**О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е**

**I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА**

Уставни основ за доношење овог закона је члан 97. став 1. тачка 7) Устава Републике Србије, којим је утврђено да Република Србија уређује својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине.

**II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА**

Законом о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 41/2018 - у даљем тексту: Закон) се прецизирају, исправљају и осавремењују одређене одредбе чиме се постиже олакшана и ефикаснија практична примена овог закона.

Имајући у виду предмет овог закона, исти је од нарочитог значаја за уређење и испуњење услова за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.

У току примене важећег Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, бр. бр. 41/2018), уочени су проблеми који су се односили на обим материје која обрађује истраживање незгода, несрећа или озбиљних несрећа, а пре свега на обавезе управљача и железничких превозника при истрази.

Један од најважнијих разлога за доношење Нацрта закона заснован на обавезе управљача и железничких превозника при истрази несрећа и незгода, у случајевима када управљач и железнички превозник не изврше задатке на истраживању узрока и последица незгода, несрећа или озбиљних несрећа у железничком саобраћају.

Нацртом закона се прецизирају и осавремењују одредбе у циљу унапређења ефикасности завршетка истраживања незгода, несрећа или озбиљних несрећа, нарочито у ситуацији ако неко од чланова Комисије издвоји мишљење, односно одбије потписавање Комисијског извештаја, као и у случају ако Комисија у року од 30 дана не достави извештај лицима којима је достављена информација о незгоди, несрећи или озбиљној несрећи. У тој ситуацији Комисијски извештај о истрази се доставља инспектору за железнички саобраћај. Инспектор за железнички саобраћај доноси решење у складу са законом.

Такође, уочена је потреба да се усагласи Закон о безбедности у железничком саобраћају са Законом о интероперабилности железничког система, у смислу да се елементи структурних подсистема могу стављати на тржиште само ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу. Исто тако, не може се забрањивати, ограничавати или спречава на тржиште елемената структурних подсистема који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

Доношењем овог закона, наставило би се даље уређивање услова које морају испуњавати железнички радници који учествују у безбедном извршењу железничког саобраћаја у смислу стручне спреме, стручног оспособљавања и стручног испита. Изменом закона се дефинише да се практично стручно оспособљавање врши код послодавца. Послодавац, у смислу овог закона је управљач инфраструктуре, управљач инфраструктуре индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека или железнички превозник.

.

Поред тога, Нацртом закона врши се усавршавање терминологије коришћене у важећем закону, као и отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

**III.** **ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

Чланом 1. Предлога закона предложена је измена члана 2, додавањем нових тачака 67), 68), 69) и 70), односно појединих израза.

Чланом 2. Предлога закона врши се правнотехничка редакција члана 35. став 5. тако што се реч „број 3)“ замењује речима „број 4)“.

Чланом 3. Предлога закона извршена је измена у члану 42. додавањем новог става 8. којим се овлашћује управљач инфраструктуре да на основу података добијених од мерних станица, заустави воз и тражи искључење неисправних возила из састава воза.

Чланом 4 . Предлога закона разрађује материју у члану 60. који се односи на услове које у стручном погледу морају испуњавати железнички радници који учествују у безбедном извршењу железничког саобраћаја., а односи се на практично стручно оспособљавање које врши послодавац. Послодавац, у смислу овог закона је управљач инфраструктуре, управљач инфраструктуре индустријске железнице, власник односно корисник индустријског колосека или железнички превозник.

У члану 5. став 3. брише се речи “и практично“, јер Центри стручног оспособљавања железничких радника врше теоријско оспособљавање.

Чланом 6. Предлога закона у члану 94. став 1. измена се односи да Управљач и железнички превозник морају да изврше задатке на истраживању и утврђивању узрока, последица и одговорности незгода, несрећa и озбиљних несрећа у железничком саобраћају, као и околности у којима су настали, у оквиру своје надлежности.

У члану 94. додају се нови ставови 2. и 3. који упућују да су Управљач и железнички превозник и други учесник незгоде, несреће или озбиљне несреће, дужни да Комисијски извештај о истрази доставе инспектору за железнички саобраћај, одмах по утврђивању одговорности за незгоду, несрећу или озбиљну несрећу, а најкасније у року од 30 дана од формирања комисије случају да извештај о истрази није закључен, односно да је једно од мишљења члана Комисије изузето, инспектор доноси решење у складу са законом.

Члан 7. Предлога закона предложено је у члану 112. да Дирекција за железнице за своје услуге издавања сагласности наплаћује таксу.

Чланом 8. Предлога закона предложена је измена у члану 113. којом се прописује да се елементи структурних подсистема могу стављати на тржиште само ако имају декларацију о усаглашености и декларацију о погодности за употребу. Исто тако, не може се забрањивати, ограничавати или спречава на тржиште елемената структурних подсистема који су произведени у складу са овим законом, а посебно се не може захтевати поновно вршење провера које су већ извршене као део поступка за издавање декларације о усаглашености и декларације о погодности за употребу.

**IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТАВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА**

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