обуке само за машиновође **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да прописи ЕУ обавезују само машиновође да похађају центре стручног оспособљавања, а Нацртом закона обуке су проширене на све категорије запослених на железници.

Образложење: Стручно оспособљавање железничких радника, а не само машиновођа, је одувек била законска обавеза. Оспособљавање се вршило у железничким школама (за одређена занимања) и од стране ЖТП-а за друга занимања. Предложеним одредбама Нацрта закона уводи се ред у систем стручног оспособљавања прописивањем услова које морају испунити центри, а они могу бити управљач, превозници и други..

**• Предлог** да је у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају потребно навести ко дефинише циљеве безбедности у Републици Србији и да је потребно одредити ко ће се тиме бавити, **није прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: чланом 12. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају циљеве безбедности одређује Европска комисија, имајући у виду усаглашавање са прописом ЕУ и из тог разлога примена овог члана одложена.

**• Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, тако што ће време управљања вучним возилом бити дуже због лошег стања инфраструктуре,  **није прихваћен**. Предложено је да време управљања зависи од брзине којом се воз креће, односно да се уведе корективни фактор односа брзине кретања воза и времена управљања.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је услед слабе пропусне моћи колосека тешко направити обрт возног особља.

Образложење: Превозници треба да ускладе организацију рада свог возног особља у односу на техничке карактеристике пруге. Таквим поступањем би се избегла потреба повећавања радног времена особља због ниже брзине којом се воз креће.

**• Предлог** да се модификује одредба којом се регулише пословни ред железничке станице, **није прихваћен**.

 Предлагач је уз предлог дао образложење да што се пословних редова станица тиче, прописано је да превозници достављају податке управљачу инфраструктуре, али је управљач инфраструктуре у обавези да превозницима доставља пословне редове станица и њихове измене. Потребна је двосмерна комуникација између управљача инфраструктуре и превозника коју је потребно регулисати законом.

Образложење: обавеза је управљача да упознаје железничке превознике наведена у члану 41. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају. И један и други кроз свој систем управљања безбедношћу дефинишу поцедуре за прибављање и размену информација.

 **• Предлог** да се у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају пропише да лица која врше процену ризика безбедности железничког саобраћаја морају имати лиценцу, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да предложена измена није у супротности са европским прописима.

Образложење: није потребно да лица имају лиценце већ, у складу са директивом ЕУ, да тело које се бави оценом ризика мора бити акредитовано или признато од стране Дирекције за железнице, уколико испуњава прописане услове.

**• Предлог** да се на адекватнији начин дефинишу поједини изрази који се употребљавају у Нацрту закона о безбедности у железничком саобраћају, **није прихваћен**.

 Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно другачије дефинисати нарочито изразе наведене у члану 2. ст. 16, 17, 53. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односе на дозвољену маса по дужном метру, дозвољену масу по осовини и станично особље. Такође, у члану 77. став 2. није дефинисан рок за обављање редовних здравствених прегледа железничких радника.

Образложење: значење појединих израза наведених у члану 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају само дефинише одређене појмове, а детаљнији подаци сваког појма сматрају се неприкладним за појмовник. Што се тиче рокова за обављање редовних здравствених прегледа, они се дефинишу подзаконским актом из члана 75. став 2. овог нацрта.

**• Предлог** да се у члан 1. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уврсте и метрои, трамваји и други лаки шински системи, који су садржани у важећем закону, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно у члан 1. став 3. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уврстити метрое, трамваје и друге лаке шинске системе, с обзиром да се исти налазе у важећем закону којим се регулише област безбедности у железничком саобраћају.

Образложење: Чланом 1. став 4. Закона о безбедности и интероперабилности железнице прописано је да се одредбе тог закона не односе на системе које предлагач помиње. Чланом 2. тачка 2. Директиве 2004/49 прописано је да се поменути системи могу искључити из примене ове директиве, што је и примењено у важећем Закона о безбедности и интероперабилности железнице, као и у овом нацрту.

**• Предлог** да се модификује члан 73. тачка 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који наводи године живота неопходне за стицање права на регулисање железничког саобраћаја, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење је потребно модификовати члан 73. тачка 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који наводи године живота неопходне за стицање права на регулисање железничког саобраћаја, из разлога што са прописаних 18 година лице неће завршити средњу школу.

Образложење: ово је одредба утврђена је и у важећем Закону о безбедности и интероперабилности железнице и Законом о раду одређена као година када се може засновати радни однос без посебне заштите која је утврђена за запослене млађе од 18 година у складу са Законом о раду.

**• Предлог** да се модификује члан 49. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређује опремање железничких возила кочним уређајима, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно модификовати члан 49. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређује опремање железничких возила кочним уређајима, из разлога што је израз опружне кочнице неадекватан и није садржан у важећим прописима.

Образложење: овај предлог није прихваћен из разлога што израз опружне кочнице јесте садржан у члану 76. став 4. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице.

**• Предлог** да се се модификује члан 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређују уређаји и опрема вучних возила, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је у члану 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим се уређују уређаји и опрема вучних возила, испод тачке 5, у којој се помиње аутостоп уређај, изузетне треба обележити малим словним ознакама (нпр. а, б, в) ради лакшег сналажења, с обзиром да бројеви 1, 2, 3 већ постоје на почетку поменутог члана.

Образложење: овакав приступ није у складу са Методологијом за израду прописа.

**• Предлог** да се члан 92. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измени тако да гласи:

„Управљач, железнички превозници и власници индустријских колосека организују унутрашњи надзор и брину за безбедност железничког саобраћаја и маневарског рада у складу са одредбама овог закона и одредбама аката које доносе, а којима се уређује организација унутрашњег надзора и овлашћују лица за његово спровођењеˮ, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је у члан 92. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају потребно уврстити и власнике индустријских колосека.

Образложење: предлог за измену није прихваћен из разлога што се тиме ствара додатно оптерећење за власнике индустријских колосека, којима превоз није основна делатност а највећи број индустријских колосека нема своја возила и маневристе.

**• Предлог** да се модификује члан 113. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измени тако што ће се иза става 2. додати нови став 3. који гласи:

„Инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има дужности и овлашћења прописана законом којим се уређује железницаˮ и да се бришу чл. 114-121, **није прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је потребно модификовати члан 113. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају додавањем одредбе која се односи на дужности и овлашћења инспектора.

Образложење: односни чланови Закона о железници не третирају област Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају. Сваки од ова три нацрта закона из области железнице уређује одређену област и сматра се да мора да има одредбе о инспекцијском надзору које одговарују области коју закон уређује..

**• Предлог** да се у целости избрише став 3. члана 63. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на обавезу полагања периодичних испита, **није прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: прихватање овог предлога угрозило би безбедност железничког саобраћаја. Обавеза полагања периодичних испита одувек је постојала, а исто захтевају и прописи ЕУ.

**• Предлог** да се у члану 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају дода нови став који гласи:

„Управљање почиње са пријемом вучног возила а престаје са задњом предајом вучног возилаˮ, **није прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: одредбе члана 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измењене се тако да буду исте као су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице где је трајање смене возног особља детаљније уређено.

**• Предлог** да се у члану 88. став 1. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају уместо тачке стави зарез и дода текст који гласи:

„ако се рад обавља у две смене одмор траје двоструки број часова проведених у првој смениˮ, а да се у ставу 2. брише тачка и дода текст који гласи:

„а највише осам часоваˮ, **није прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају прописује минимално време одмора а детаљи се утврђују интерним актом из члана 90. тог закона, односно послодавац може својим интерним актом уредити да одмор особља буд е и дужи од онога што је законом прописано. Такође, појам „у две сменеˮ није познат када је у питању железнички саобраћај.

**• Предлог** да се Нацртом закона о безбедности у железничком саобраћају дефинише да повратак возног особља у домицил буде „првим погодним возом за превоз путника или друмским превозомˮ, није **прихваћен**.

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: такав став би превозницима наметнуо обавезу превоза особља свих превозника, што је неприхватљиво без одређене надокнаде. Повратак у домицилну јединицу би требало да дефинише сваки превозник за себе посебним актом.

ПРИМЕДБЕ И ПРЕДЛОЗИ КОЈИ СУ УВРШТЕНИ

ИЛИ СУ ДЕЛИМИЧНО ПРИХВАЋЕНИ

**• Предлог** да се модификује члан 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, којим је прописано да вучна возила која долазе са пруге без пружног дела аутостоп уређаја на пругу која је њиме опремљена **је делимично прихваћен**.

Предлагач је уз предлог навео да према члану 51. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају вучна возила која долазе са пруге без пружног дела аутостоп уређаја на пругу која је њиме опремљена морају имати аутостоп уређај. Представници „Србија Возˮ а.д. скренули су пажњу да је то велика инвестиција за њихову компанију.

Образложење: Из разлога осигуравања безбедног одвијања железничког саобраћаја, примедбу није могуће прихватити, а да ће се прелазним и завршним одредбама ЗОБ предвидети прелазни период од три године за опремање постојећих вучних возила аутостоп уређајем.

**• Предлог** да се члану члан 88. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на дневне одморе особља, не треба мењати, **је прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да уколико је потребно ближе дефинисати одредбе овог члана, то треба да уради сваки превозник за себе посебним актом о радном времену и одмору возног и станичног особља, што је била и обавеза да се уради од стране управљача инфраструктуре и сви превозника према важећем Закона о безбедности и интероперабилности железнице. „Србија Возˮ а.д. израдио је такав акт под називом Упутства о организацији и евиденцији радног времена возног и станичног особља („Сл. гласник ЖСˮ, број 5) од 27.01.2017. године, где је детаљно дефинисано време одмора у обртној и домицилној јединици. С тим у вези, сматра се да је неоправдан захтев за изменама овог члана, чиме би се наметнула иста законска обавеза свим превозницима који се баве различитим делатностима које имају своје специфичности (превоз робе, превоз путника).

**• Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају додавањем текста: „локалног путничког, путничког, регионалног и брзог воза за превоз путникаˮ **је делимично прихваћен.**

Предлагач уз предлог није дао образложење.

Образложење: одредбе члана 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају измениће се тако да буду исте као су у чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, где је утврђен превоз путника, управљање моторним возом у градском и приградском саобраћају, управљање локомотивом теретног воза.

**• Предлог** да се у Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврсте чл. 110. и 111. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који се односе на делове смене и дефиницију делова смене, **је прихваћена**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да су чл. 110. и 111. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који се односе на делове смене и дефиницију делова смене, обухваћене одредбе које директно утичу на безбедност железничког саобраћаја.

**• Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља, с обзиром да није дефинисано шта спада у време управљања вучним возилом, односно да није тачно дефинисан почетак и крај управљања вучним возилом, **је прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је остало је недоречено да ли је у време управљања вучним возилом укључено и бављење воза у станици или не.

Образложење: У Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврштени су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који прецизно регулишу наведену материју.

**• Предлог** да се модификује члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља, **је делимично прихваћен**.

Предлагач је уз предлог дао образложење да је члан 86. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају, који се односи на трајање смене возног особља непотпун из разлога што су избачени чланови који уређују основне делове смене, па ће бити различитих тумачења од стране превозника који ће различито дефинисати шта је смена а шта време управљања. Такође, предложено је да се не раздваја време управљања на градски и приградски саобраћај пошто у пракси није дефинисано који возови спадају у градски, а који у приградски саобраћај.

Образложење: Нацртом закона о безбедности у железничком саобраћају уређен је само оквир за трајање смене, а предвиђено је да управљач инфраструктуре и превозник својим актима уреде детаљније трајање смене. У Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају уврштени су чл. 110-112. важећег Закона о безбедности и интероперабилности железнице, који прецизно регулишу наведену материју.

Поред наведених примедаба и сугестија, одређени број примедаба који је дат за Нацрт закона већ је обухваћен у самом документу и у овом извештају такве примедбе нису посебно разматране и образлагане.

1. **Које ће се мере током примене закона предузети да би се остварило оно што се доношењем закона намерава**

Мере за спровођење решења садржаних у овом закону нарочито укључују следеће мере и активности:

* регулаторне, доношењем подзаконских аката неопходних за пуну примену овог закона;
* институционалне;
* нерегулаторне мере, као што су употреба економских инструмената,
* друге мере и активности које за циљ имају пуну примену законских решења и система контроле примене, што укључује мере за праћење остваривања зацртаних циљева.

Након доношења Закона о безбедности у железничком саобраћају, планирано је доношење подзаконских аката, од стране Дирекције за железнице, министарства надлежног за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове здравља. Важно је напоменути да је већина ових аката већ донесена у складу са важећим Законом о безбедности и интероперабилности железнице.

За спровођење овог закона задужени су министарство надлежно за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове здравља, министарство унутрашњих послова, Дирекција за железнице, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, управљач инфраструктуре и железнички превозници, власници индустријских колосека и индустријских железница, односно њихови корисници, свако у складу са пословима које обавља.

С обзиром на раздвајање Закона о безбедности и интероперабилности железнице на два нова закона и посебно чињеницом да Дирекција за железнице има различите улоге у сваком од њих, очекује се да ће овај државни орган своју унутрашњу организацију ускладити са захтевима нових закона.