

**ПРИРУЧНИК О ЧЕТВРТОМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПАКЕТУ**  
**-Информације и будуће обавезе за управљаче инфраструктуре и**  
**железничке превознике-**

**Шта представља Четврти железнички пакет и његов "технички стуб"?**

Четврти железнички пакет представља сет законодавних норми које су усвојене са циљем успостављања јединственог тржишта за железнички саобраћај (под називом *Јединствено европско железничко подручје*). Свеобухватни циљ је ревитализација железничког сектора, како би био ефикасан и конкурентан у односу на друге видове саобраћаја. Четврти пакет норми чине „технички стуб“ и „тржишни стуб“. Реч је о подгрупама правних норми, које су од значаја за железнички саобраћај. За норме из оба стуба дуго су се водили преговори у оквиру институција Европске уније.

**Технички стуб** норми је ступио на снагу 15. јуна 2016.г. и укључује следеће правне норме:

- *Уредбу (ЕУ) 2016/796 о Агенцији Европске уније за железнице (познатија као ERA) којом се замењује Уредба (ЕЦ) 881/2004*
- *Директива (ЕУ) 2016/797 о интероперабилности железничког система у оквиру Европске уније (Прерађена Директива 2008/57/ЕС, познатија као Директива о интероперабилности )*
- *Директива (ЕУ) 2016/798 о безбедности железнице (Прерада Директиве 2004/49/ЕС, познатија и као Директива о безбедности железнице)*

**Тржишни стуб** се посебно односи на ревизију Директиве 2012/34 о успостављању Јединственог европског железничког подручја и на Уредбу 1370/2007 о услугама јавног превоза путника железницом и друмом.

Директива 2012/34 о успостављању Јединственог европског железничког подручја, као део Четвртог железничког пакета је од суштинског значаја за железнички сектор, имајући у виду да је 12 кључних Директива из претходних железничких пакета инкорпорирано у њен садржај. Подсећања ради, у њен садржај је инкорпорирана Директива 91/440 са којом је започето раздвајање саобраћајних услуга и управљања железничком инфраструктуром и која је, самим тим, пресудна за реформе у железничком сектору.

## **Које су предности техничког стуба Четвртог железничког пакета?**

Технички стуб је успостављен како би се унапредила конкурентност железничког сектора уз значајно смањење трошкова и административних препрека за железничка предузећа који имају циљ да изађу на европско тржиште. Посебно, овим пакетом ће се остварити следеће:

- уштеда за железничке компаније које су до сада подносиле вишеструке и уједно скупе захтеве за успостављање саобраћаја ван граница једне земље чланице. Наиме, Агенција за железнице Европске уније (ERA) ће убудуће обављати ауторизацију возних средстава и издаваће сертификате за безбедност, који су валидни широм Европске уније. Данас је ситуација таква да железничка предузећа и произвођачи морају да поседују сертификате засебно од стране сваке релеватне институције за безбедност на националном нивоу.
- успостављање "One-Stop Shop" који ће бити јединствена јединица за пријем свих горе наведених захтева, при чему ће целокупан поступак бити једноставан, транспарентан и конзистентан,
- успостављање интероперабилне опреме за Европски систем управљања железничким саобраћајем (ERTMS),
- смањење великог броја преосталих националних правила, која стварају ризик за недовољну транспарентност и постојање „замаскиране“ дискриминације.

## **Које су кључне промене у оквиру Четвртог железничког пакета?**

Кључне промене су следеће:

- *ERA ће имати улогу у издавању сертификата о безбедности и ауторизацији возних средстава и у том погледу може да уплаћује накнаде и друге финансијске обавезе које се тичу процесуирања захтева за добијање сертификата,*
- *Сви захтеви за сертификате о безбедности, ауторизацију возила и ERTMS опрему биће у будућности процесуирани кроз јединствен информациони и комуникациони систем којим управља ERA ('one-stop shop')*
- *Када је реч о области инфраструктуре, посебна новина у овом пакету налази се у Директиви 2016/797 о интероперабилности железничког система (члан 49) где се истиче да свака држава мора да обезбеди регистар о инфраструктури (RINF) у коме се наводе мрежни параметри, који се морају редовно ажурирати. За успостављање овог регистра и редовно одржавање истог биће надлежно посебно тело (NRE), које, у складу са наведеном Одлуком, свака земља је у обавези да*

*оформи. Детаљније информације о овом регистру могу се наћи у оквиру Одлуке RINF 2014/880.*

## **На кога ће утицати наведене измене у оквиру Четвртог железничког пакета?**

Промене које са собом носи технички стуб Четвртог железничког пакета ће утицати на све који:

- *су надлежни за ауторизацију возних средстава и уједно одобравају сертификате о безбедности*
- *управљају железничким саобраћајем*
- *су управљачи инфраструктуре*
- *су надлежни за регулисање железничке безбедности или интероперабилности.*
- *су произвођачи или компаније које раде на обнови возних средстава*

## **Када ће се применити наведене новине из Четвртог железничког пакета?**

Земље чланице су у обавези да транспонују правне норме Четвртог железничког пакета до 16. јуна 2019. године, осим уколико нису обавестили Европску Комисију и ERA о продужењу рока. У тој ситуацији, наредни рок за примену је 16. јун 2020. године. У периоду између ова два датума, могуће је да различити правни режими буду на снази у суседним земљама, што у великој мери утиче на процесе који се тичу процене захтева за ауторизацију возних средстава или сертификата о безбедности. Уколико таква ситуација утиче на било који начин на превознике или управљаче инфраструктуром, могуће је упутити жалбу представницима ERA, како би указали на конкретне мере и у тим ситуацијама се примењују норме.

## **Шта заправо подразумева „скуп експерата“ ERA?**

ERA може исказати потребу за позивањем спољних сарадника, како би асистирали у процени одређених активности након примања захтева за ауторизацију возних средстава или сертификата о безбедности. Спољни сарадници-експерти могу бити и запослени у институцијама за безбедност на националном нивоу, делегирани од стране њихових послодаваца или независних експерата. У оба случаја, експерти као такви морају испунити истоветне захтеве у погледу компетенције.

## **Колико је неопходно платити накнаду ERA за ауторизацију возних средстава, сертификате о безбедности или валидност опреме ERTMS?**

У оквиру Уредбе (EU) 2018/764 налазе се таксе и накнаде које се плаћају Агенцији за процес аплицирања (за појединачне сертификате о безбедности, ауторизацију возних средстава, валидност опреме ERTMS).

## **Издавање сертификата о безбедности**

### **На кога се односе сертификати о безбедности?**

Подношење захтева за сертификат о безбедности се у овом случају обавља преко јединице „one-stop shop“. Када је подручје саобраћања возила ограничено само на једну земљу чланицу, подносилац захтева бира тело за издавање сертификата о безбедности, што може бити Агенција (ERA) или тело надлежно за безбедност на националном нивоу земље чланице. У свим ситуацијама где подручје примене подразумева више од једне чланице, искључиво је Агенција надлежна за издавање сертификата о безбедности.

### **Колико траје процес?**

Од тела надлежног за издавање сертификата о безбедности захтева се да спроводи комплетну проверу захтева за добијање овог сертификата у року од једног месеца и да донесе одлуку у року од четири месеца.

### **Који доказ тело надлежно за издавање сертификата о безбедности очекује када је реч о утврђивању усклађености са Техничким спецификацијама интероперабилности (TSIs)?**

Од железничких предузећа се очекује да обезбеде доказ о:

- процесу одлучивања за покретање примене TSIs и идентификацију релевантних TSIs (поред националних техничких норми и других стандарда)
- процесу примене и континуираног праћења релевантних TSIs (националне техничке норме и други стандарди), где је на одговарајући начин приказано како се то примењује током „животног циклуса“ целокупне опреме

### **Да ли је Изјава о мрежи довољна да се постигне сарадња између железничких превозника и управљача инфраструктуре?**

Изјава о мрежи има за циљ да обезбеди све информације на једном месту на транспарентан начин, за све заинтересоване железничке превознике који желе да

своја возила пусте у саобраћај дуж дате инфраструктуре. Основни циљ је да Изјава о мрежи испуни захтеве из Директиве ЕУ 2012/34/EU.

А када је реч о сарадњи железничких превозника и управљача инфраструктуре, није неопходно да се детаљи по овом питању нађу у оквиру Изјаве о мрежи.

## **Ауторизација возних средстава**

### **Када је неопходно извршити ауторизацију возних средстава?**

Ново возно средство мора бити ауторизовано пре него што се пусти у саобраћај на тржишту.

Уколико је возно средство већ ауторизовано али су се неки технички параметри накнадно изменили, онда је неопходна нова ауторизација за пуштање у саобраћај на тржиште и то уколико:

- су промењени параметри који утичу на компатибилност возила са подручјем и мрежом где возно средство саобраћа,
- је укупан ниво безбедности под негативним утицајем услед наведених промена,
- релевантне Техничке спецификације интероперабилности *TSI* то захтевају.

### **Који су захтеви у погледу типа возила које је неопходно ауторизовати?**

Нови тип возног средства се мора ауторизовати. Тамо где је дошло до измене одређеног типа возила, измене дизајна или је промењено подручје где се возило користи, такав тип возила захтева још једну ауторизацију.

### **Да ли возно средство мора бити ауторизовано како би се користило у сврхе тестирања на мрежи?**

Привремена ауторизација за коришћење возила у сврху тестирања на мрежи се једино захтева тамо где је посебно наглашено у оквиру правног система земаља. У таквим случајевима, национални правни систем би требало да јасно назначи који процес је потребно испратити.

### **Код кога се подносе захтеви за ауторизацију возних средстава?**

Подношење захтева се врши преко посебне јединице „One-stop shop“. Када је област примене возила ограничена на једну земљу чланицу, подносилац захтева за ауторизацију возила бира институцију за ауторизацију која је надлежна за питање ауторизације, што може бити или Агенција (ERA) или институција

надлежна за безбедност у оквиру земље чланице. У свим случајевима где подручје примене возила подразумева више од једне државе чланице, за ауторизацију је надлежна искључиво Агенција ЕУ.

### **Колико је потребно времена за процесуирање захтева за ауторизацију возних средстава?**

Од тела надлежног за ауторизацију се захтева да спроведе комплетну проверу оваквих захтева у року једног месеца и донесе одлуку не касније од четири месеца након што утврди да је захтев комплетан.

### **Шта подразумева „претходни процес“ у целокупном систему ауторизације возних средстава?**

Претходни процес подразумева опциони ниво, који је омогућен подносиоцима захтева за сертификате. Током овог процеса подносилац захтева предочава све детаље у вези захтева. У овој раној фази може се остварити следеће:

- развој сарадње између тела надлежног за ауторизацију, релевантних тела надлежних за безбедност на националном нивоу који су релевантни за подручје где ће се користити возно средство и подносиоца захтева,
- верификација да ли је подносилац апликације доставио довољно информација тако да зна тачно шта се од њега очекује, укључујући делокруг апликације,
- достизање заједничког става у погледу представљања примењивих правила за успостављање основе за правила примењивања, као и
- појашњења у погледу самог процеса како ће се ауторизација возних средстава спроводити и ако ће се донети одлука.

### **Када се одбија захтев за ауторизацију возних средстава?**

Апликација се одбија уколико подносилац захтева није одговорио на питања која је упутило тело за ауторизацију и/или релевантно тело надлежно за безбедност за подручје где се употребљава возило, као што су питања “тип 4” и то у временском оквиру који је задало тело које се бави овим питањем.

Питања “тип 4” односе се на кључне недоумице у погледу садржаја захтева за ауторизацију за које се сугеришу измене пре самог доношења одлуке о ауторизацији.

## Који различити типови ауторизације су доступни?

- **‘Прва ауторизација’** се примењује за нова возна средства и укључује чак и додатне верзије
- **‘Обновљена ауторизација за одеђен тип возног средства’** се користи када дизајн возила није промењен али има промена у правилима која се примењују и која захтевају обнову поступка ауторизације.
- **‘Проширено подручје употребе возних средстава’** захтева ауторизацију, односно у ситуацијама где дизајн возила није промењен али је проширено подручје употребе.

## Која је улога Нотификационих тела (NoBo) у погледу надзора промена за типове возила током процеса производње?

Нотификациона тела морају да обаве надзор и ревизију процеса производње у складу са релевантним модулима дефинисаним у Одлуци Комисије 2010/713/EU. Ова тела морају бити информисана уколико су урађене неке измене које утичу на процес производње и уједно проверавају да ли су издати сертификати још увек валидни.

\*Информације за успостављање овог Приручника, преузете су са сајта Агенције Европске уније за железнице (ERA), сајтова ЕУ и интерних докумената Центра за међународне послове ИЖС