



Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

ИЗВЕШТАЈ ДИРЕКЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ О СТАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ

ЗА 2020. ГОДИНУ



Београд, септембар 2021. године



САДРЖАЈ

I.	ПРЕДМЕТ ИЗВЕШТАЈА.....	4
II.	УВОДНИ ДЕО.....	5
1.	Законски основ за израду годишњег извештаја.....	5
2.	Достављање и објављивање извештаја.....	5
3.	Информација о структури железничког система Републике Србије.....	6
4.	Резиме – анализа општег тренда безбедности.....	6
III.	ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ.....	8
1.	Основни подаци о Дирекцији за железнице.....	8
2.	Организациона структура Дирекције за железнице.....	10
IV.	РАЗВОЈ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ.....	11
1.	Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси.....	11
2.	Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности.....	14
3.	Резултати безбедносних препорука.....	15
V.	ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ.....	21
VI.	УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ.....	22
1.	Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима.....	22
2.	Нумерички подаци.....	23
3.	Процедурални аспекти.....	23
VII.	РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА ВЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА.....	26
1.	Опис надзора.....	26
2.	Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја.....	27
3.	Број извршених надзора.....	27
4.	Број извршених инспекцијских надзора.....	29
5.	Сажетак примењених мера након надзора и инспекције.....	31
6.	Кратак преглед жалби управљача инфраструктуре на услове из сертификата.....	36
7.	Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата.....	36
8.	Искуства Дирекције за железнице у вези примене ЗБМ за процену и оцену ризика.....	36
9.	Искуства управљача и превозника у примени ЗБМ за процену и оцену ризика.....	37
VIII.	ЗАКЉУЧАК.....	40
IX.	ИЗВОРИ ПОДАТАКА.....	42
	ПРИЛОЗИ.....	44



ПРИЛОГ 1.1.....	45
Мапа железничке мреже Републике Србије.....	45
ПРИЛОГ 1.2.....	46
Списак железничких превозника.....	46
Списак управљача инфраструктуре.....	47
Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице.....	47
Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници.....	47
ПРИЛОГ 2.....	48
Организациони дијаграм Дирекције за железнице.....	48
Дијаграм односа са другим надлежним органима.....	48
ПРИЛОГ 3.....	49
Подаци о броју оставарених возних километара у периоду 2016 – 2020. година.....	49
1) Показатељи који се односе на несреће.....	50
2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа.....	55
3) Показатељи који се односе на опасну робу.....	60
4) Показатељи који се односе на самоубиства.....	62
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа.....	62
6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа.....	66
7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре.....	67
ПРИЛОГ 4.....	69
Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја.....	69
ПРИЛОГ 5.....	71
Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.....	71
Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом.....	71
Сертификати о безбедности за превоз, део – А.....	71
Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници.....	73
Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, страни превозници.....	74
Сертификати о безбедности индустријске железнице за превоз.....	74

I. ПРЕДМЕТ ИЗВЕШТАЈА

У циљу процене остварења заједничких циљева безбедности и праћења општег развоја безбедности на железници, Дирекција за железнице прикупља информације о заједничким показатељима безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) путем годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Годишњи извештај Дирекције за железнице садржи обједињене податке о ЗПБ и другим релевантним подацима о безбедности железничког саобраћаја које садрже Годишњи извештаји о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника, како на јавној мрежи пруга Републике Србије тако и индустријским колосецима које послужују.

Извештајем је дат општи приказ стања безбедности у железничком саобраћају у 2020. години.

Изузев наведеног, предмет овог извештаја је и преглед свих активности у вези са безбедношћу железничког саобраћаја које су спровели следећи органи:

- 1) Дирекција за железнице (Одељење за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро),
- 2) Републичка инспекција за железнички саобраћај (Група за инспекцијске послове железнице у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре)
- 3) Покрајинска инспекција за железнички саобраћај (Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај), и
- 4) Центар за истраживање несрећа у саобраћају.

Извештај садржи и податке о управљачима инфраструктуре и железничким превозницима који су обављали своје активности на територији Републике Србије у 2020. години.



II. УВОДНИ ДЕО

1. Законски основ за израду годишњег извештаја

Да би се омогућила процена остварености заједничких циљева безбедности и омогућило праћење општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о заједничким показатељима безбедности (у даљем тексту: ЗПБ) путем годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника.

У члану 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 41/18), дефинисани су рокови и поступци у вези достављања годишњих извештаја о стању безбедности на железници.

Управљачи инфраструктуре и железнички превозници дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину, који треба да обухвати:

- 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;
- 2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;
- 3) резултате интерне контроле безбедности;
- 4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром.

ЗПБ према којима управљачи инфраструктуре и железнички превозници састављају своје годишње извештаје и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, прописани су Правилником о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја Дирекције за железнице („Сл. гласник РС”, број 49/19).

2. Достављање и објављивање извештаја

Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја најкасније до 30. септембра текуће године.

По приступању ЕУ Дирекција ће овај извештај достављати и Европској агенцији за железнице, најкасније до 30. септембра текуће године.

Дирекција Годишњи извештај о својим активностима објављује на својој интернет страници. Извештаји се налазе на следећем линку:

<http://www.raildir.gov.rs/izvestaji.php>

3. Информација о структури железничког система Републике Србије

Јавном железничком инфраструктуром у Републици Србији управља Акционарско друштво „Инфраструктура железнице Србије“. Мрежу пруга јавне железничке инфраструктуре чини **3333,4** km, од чега је **3044,7** km једноколосечних и **288,7** km двоколосечних пруга. Од наведене дужине, магистралним пругама припада **1744,4** km, а осталим пругама **1589,0** km. Укупно је електрифицирано **1273,7** km колосека отворене пруге са главним пролазним колосецима (**985,0** km једноколосечних и **288,7** km двоколосечних пруга).

Укупна дужина електрифицираних колосека отворене пруге и главних пролазних колосека је **1.563** km. Сви претходно наведени подаци се односе на пруге са нормалном ширином колосека од 1435 mm.

Мрежом пруга индустријских железница у дужини од **150 km** нормалног колосека и **7,407 km** пруга узаног колосека (900 mm) управљају ЈП „Електропривреда Србије“, Огранак „ТЕНТ“ Обреновац и HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Београд.

Преглед мреже пруга у Републици Србији дат је у Прилогу 1.1 овог извештаја.

Списак свих управљача инфраструктуре и железничких превозника који су обављали превоз у 2020. години, дат је у Прилогу 2 овог извештаја.

Безбедност железничког саобраћаја представља појам сачињен од мноштва елемената и фактора који могу на њу да утичу. У вези с тим треба нагласити да је веома тешко ове елементе јасно представити и описати, па се може говорити само о величинама појединих елемената или показатеља дефинисаних Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС“, број 25/19).

4. Резиме – анализа општег тренда безбедности

Правилником о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС“, број 25/19) дефинисани су показатељи по различитим категоријама на основу којих управљачи инфраструктуре и железнички превозници евидентирају догађаје битне за безбедност саобраћаја.

Информације које се изводе из наведених показатеља, Дирекција за железнице добија из годишњих извештаја о безбедности управљача инфраструктуре и железничких превозника, чији је садржај дефинисан Правилником о елементима годишњег извештаја о безбедности управљача железничке инфраструктуре и железничког превозника и годишњег извештаја Дирекције за железнице, а затим спроводи анализу истих за потребе израде овог извештаја.

Обједињавањем заједничких показатеља безбедности достављених кроз годишње извештаје и њиховом анализом дефинише се општи ниво безбедности за петогодишњи период.

У протеклих пет година, приметан је пад обима рада на мрежи приказан бројем возних километара на јавној железничкој инфраструктури. На инфраструктури индустријских железница приметан је тренд раста обима рада.

Потребно је нагласити да су услови рада у 2020. години били неуобичајени и директно подређени насталим условима услед пандемије заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2. Такође још један од фактора који су у многоме утицали на стање безбедности у 2020. години је велики број миграната који су боравили на подручју Републике Србије. Стога се може рећи да је ниво оствареног рада на мрежи задовољавајући.

Такође је индикативно да су у 2020. години у оквиру одржавања инфраструктурних капацитета и њихове изградње, уложени значајан рад и средства. Оваква активност на побољшању услова саобраћања возова директно је узроковала смањење броја несрећа услед исклизнућа воза. Број прекурсора несрећа, које су настале услед лома шине односно услед извијања и других деформација колосека, драстично је смањен, те је на тај начин поузданост и безбедност саобраћаја знатно увећана.

Уочава се и пораст броја повређених односно усмрћених лица на железничком подручју у 2020. години. Детаљнијом анализом сваке од насталих несрећа које су за последицу имале повређивање односно усмрћење лица на железничком подручју долази се до чињенице да велики број лица страдалих у овим несрећама чине мигранти. Према подацима из Центра за пружање помоћи тражиоцима азила у 2020. години, на простору Републике Србије свакодневно је флукутирало око 8000 лица. Пораст броја лица која су страдала на железничком простору није у спрези са стањем безбедности у железничком систему.

Приближно исте вредности броја несрећа које су се десиле на путним прелазима, односно број настрадалих лица у несрећама на путним прелазима, указује на чињеницу да је опрезност и будност железничког особља, конкретно машиновођа, појачана. Значајно смањење броја тешко повређених и погинулих лица са скоро истим бројем несрећа на путним прелазима у односу на 2019. годину, показатељ је резултата појачаног рада железничких превозника са својим особљем у смислу подизања нивоа будности особља. Закључак је, да је потребно веће ангажовање свих надлежних институција у друмском саобраћају, како би се ниво безбедности на путним прелазима подигао у наредном периоду.

Након пада броја несрећа везаних за превоз опасне робе у 2019. години, дошло је до поновног повећања у 2020. години. Потребно је и даље пратити овај аспект како би се вредност вратила на период пре 2018. године.

Значајан је и пад броја показатеља који се односе на прекурсоре несрећа на јавној железничкој инфраструктури у 2019. години. На инфраструктури индустријских железница, број истих показатеља је у континуалном паду.

Након великог скока бројчаних вредности показатеља за израчунавање економских последица несрећа у 2018. години, уочава се благи пад наведених показатеља у 2020. години. Међутим, посматрајући период пре 2018. године, јасна је веома велика вредност насталих последица изражена кроз економски показатељ.



III. ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

1. Основни подаци о Дирекцији за железнице

Дирекција за железнице је посебна организација Републике Србије, образована у складу са чланом 78. Закона о железници („Сл. гласник РС”, број 18/05), објављеним 24. фебруара 2005. године, ради обављања стручних послова у области железничког саобраћаја, регулаторних послова и других послова предвиђених овим законом. Чланом 94. истог закона, дефинисано је да Дирекција почиње са радом 5. маја 2005. године.

Адреса Дирекције за железнице

Адреса седишта Дирекције за железнице је Немањина 6, 11000 Београд, Република Србија.

Адреса Дирекције за железнице за пријем електронских поднесака и електронске поште је kontakt@raildir.gov.rs

Надлежности Дирекције за железнице у области безбедности железничког саобраћаја

Надлежности Дирекције за железнице у смислу националног тела за безбедност, обавља Одељење за регулисање безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја, жичаре за транспорт лица и метро, у даљем тексту - Одељење.

У 2020. години, број запослених на неодређено време у Одељењу, био је **13**.

Надлежности Дирекције, прописане чланом 120. Закона о железници („Сл. гласник РС”, број 41/18) су:

- 1) у области регулисања тржишта железничких услуга;
- 2) у области лиценцирања железничких превозника;
- 3) у области права путника;
- 4) у области безбедности у железничком саобраћају и интероперабилности железничког система;
- 5) у области жичара;
- 6) остваривања међународне сарадње у оквиру своје надлежности;
- 7) други послови који се обављају у складу са овим законом и законима којима се уређују области безбедности у железничком саобраћају, интероперабилности железничког система и жичара за превоз лица.

Надлежности Дирекције дефинисане Законом о безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 41/18), које обавља Одељење су:

- 1) издавање, обнављање, ревидирање, ажурирање и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком



- инфраструктуром, за управљање инфраструктуром индустријске железнице, за превоз и за превоз на индустријској железници;
- 2) надзор над системима за управљање безбедношћу после издавања сертификата о безбедности;
 - 3) издавање сертификата о испуњености услова које мора да испуни тело за оцену ризика;
 - 4) издавање сертификата лицима задуженим за одржавање теретних кола;
 - 5) надзор над лицима задуженим за одржавање теретних кола у циљу провере да ли та лица и даље испуњавају потребне захтеве;
 - 6) издавање сертификата радионицама за одржавање железничких возила;
 - 7) периодичне провере испуњености услова радионица за одржавање железничких возила након издавања сертификата;
 - 8) издавање сертификата привредним субјектима за обављање техничког прегледа железничких возила;
 - 9) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката за обављање техничког прегледа железничких возила након издавања сертификата;
 - 10) издавање сертификата привредним субјектима за послове одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавање сигнално сигурносних уређаја и одржавања железничке телекомуникационе мреже;
 - 11) периодичне провере испуњености услова привредних субјеката који врше послове: одржавања горњег и доњег строја железничких пруга, одржавања подсистема енергија, одржавања сигнално сигурносних уређаја и одржавање железничке телекомуникационе мреже;
 - 12) издавање сертификата и обављање периодичних провера над центрима стручног оспособљавања железничких радника;
 - 13) издавање сертификата испитивачима за обављање испита за машиновође;
 - 14) издавање дозвола за управљање вучним возилом;
 - 15) давање сагласности на акт о одржавању индустријске железнице узаног колосека и возила која се користе на њој, као и начин регулисања железничког саобраћаја;
 - 16) давање сагласности на акт о одржавању подсистема туристичко-музејске железнице, као и на начин регулисања железничког саобраћаја на тој железници;
 - 17) вођење и ажурирње регистра дозвола за управљање вучним возилом,
 - 18) доношење прописа из области железничког саобраћаја;
 - 19) доношење гранских стандарда из области железничког саобраћаја,
 - 20) други послови који се обављају на основу Закона о безбедности железничког саобраћаја.

На основу Закона о железници, Дирекција за железнице даје сагласност на акт о условима и начину обављања превоза на индустријској железници и на акт о начину за организовање и регулисање маневарског рада, одржавање и заштиту индустријског колосека, лице одговорно за спровођење акта, одржавање железничких возних средстава и других средстава која се користе на индустријском колосеку.

Надлежности Дирекције дефинисане Законом о интероперабилности железничког система („Сл. гласник РС”, број 41/18), које обавља Одељење су:

- 1) издавање дозволе за коришћење структурних подсистема;
- 2) издавање дозволе за тип возила;
- 3) издавање дозволе за коришћење возила;
- 4) издавање додатне дозволе за коришћење возила која су усаглашена са ТСИ;
- 5) издавање дозволе за коришћење возила која нису усаглашена са ТСИ,
- 6) вођење и ажурирање Националног регистра железничких возила;
- 7) објављивање техничких спецификација интероперабилности;
- 8) доношење прописа из области интероперабилности;
- 9) други послови који се обављају на основу Закона о интероперабилности железничког система.

Привремене надлежности Дирекције као именованог тела, дефинисане Законом о безбедности у железничком саобраћају и Законом о интероперабилности железничког система, које обавља Одељење, су:

- 1) издавање сертификата о верификацији подсистема или његовог дела, према националним прописима;
- 2) оцена усаглашености елемената структурних подсистема,
- 3) оцена погодности за употребу елемената подсистема.

У области жичара Одељење је надлежно за:

- 1) вођење евиденције жичара и свих субјеката који утичу на безбедност рада жичара;
- 2) вођење евиденције о овлашћењима за обављање стручног прегледа жичара;
- 3) издавање одобрења за рад жичара;
- 4) издавање одобрења за рад специфичних вучних инсталација.

2. Организациона структура Дирекције за железнице

Организациони дијаграм Дирекције за железнице дат је у Прилогу 2. овог извештаја.

Дијаграм у коме је приказан међусобни однос са другим органима, министарством надлежним за послове саобраћаја као и са националним телом за истрагу несрећа у железничком саобраћају, дат је у Прилогу 2. овог извештаја.



IV. РАЗВОЈ СТАЊА БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

1. Иницијативе за одржавање/побољшање безбедносних перформанси

Центар за истраживање несрећа у саобраћају, у даљем тексту - ЦИНС, као посебна организација образован је на основу Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Сл. гласник РС”, број 66/15). Истраге несрећа и незгода у железничком саобраћају у оквиру ЦИНС-а обавља Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају и међународну сарадњу.

ЦИНС је на основу започетих истрага у 2020. години спровео укупно 4 истраге и окончао две. Центар је издао 2 коначна извештаја и укупно 21 безбедносну препоруку. Центар је истрагу од 25.06.2019. године окончао 03.06.2020. године. Подаци о безбедносним препорукама у коначним извештајима дати су табеларно.

Број извештаја	Датум извештаја	врста несреће	опис несреће	локација	број безбедносних препорука
ЖС – 01/20	20.11.2020.	озбиљна несрећа	налет маневарског састава на друмско путничко возило	Индустријски колосек Рафинерије нафте Панчево	10
ЖС – 02/20	03.03.2021.	озбиљна несрећа	налет воза на друмско путничко возило	Шабац, отворена пруга између укрснице Штитар и ст. Петловача	11
ЖС –02/19	03.06.2020.	озбиљна несрећа	Усмрћење железничког радника приликом искакања из воза	Београд, подручје железничке станице Ресник	Није било издатих безбедносних препорука за ову несрећу

ЦИНС је у 2020. години спровео укупно 4 истраге и окончао укупно две истраге. Основни подаци о раду ЦИНС-а у 2020. години, приказани су табеларно.

Врста несреће или незгоде	број започетих истрага	број окончаних истрага	број усмрћених лица	број тешко повређених лица	број лакше повређених лица
Озбиљне несреће	3	2	3	3	1
Несреће	1	0	0	0	0
Укупно:	4	2	0	0	0

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће - Усмрћење железничког радника (машиновође) приликом искакања из воза у покрету на магистралној прузи Е70/Е85: Београд - Младеновац - Лапово - Ниш - Прешево - државна граница - (Табановце), на трећем колосеку станице Ресник, бр. 340-00-2/2019-02-1-35 од 3. јуна 2020. године, ЦИНС није издао ниједну безбедносну препоруку.

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће - налета маневарског састава МС-4 (железнички превозник „Србија Карго“ а.д.) на друмско путничко возило, која се догодила 09.01.2020. године у 02:35 на индустријском колосеку Рафинерије нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) на путном прелазу у нивоу, осигураном аутоматским уређајем на путним прелазима, који се налази на подручју града Панчева, у градском насељу Стара Миса, бр. 340-03-1/2020-02-1-53 од 20. новембра 2020. године, ЦИНС је издао 10 (десет) безбедносних препорука.

У Коначном извештају о истрази озбиљне несреће - налета воза број 45403 на друмско путничко возило, која се догодила 25.07.2020. године у 10:55 на регионалној прузи 211: Рума - Шабац - Распутница Доња Борина - државна граница - (Зворник Нови), на путном прелазу у нивоу, осигураном саобраћајним знацима на путу и зоном потребне прегледности, који се налази између укрснице Штитар и станице Петловача у km 20+647, бр. 340-03-1/2020-02-2-49 од 03. марта 2020. године, ЦИНС је издао 11 (једанаест) безбедносних препорука.

Током 2020. године, уочава се појачана активност на подизању квалитета стања инфраструктуре железничког система, као и доследно спровођење безбедносних препорука које је издао ЦИНС.

Дирекција је у прављењу овог извештаја користила годишње извештаје управљача инфраструктуре и железничких превозника о праћењу стања безбедности у железничком саобраћају као и извештаје о мерама које су предузимане како би се ниво безбедности очувао, односно подигао на виши ниво.

Према информацијама о тренду безбедности у железничком систему, може се закључити следеће:

- Предмет пројекта пруге Београд - Нови Сад – Суботица - државна граница је обнова и унапређење постојећег колосека једноколосечне пруге и изградња другог колосека пруге за мешовити путнички и теретни саобраћај и брзину до 200 km/h на прузи Београд - Нови Сад - Суботица-државна граница (Келебија), а у складу са циљем модернизације целе пруге Београд - Будимпешта. Укупна дужина пруге Београд - Будимпешта је 350,7 km (183 km кроз Србију и 167,7 km кроз Мађарску). Пруга има три деонице у Републици Србији: Београд Центар - Стара Пазова (34,5 km), Стара Пазова - Нови Сад (40,4 km) и Нови Сад - Суботица-државна граница (108,1 km);
- Унапређење магистралне пруге (Београд Центар) - Раковица - Јајинци - Мала Крсна - Велика Плана почела је у мају 2019. године. Предвиђено је унапређење укупно 68,8 km колосека и електротехничких постројења, радови у осам станица, шест стајалишта, три тунела, два моста и грађевинско уређење 31 путног прелаза. Радови се одвијају у условима потпуне обуставе железничког саобраћаја на деоници од Јајинаца до Мале Крсне, док возови саобраћају помоћним превозним

- путем Београд - Младеновац - Велика Плана. Физички ниво реализације на дан 31.12.2020.године износи 79,4%;
- У циљу побољшања техничког квалитета колосека, радови на санацији елемената горњег строја на прузи Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Jimbolia), између станица Кумане - Банатско Милошево у дужини од 28,473 km, почели су јула 2019. године, Пруга ће бити обновљена половним материјалом са магистралних пруга, као и новим материјалом. ИЖС деоницу Кумане - Банатско Милошево обнавља самостално, односно сопственим средствима, опремом и људством. Процент извршења радова на овој деоници износи 99,35%;
 - У циљу побољшања техничког квалитета колосека у априлу 2019. године почели су радови на санацији дела пруге Банатско Милошево - Сента - Суботица, у дужини од 38,5 km (укључујући и станичне колосеке). Пруга ће бити обновљена половним материјалом са магистралних пруга, као и новим материјалима, а радовима је предвиђена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници;
 - На прузи Нови Сад - Оџаци - Богојево (207), средином октобра 2019. године почела је обнова станичних колосека са припадајућим скретницама у станицама: Футог, Гајдобра, Оџаци и Каравуково. Радовима је обухваћена обнова око 9,5 km станичних колосека и 31 скретница на пролазним колосецима, а приликом обнове се користи материјал који је скинут са београдског железничког чвора(степенасто коришћење материјала при обнови пруга). Радове изводе запослени ИЖС сопственим средствима, опремом и људством. Радови су окончани у станицама Футог, Гајдобра и Каравуково. Процент извршења радова у станици Оџаци на дан 31.12.2020. године износи 93%;
 - У циљу побољшања техничког квалитета колосека у мају 2019. године почела је обнова регионалне пруге Мала Крсна - Бор - Распутница 2 - (Вражогрнац), између станица Нересница - Мајданпек у дужини од око 23 km. Радови су настављени у 2020. години. Пруга је обновљена половним материјалом са магистралних пруга, као и новим материјалима, а радовима је извршена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Радове су изводили радници Сектора за грађевинске послове. Извршена је замена колосечне решетке, допуна туцаника, машинско регулисање колосека, отпуштање ДТШ-а и завршно заваривање. Од радова је остало да се изврши замена колосечне решетке у тунелима на овој деоници, а што се планира у 2021. години:
 - Од стране Министарства, грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре фебруара 2019. године, због лошег техничког стања, пруга (Ниш) - Црвени Крст - Зајечар - Прахово Пристаниште затворена је за саобраћај. Радови на обнови су почели у фебруару 2019. године и планирано је да радови буду окончани у јануару 2021. године;
 - У циљу побољшања техничког квалитета у априлу 2019. године, почела је обнова регионалне пруге Марковац - Свилајнац - Деспотовац - Ресавица, деоница Марковац - Деспотовац, чија дужина износи 53 km. Пруга ће бити обновљена половним материјалом са магистралних

- пруга, као и новим материјалима, а радовима је, поред осталог, предвиђена комплетна замена шина, прагова и туцаника на овој деоници. Радове изводе радници Сектора за грађевинске послове. Процент извршења радова на овој деоници на дан 31.12.2020. године износи око 78%. Планирано је да се радови наставе у 2021. години;
- У циљу побољшања техничког квалитета колосека, радови на санацији елемената горњег строја на прузи Кикинда – МСК Кикинда у дужини од 6,28 km почели су новембра 2019. године. ИЖС пругу обнавља самостално, односно сопственим средствима, опремом и људством. Процент извршења радова на овој деоници на дан 31.12.2020. године износи 40,20%;
 - појачане су мере контроле рада на извршењу саобраћаја, заступљене код свих превозника и спровођење безбедносних препорука које је издао ЦИНС у ранијим коначним извештајима.

2. Детаљна анализа заједничких показатеља безбедности

Заједнички показатељи безбедности у железничком саобраћају су показатељи према којима управљач инфраструктуре, управљач индустријске железнице и железнички превозник, састављају годишњи извештај о безбедности, као и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа у железничком саобраћају.

Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 25/19) дефинише:

- 1) показатеље који се односе на несреће;
- 2) тешко повређена и погинула лица, по врстама несреће;
- 3) показатеље који се односе на опасну робу - укупан и релативни број;
- 4) показатеље који се односе на самоубиства - укупан и релативни број;
- 5) показатеље који се односе на прекурсоре несрећа;
- 6) показатеље за израчунавање економских последица несрећа и
- 7) показатеље који се односе на техничку безбедност инфраструктуре и њено спровођење.

Број возних километара остварених на јавној инфраструктури у 2020. години износи 13.262.162,24 возних километара, а на инфраструктури индустријских железница 1.229.814,45 возних километара. Уочава се смањење броја возних километара на јавној железничкој инфраструктури у односу на 2019. годину за 9,94% као и броја возних километара на инфраструктури индустријских железница за 3,48%.

Детаљна анализа свих заједничких показатеља безбедности, са освртом на претходни петогодишњи период и графички приказ свих заједничких показатеља безбедности у последњих пет година дати су у Прилогу 3. овог извештаја.



3. Резултати безбедносних препорука

Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
01-20	БП_01/20	Рафинерију нафте Панчево „НИС“ а.д. Нови Сад	Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да усклади тачку 2.3.13.1.2. Акта о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево (на који је Дирекција за железнице дала сагласност број 340-1351/2019 од 03.10.2019. године) са тачком 5.1.1. Упутства за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 2+231 сопствене стационаже индустријског колосека Рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018), у погледу начина обезбеђења саобраћаја на путном прелазу, сходно члану 58. тачка 6. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ” број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) (види тачку 4.3.3.).	БП је прихваћена. Спровођење је у току.
	БП_02/20	Рафинерију нафте Панчево „НИС“ а.д. Нови Сад	Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да изврши подучавање особља ранжирне станице Рафинерије нафте Панчево у погледу доследног поштовања успостављене процедуре у тачки 5.1.2. Упутства за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 2+231 сопствене стационаже индустријског колосека рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018), и обавештавања Управљача јавне железничке инфраструктуре „ИЖС“ а.д, у овом случају надзорне станице у којој је прикључен индустријски колосек, односно станице Панчево Варош, о неисправности уређаја путног прелаза односно изузетном неважењу контролног сигнала и обезбеђењу путног прелаза од стране чувара прелаза, а све у циљу правовременог обавештавања возног особља (исповестљање Општег налога од стране отправника возова станице Панчево Варош „ИЖС“ а.д.) о поступку испред путног прелаза, сходно члану 34, тачка 29. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ” број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) (види тачку 4.2.1.).	БП је прихваћена. Спровођење је у току.



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
01-20	БП_03/20	Рафинерију нафте Панчево „НИС“ а.д. Нови Сад	Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да изврши подучавање особља ранжирне станице Рафинерије нафте Панчево у погледу поштовања одредби члана 58, тачка 6. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ” број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03), као и одредби тачке 6.6.10.2. Акта о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево (на који је Дирекција за железнице дала сагласност број 340-1351/2019 од 03.10.2019. године), а које се односе на ручне сигналне знаке који се дају учесницима у друмском саобраћају од стране чувара путног прелаза (види тачку 4.2.1.).	БП је прихваћена. Спровођење је у току.
	БП_04/20	Рафинерију нафте Панчево „НИС“ а.д. Нови Сад	Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да, у својству управљача железничке инфраструктуре успостави сарадњу са управљачем пута ЈП „Путеви Србије” и закључи уговор којим се ближе уређују односи у погледу предметног путног прелаза у складу са одредбама чланова 67. и 70. Закона о железници („Службени гласник РС” број 41/2018) (види тачку 3.5.2.).	БП је прихваћена. Спровођење је у току.
	БП_05/20	Рафинерију нафте Панчево „НИС“ а.д. Нови Сад	Рафинерија нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) да у Акту о индустријском колосеку ранжирне станице у Рафинерији нафте Панчево (на који је Дирекција за железнице дала сагласност број 340-1351/2019 од 03.10.2019. године) и Упутству за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 2+231 сопствене стационаже индустријског колосека рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018) изврши исправке у смислу усклађивања терминологије „воз” и „возно особље” са стварним стањем на индустријском колосеку - „маневарски састав” и „маневарско особље” (види тачку 4.3.4.).	БП је прихваћена. Спровођење је у току.
	БП_06/20	„Србија Карго” а.д	„Србија Карго” а.д. да изврши подучавање особља вучних возила у погледу поступка испред путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima, сходно члану 143, став 2. Правилника о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи („Службени гласник РС” број 51/20) и члану 61. тачка 12. и члану 63. тачка 5. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ” број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) (види тачку 4.1.).	БП је прихваћена и спроведена.



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
01-20	БП_07/20	„Србија Карго“ а.д	„Србија Карго“ а.д. да изврши подучавање возног особља односно машиновођа и возовођа изузев помоћника машиновођа и возних маневриста у погледу поступка по доласку у станицу у случају преласка преко путног прелаза опремљеног контролним сигнаlima чији је уређај у квару, сходно тачки 4.2.3. Упутства за експлоатацију уређаја за аутоматско обезбеђење саобраћаја на путном прелазу у km 2+231 сопствене стационаже индустријског колосека рафинерије нафте Панчево од 01.01.2018. године (Регистарски број 1/2018) (види тачку 4.3.4.).	Безбедносна препорука није прихваћена.
	БП_08/20	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	ЈП „Путеви Србије“ да у својству управљача путне инфраструктуре успостави сарадњу са управљачем железничке инфраструктуре Рафинеријом нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) и закључи уговор којим се ближе уређују односи у погледу предметног путног прелаза, у складу са одредбама чланова 67. и 70. Закона о железници („Службени гласник РС“ број 41/2018) (види тачку 3.5.2.).	-
	БП_09/20	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	ЈП „Путеви Србије“ да у својству управљача путне инфраструктуре на путном прелазу у km 2+231 индустријског колосека Рафинерије нафте Панчево („НИС“ а.д. Нови Сад) постављену путну сигнализацију усклади са важећим прописима о саобраћајној сигнализацији (види тачку 4.3.4.).	-
	БП_10/20	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да усклади одредбе члана 35. став 1 под 2) Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/2016) са чланом 58. под 6. Правилника 2, Саобраћајни Правилник („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/94, 4/94, 5/94, 4/96 и 6/03) и чланом 124. Упутства о маневрисању 42 („Службени гласник ЗЈЖ“ број 3/80, 6/83, 3/87, 4/88, 6/91 и 2/94) у погледу начина на који изаслани железнички радник на путном прелазу у нивоу непосредно регулише саобраћај на путу давањем ручних саобраћајних знакова друмским возилима (види тачку 4.3.4.).	-



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
02-20	БП_01/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/18) усклади одредбе члана 69. са одредбама члана 56. у смислу обавезе управљача железничке инфраструктуре у погледу одржавања зоне потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у смислу дефинисања удаљености од осе колосека (пружни појас) на којој управљач инфраструктуре има обавезу уклањања растиња (види тачку 4.3.3.).	-
	БП_02/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о железници („Службени гласник РС“ број 41/18) у члану 69. јасно дефинише обавезе управљача железничке инфраструктуре и управљача пута у смислу одржавања зоне потребне прегледности (део зоне потребне прегледности која обухвата пружни појас и део зоне потребне прегледности која не обухвата пружни појас) (види тачку 4.3.3.).	-
	БП_03/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Закону о путевима („Службени гласник РС“, број 41/18 и 95/18 – др. закон) у члану 68. дефинише (допуни) одржавање - уређивање зелених површина (кошење траве, крчење шибља и сечење дрвећа) у зони потребне прегледности на местима укрштања железничке пруге и пута у складу са чланом 38. у коме је дефинисана обавеза обезбеђења зоне потребне прегледности у складу са прописима (види тачку 4.3.3.).	-
	БП_04/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС“ број 89/16), дефинише методологију (начин) за одређивање (израчунавање) елемената зоне потребне прегледности датих у Прилогу 9 (дрз - дужина заустављања друмског возила и Spžv - дужина приближавања железничког возила) (види тачке 3.3.6. и 4.3.4.).	-



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
02-20	БП_05/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/16), дефинише поступак у случају када постоји потребна прегледност према дефиницији из члана 2. став 1. под 12) овог правилника а није могуће обезбедити зону потребне прегледности. При овоме посебно треба имати у виду да се постављањем саобраћајног знака II-2: „Обавезно заустављање” уз обезбеђење потребне прегледности, омогућава безбедан прелазак друмских возила преко прелаза (види тачке 3.3.5. и 4.3.4.).	-
	БП_06/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у члану 14. Правилника о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/2016) изврши исправке у изразу: $tv = ((m + n + d + s) / Vp) \cdot 3,6 [s]$ тако да испред s стоји знак „-”, а не знак „+” (видети тачку 3.4.2).	-
	БП_07/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да у Правилнику о начину укрштања железничке пруге и пута, пешачке или бициклистичке стазе, месту на којем се може извести укрштање и мерама за осигурање безбедног саобраћаја („Службени гласник РС” број 89/16) усклади опис положаја тачке Б дат у члану 14, члану 15. и Прилогу 6 (види тачку 4.3.4.).	-
	БП_08/21	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да размотри могућност да у Закону о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС” број 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон и 87/18) члан 153 став 2 преформулише и усклади са чланом 97. став 1. Закона о безбедности железничког саобраћаја („Службени гласник РС” број 41/18) у смислу прецизнијих одредби уградње семафора (види тачку 4.3.4.).	-



Бр. изв.	Број:	Насловљен на:	Безбедносна препорука:	Резултат:
02-20	БП_09/21	Дирекцију за железнице	„ИЖС” а.д. да за предметни путни прелаз размотри промену нивоа осигурања (увођење активне сигнализације), или проблем реши на неки други начин. С обзиром на постојање грађевинских објеката у близини путног прелаза и кривине на прузи није обезбеђена зона потребне прегледности, а због обилне вегетације у инфраструктурном појасу а самим тим и у пружном појасу није обезбеђена ни потребна прегледност (види тачке 2.2.3. и 3.4.2.). Такође чињеница је да предметни путни прелаз представља укрштање регионалне пруге и државног пута IIА реда (види тачку 2.2.3.).	БП је прихваћена. Спровођење у току.
	БП_10/21	Дирекцију за железнице	„ИЖС” а.д. да уради стручно утемељену процену ризика на путним прелазима. Имајући у виду да су несреће на путним прелазима (посматрајући сваки прелаз засебно) ретки догађаји, не може се процена ризика вршити само на основу броја несрећа које су се десиле на појединим путним прелазима. Процена ризика се, као мера предострожности, треба вршити скупно за све путне прелазе сходно свим релевантним параметрима без обзира да ли су се на њима догађале несреће или не.	БП је прихваћена. Спровођење у току.
	БП_11/21	Дирекцију за железнице	„ИЖС” а.д. да уради акт „Програм решавања путних прелаза” према претходно урађеној процени ризика на путним прелазима, у циљу предузимања одговарајућих активности како би се подигао ниво безбедности саобраћаја.	БП је прихваћена. Спровођење је могуће након спровођења БП_10/21.



V. ВАЖНЕ ИЗМЕНЕ У ЗАКОНОДАВСТВУ И РЕГУЛИСАЊУ БЕЗБЕДНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

У 2020. години донесено је 14 (четрнаест) подзаконских аката на основу Закона о безбедности у железничком саобраћају.

У току 2020. године није било измена ни допуна закона из области безбедности железничког саобраћаја.

Табеларни преглед измена прописа из области безбедности железничког саобраћаја у 2020. години, законски основ за њихово доношење, датум објављивања и усклађеност са прописима ЕУ дати су у Прилогу 4. овог извештаја.

VI. УНАПРЕЂЕЊЕ ПОСТУПАКА СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ИНФРАСТРУКТУРОМ И СЕРТИФИКАЦИЈЕ О БЕЗБЕДНОСТИ ЗА ПРЕВОЗ

1. Законски основ, почетак примене, расположивост информација о сертификатима о безбедности

Законски основ за обавезу поседовања сертификата о безбедности за превоз односно сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз, као и надлежности Дирекције за железнице у вези наведених сертификата, прописан је чл. 16 – 20. Закона о безбедности у железничком саобраћају.

Законски основ за обавезу поседовања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром односно сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом, као и надлежности Дирекције за железнице у вези са наведеним сертификатима, прописан је чл. 21 – 24. истог закона.

Иако је законски оквир за почетак примене сертификата о безбедности успостављен још 2013. године доношењем Закона о безбедности и интероперабилности железнице („Сл. гласник РС”, бр. 104/13 и 66/15 – други закон, 92/15 и 113/17 – други закон), тек доношењем Правилника о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Сл. гласник РС”, број 71/15)¹, који је објављен 14. августа 2015. године, дефинисани су јасни услови за спровођење поступка издавања сертификата о безбедности. Како су у време пуног дефинисања свих неопходних услова за издавање сертификата о безбедности, још увек важили сертификати у складу са претходно важећим законским условима, први сертификат о безбедности за превоз у складу са законом из 2013. године је издат 13. октобра 2016. године а први сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, 9. маја 2017. године.

Сет подзаконских аката који ближе уређују област сертификације о безбедности управљања железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз су:

- Правилник о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Сл. гласник РС”, број 32/21),
- Правилник о заједничкој безбедносној методи за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система („Сл. гласник РС”, број 124/20),
- Правилник о заједничкој безбедносној методи за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или

¹ Донет је нови Правилник о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Сл. гласник РС”, број 32/21)

- сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Сл. гласник РС”, број 124/20),
- Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за превоз („Сл. гласник РС”, број 63/19), и
 - Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Сл. гласник РС”, број 68/19),

Информације о важећим сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_001.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_002.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности за превоз, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_003.pdf

Информације о важећим сертификатима о безбедности индустријске железнице за превоз, могу се наћи на сајту Дирекције за железнице на следећем линку:

http://www.raildir.gov.rs/doc/evidencije/Evidencija_004.pdf

2. Нумерички подаци

Нумерички подаци који приказују број издатих сертификата о безбедности по врстама сертификата, пре и у току 2020. године, приказани су у Прилогу 5 овог извештаја.

3. Процедурални аспекти

Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром

Дирекција за железнице је до сада издала један сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Акционарском друштву за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Поступак издавања сертификата је започет 31. јануара 2017. године а након оцене приложене документације у неколико циклуса, поступак је окончан пре законски прописаног рока, 9. маја 2017. године.

Од момента издавања није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Основни проблем за Дирекцију за железнице као и за управљача инфраструктуре током спровођења поступка издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, су биле рационализације радних места и запослених лица које су спровођене у току поступка издавања сертификата као и велика флукуација запослених током периода важења сертификата.

Од стране управљача инфраструктуре није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата.

Висине такси за издавање, обновљање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама („Службени гласник РС” бр. 43/03, 51/03, 53/04, 42/05, 51/05, 101/05, 42/06, 47/07, 54/08, 05/09, 54/09, 35/10,70/11, 55/12, 93/12, 47/13, 65/13, 57/14, 45/15, 83/15, 112/15, 50/16,113/17, 50/18, 95/18, 38/19, 86/19, 90/19, 98/20, 144/20 и 62/21).

Сертификат о безбедности за превоз, део – А

У протеклом периоду није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – А.

У поступцима издавања сертификата о безбедности за превоз део – А, није било прекорачења законског рока за издавање сертификата.

Тела за безбедност из других држава нису се обраћала Дирекцији за железнице у вези са информацијама везаним за сертификате о безбедности за превоз део – А, из разлога што постојећи превозници из Републике Србије немају могућност да поднесу само захтев за део – Б у другим земљама у окружењу услед недостатка међународних споразума о међусобном признавању.

Висине такси за издавање, обновљање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за превоз – део А, прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама.

У досадашњој пракси нису се јављали проблеми са обрасцима сертификата о безбедности за превоз, део – А, изузев у поступцима са предузећима чија је основна делатност одржавање инфраструктурних подсистема, па су због потребе самосталног превоза и кретања сопствене механизације за одржавање били у обавези да поседују сертификат о безбедности за превоз.

Најчешћи проблем који се јавља при поступку издавања сертификата о безбедности за превоз је неразумевање железничких превозника везано за захтеве који се тичу јасног дефинисања процедура којима се преузимају одређене одговорности у смислу праћења система за управљање безбедношћу, управљања препознатим ризицима и самосталном одлучивању о потребним мерама за контролу ризика, будући да је то новина у односу на претходни систем који се примењивао у Републици Србији када су се сви ризици контролисали путем националних прописа. Други проблем представља управљање документима и записима, што укључује евиденције са подацима о безбедности, које нису стриктно прописане националним прописима.

Железнички превозници при подношењу документације којом аплицирају за сертификат о безбедности, најчешће покушавају да испуне захтеве критеријума прописаних Правилником о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу („Сл. гласник РС”, број 32/21). Покушавајући да испуне захтеве, не базирају се на постојећим процесима који



се у друштву спроводе нити на људским ресурсима којима располажу, тако да често долази до нацрта процедура које прописују спровођење сродних активности на више различитих и неповезаних начина. Ово значајно отежава успостављање система управљања безбедношћу у пракси. У овим случајевима, они, строго гледано испуњавају прописане услове али се током надзора откривају неусаглашености.

Од стране железничких превозника није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата о безбедности за превоз – део А.

Сертификат о безбедности за превоз, део - Б

У протеклом периоду није било поступака ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – Б.

У поступцима издавања сертификата о безбедности за превоз део – Б, није било прекорачења законског рока за издавање сертификата.

Висине такси за издавање, обнављање, ревидирање и ажурирање сертификата о безбедности за превоз – део Б, у зависности од процењеног укупног обима превоза робе или путника, прописане су тарифним бројем 148. Закона о републичким административним таксама.

У досадашњој пракси нису се јављали проблеми са обрасцима сертификата о безбедности за превоз, део – Б изузев у поступцима са предузећима чија је основна делатност одржавање инфраструктурних подсистема, па су због потребе самосталног превоза и кретања сопствене механизације за одржавање били у обавези да поседују сертификат о безбедности за превоз.

Од стране железничких превозника није било повратних информација, примедби и сугестија у смислу мишљења о поступку и начину издавања сертификата о безбедности за превоз – део Б.

VII. РЕЗУЛТАТИ И ИСКУСТВА ВЕЗАНА ЗА НАДЗОР НАД УПРАВЉАЧИМА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА

Дирекција за железнице спроводи надзор над системом управљања безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника дефинисаних одредбама Правилника о заједничким безбедносним методама за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности и о елементима система за управљање безбедношћу, а у складу са одредбама Правилника о заједничкој безбедносној методи за надзор безбедносног учинка након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за превоз и за управљање железничком инфраструктуром.

1. Опис надзора

Дирекција за железнице спроводи надзорне аудите над системом управљања безбедношћу управљача железничке инфраструктуре и железничких превозника, по следећим фазама:

- одређивање тема (области) надзора и тима запослених који врше надзор од стране одговорних лица Дирекције за железнице,
- достављање захтева за додатну документацију управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је предмет надзора, по унапред изабраним областима надзора (ажуран документ о организацији и систематизацији радних места, ажурни поступци, документа настала током примене поступака итд.),
- израда контролних листи од стране запослених Дирекције за железнице који обављају надзор а затим и формирање плана надзора,
- достављање плана надзора управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је предмет надзора,
- спровођење надзора у пословним просторијама и/или на извршним радним местима управљача железничке инфраструктуре односно железничког превозника које је предмет надзора,
- израда парцијалних извештаја о спроведеном надзору од стране свих чланова тима за извршење надзора – аудитора,
- обједињавање парцијалних извештаја у јединствени извештај,
- одржавање завршног састанка на коме се саопштава општа оцена надзора и решавају поједине недоумице уколико постоје (опционо),
- израда решења о наложеним мерама са роковима за поступање, и
- достављање решења о наложеним мерама управљачу железничке инфраструктуре односно железничком превознику које је било предмет надзора.

Када је у питању спровођење надзора, методе које се користе су обављање интервјуа са запосленим лицима, изабраним у складу са расподелом одговорности, дефинисаном у интерним документима друштва које је предмет надзора, уз преглед и узорковање документације која служи као доказ о спровођењу прописаних поступака.

Сем наведеног, у погледу контроле одржавања железничких возила, Дирекција за железнице, као тело надлежно за сертификацију лица задужених за одржавање теретних кола, спроводи надзорне аудите над Лицима задуженим за одржавање теретних кола (ЕСМ) и радионицама задуженим за одржавање железничких возила.

Током 2020. године, у надзорима над системом управљања безбедношћу, учествовало је укупно 8 (осам) запослених а у надзорима ЕЦМ и периодичним проверама радионица за одржавање железничких возила 6 (шест) запослених лица Одељења за регулисање безбедности и интероперабилности у железничком саобраћају, жичаре и метро.

2. Поштовање законске обавезе о подношењу годишњих извештаја о безбедности до 30. јуна текуће године од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника

Управљач инфраструктуре и два управљача индустријске железнице су доставили своје годишње извештаје о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају, до 30. јуна 2021. године.

Тринаест железничких превозника, који су поседовали део А и део Б сертификата о безбедности за превоз и обављали превоз у 2020. години, доставили су годишњи извештај о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају, до 30. јуна 2021. године.

Два железничка превозника, која су поседовала део А и део Б сертификата о безбедности за превоз, нису доставили годишњи извештај о безбедности у року прописаном Законом о безбедности у железничком саобраћају, до 30. јуна 2021. године. Разлог томе јесте да једном од превозника још увек није издат део Б, док је другом превознику део Б издат у 2021. години и у складу са тим није вршио саобраћај у 2020. години.

Једном железничком превознику одузет је део Б сертификата о безбедности за превоз.

3. Број извршених надзора

По питању надзорних аудита над системима управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је, током 2020. године, окончала 2 (два) надзорна аудита започета у 2019. години, спровела у потпуности 4 (четири) надзорна аудита и започела 2 (два) надзорна аудита који су окончани почетком 2021. године. Разлози за мањи број спроведених и окончаних надзорних аудита су у специфичним околностима проузрокованих пандемијом заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2, услед кога је током већег дела 2020. године, био онемогућен рад са странкама на терену.

Надзорни аудити који су започети у 2019. години а окончани у 2020. години су спроведени у следећим друштвима:

- „Србија Воз” а.д. Београд, одржан у периоду 16-18. децембар 2019. године, окончан 20. јануара 2020. године;



- „Eurorail Logistic” d.o.o, одржан 11. децембра 2019. године, окончан 19. фебруара 2020. године.

Надзорни аудити су у 2020. години спроведени у следећим друштвима:

- „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд, одржан у периоду 2-6. март 2020. године;
- „Србија Карго” а.д. Београд, у периоду 17-19. јун 2020. године;
- „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље, 30. септембра 2019. године; и
- „Pannon Rail” d.o.o. Subotica, 6. новембра 2020. године.

У 2020. години, Дирекција за железнице је започела још 2 надзорна аудита која су, услед објективних околности, померана и нису извршена у предвиђеном року. Надзорни аудити започети у 2020. години а окончани у 2021. години су спроведени у следећим друштвима:

- „Локотранс” д.о.о. Суботица, започет 15. септембра 2020. године, спроведен 26. фебруара 2021. године а окончан 8. марта 2021. године; и
- „NCL - Neo Cargo Logistic” d.o.o. Beograd, започет 9. новембра 2020. године, спроведен у периоду 4-5. фебруара 2021. године, окончан 19. фебруара 2021. године.

Дирекција за железнице је, током 2020. године, спровела 15 (петнаест) надзорних аудита над лицима задуженим за одржавањем теретних кола (ЕСМ), у 13 (тринаест) привредних друштава:

- „МСК” Кикинда а.д;
- „Србија Карго” а.д. Београд;
- „ELIXIR ZORKA - Mineralna đubriva” d.o.o. Šabac;
- „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
- „Желвоз 026” д.о.о. Смедерево;
- „ХИП ПЕТРОХЕМИЈА” а.д. Панчево;
- „ИНТЕР-МЕХАНИКА” а.д. Смедерево;
- ЈП „Електропривреда Србије” Београд, Огранак ТЕНТ Обреновац;
- „НИС” а.д. Нови Сад ;
- HBIS GROUP Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd;
- Предузећу за ремонт шинских возила „МИП-РШВ” д.о.о. Ћуприја;
- „ШИНВОЗ” д.о.о. Зрењанин; и
- „ТАТРАВАГОНКА БРАТСТВО” д.о.о. Суботица.

Дирекција за железнице је, током 2020. године, спровела 14 (четрнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила:

- „Србија Воз” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Лапово / ОЈ Лапово;
- „Србија Воз” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Зајечар / ОЈ Зајечар;
- „Србија Воз” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Зрењанин / ОЈ Зрењанин;
- „Србија Воз” а.д. Београд, Шарганска осмица;
- „Србија Карго” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Ниш, Локомотивски депо – Црвени крст;
- „Србија Карго” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Ниш, Колска радионица – Поповац;



- „Србија Карго” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Краљево / ОЈ Краљево;
- „Србија Карго” а.д. Београд, Сектор ЗОВС – Секција Краљево / ОЈ Пожега;
- „Желвоз 026” д.о.о. Смедерево;
- „ИНТЕР-МЕХАНИКА” а.д. Смедерево;
- „МСК” Кикинда а.д.;
- „ТЕНТ” д.о.о. Обреновац;
- Предузећу за ремонт шинских возила „МИП-РШВ” д.о.о. Ћуприја; и
- „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље.

4. Број извршених инспекцијских надзора

Републичка инспекција²

Одсек за инспекцијске послове железничког саобраћаја, Сектора за инспекцијски надзор, налази се у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Послове инспекцијског надзора су током 2020. године, до 4. марта 2020. године, обављала 2 (два) инспектора, до 1. октобра 2020. године 3 (три) инспектора а од краја 2020. године 4 (четири) инспектора. У складу са важећом систематизацијом, којом је предвиђено 6 (шест) радних места, још увек нису попуњена 2 (два) радна места. Такође, трогодишњим планом је предвиђено да је оптималан број инспектора, закључно са 2021. годином – 7 (седам), тако да се може закључити да републичка инспекција још увек нема могућности за рад у потребном капацитету.

Током 2020. године, извршени су инспекцијски надзори на пругама јавне железничке мреже и индустријским колосецима у радионицама и привредним субјектима. Том приликом су израђени записници, решења и службене белешке, дати у табели у наставку.

Активност	2020. година
Број обрађених предмета	573
Редовни инспекцијски надзор	54
Ванредни инспекцијски надзор	89
Остала поступања	28
Записници	148
Службене белешке	36
Решења	8
Захтеви за покретање кривичних пријава	6
Кривичне пријаве	3

² Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2020. годину



Редовни инспекцијски надзори су извршени углавном по усвојеном плану, а ванредни инспекцијски надзори, до прихватања контролних листа инспекцијског надзора, на основу представки грађана, заинтересованих лица и због ванредних догађаја.

Однос између редовних и ванредних инспекцијских надзора највише је условљен настанком ванредних догађаја.

Покрајинска инспекција³

Одељење за инспекцијски надзор, Сектора за саобраћај и инспекцијски надзор, налази се у саставу Покрајинског секретаријата за енергетику, грађевинарство и саобраћај. Послове инспекцијског надзора у области железничког саобраћаја, обављају 2 (два) инспектора.

Реализација плана инспекцијског надзора у 2020. години обављала се специфичним околностима проузрокованих пандемијом заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2.

У 2020. години, инспектори су извршили 99 (деведесет и девет) надзора - излазака на терен, што је у наставку детаљније приказано табеларно:

Врсте надзора	Реализовано у 2020. години
Редован	34
Ванредан	27
Мешовити	2
Контролни	18
Допунски	0
Саветодавна посета	18
Укупан број захтева за покретање прекршајних пријава	99

У вези свих наведених инспекцијских надзора састављени су записници, информације или службене белешке. Детаљан списак је дат табеларно:

Записник / Белешка / Решење	2020. година
Записници без наложених мера	26
Записници са наложеним мерама	55
Службене белешке	18
Решења	20
Препоруке	8

³ Подаци из Годишњег Извештаја о раду инспектора за железнички саобраћај за 2020. годину, број 143-340-1/2021-05

5. Сажетак примењених мера након надзора и инспекције

Дирекција за железнице

Имајући у виду информације раније сакупљене током оцене документације система управљања безбедношћу управљача инфраструктуре и железничких превозника, Дирекција је током 2020. године акценат ставила на надзор следећих поступака:

- одржавања железничких возила;
- одржавања железничке инфраструктуре;
- праћења система управљања безбедношћу;
- праћења, анализе и даљих поступака у вези са сопственим циљевима безбедности;
- примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика при променама;
- спровођења интерне контроле;
- расподелу надлежности и одговорности кроз усаглашености описа радних места и описа активности радних места у интерним актима;
- укључивања запослених на свим нивоима у смислу давања предлога за повећање безбедности; и
- израде планова за ванредне ситуације.

У складу са наведеним, критеријуми дефинисани Прилогом 2, односно Прилогом 5. Правилника о заједничкој безбедносној метода за надзор безбедносног учинка железничких превозника након издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром („Сл. гласник РС”, број 124/20) који су најчешће проверавани током 2020. године су:

- Критеријум 2. – Контрола ризика у вези са одржавањем и набавком материјала;
- Критеријум 3. – Контрола ризика у вези са извођачима радова и контролом испоручилаца;
- Критеријум 6. – Расподела надлежности;
- Критеријум 8. – Укључивање особља и представника особља на свим нивоима;
- Критеријум 9. – Гарантовање сталних побољшања;
- Критеријум 11. – Квалитативни и квантитативни циљеви организације за одржавање и побољшање безбедности као и планови и поступци за постизање тих циљева;
- Критеријум 12. – Поступци за задовољење захтева постојећих, нових и измењених стандарда или других прописаних услова;
- Критеријум 13. – Поступци и методе за процене ризика и примену мера за контролу ризика за случај да из измењених услова експлоатације или новог материјала настану нови ризици за инфраструктуру или експлоатацију;
- Критеријум 18. – Обезбеђивање планова за активности, узбуњивање и информисање у случају ванредних ситуација, у договору са надлежним органима; и
- Критеријум 19. – Одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.

Изузев наведених критеријума проверавани су и сви остали критеријуми. Избор осталих критеријума зависио је од специфичности система управљања безбедношћу како управљача јавне железничке инфраструктуре тако и сваког појединачног железничког превозника.

Осим проверавања критеријума, током надзорних аудита контролисано је и поступање по претходно наложеним мерама, отклањање некритичних неусаглашености, слабих тачака и неправилности утврђених при претходним надзорима.

Након спровођења надзора, Дирекција за железнице је решењима о наложеним мерама прописала укупно 150 корективних мера и одузела 1 (један) сертификат о безбедности за превоз, део - Б⁴. Иако је одржан мањи број надзорних аудита него у претходној календарској години, број наложених мера је већи што не говори у прилог потребној имплементацији система управљања безбедношћу на нивоу железничког система у Републици Србији.

Железничким превозницима је прописано укупно 108 мера, од којих се већина односила на недостатке у расподели одговорности, слабу имплементацију система управљања безбедношћу на нивоима друштва у целини, неадекватним интерним процедурама и недоследности у спровођењу истих као и друге неусаглашености са захтевима Закона о безбедности у железничком саобраћају и припадајућим подзаконским актима. Као велики проблем код железничких превозника, констатован је недостатак кадрова на тржишту који познају елементе система управљања безбедношћу што за последицу има проблеме у имплементацији истог.

Услед значајних неусаглашености и неправилности у спровођењу и правилној примени законског оквира и система управљања безбедношћу, Дирекција за железнице је одузела један сертификат о безбедности за превоз, део - Б.

Управљачу инфраструктуре су прописане 42 мере које се у највећој мери односе на поступке одржавања грађевинске инфраструктуре, правилну примену и спровођење интерних процедура и расподелу одговорности и надлежности на нивоу друштва.

Након издавања решења о наложеним мерама, Дирекција прати и анализира поступање по истим, а коначну оцену имплементације и потпуне примене даје након провере током наредног надзора. Током анализа, уочене су заједничке слабости већине система управљања безбедношћу а које се посебно односе на поступке управљања ризицима, праћење система управљања безбедношћу и циљева безбедности, управљање документима и поступке за израду планова у варедним ситуацијама. Такође, констатовано је да чак 62% корективних мера, наложених од стране Дирекције за железнице у претходном периоду, није у потпуности спроведено.

У складу са наведеним, план за наредну годину је наставак надзора над поступцима одржавања железничких возила и инфраструктуре, а акценат ће бити стављен на праћење система управљања безбедношћу и циљева безбедности, примену заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика

⁴ Решење број 340-89-5/2021 од 22. фебруара 2021. године

при променама, планове за поступање у ванредним ситуацијама, поучавање и обуку запослених и управљање документацијом.

Републичка инспекција⁵

Превентивно деловање у 2020. години огледало се у саветодавним инспекцијским надзорима. Као најугроженија област препозната је област одржавања путних прелаза у нивоу и реконструкције пруга од стране привредних субјеката. Поред наведеног, одржани су саветодавни инспекцијски надзори за правилно дефинисање врсте радова који се изводе - било да се радови изводе од стране „Инфраструктуре железнице Србије” а.д. Београд или ангажовањем екстерних извођача радова (редовно одржавање, реконструкција, санација, и др.).

Такође, обављена је саветодавна посета друштву „НИС” а.д, Рафинерија нафте Панчево – железнички транспорт, о потребним условима које морају да испуне: локомотива за излазак на јавну железничку инфраструктуру и радионица за одржавање возила да би добила Сертификат за радионице за одржавање возила, који издаје Дирекција за железнице.

У 2020. години Одсек за послове железнице је на сајту МГСИ истакао додатне (нове) контролне листе инспекцијских надзора и остала документа која примењује у свом раду. Међутим, одзив привредних субјеката на могућност самоконтроле је изразито мали. Субјекти још увек нису упознати са правима вршења самоконтроле и повољностима која из самоконтроле произилазе. Инспекција за железнички саобраћај наставиће са промовисањем самоконтроле субјеката.

Ниво усклађености пословања и поступања надзираних субјеката који се мери и контролним листама изражава средњи ниво безбедносног ризика.

Приликом инспекцијских надзора инспекција је сачинила 148 записника, 8 решења и 36 службених белешки, којима су наложене и препоручене радње у циљу отклањања уочених неправилности.

Инспекција за железнички саобраћај је утврдила нерегистроване субјекте за послове одржавања сигнално-сигурносних уређаја, у смислу испуњености захтева члана 35. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 41/18) код следећих друштва:

- „Signaling” d.o.o, матични број: 21227838; и
- „Галеб сигнализација” д.о.о, матични број: 20841982;

којима је наложила мере регистрације за ту делатност. Оба надзирана субјекта поседује лиценцу 1141Е3 издату од стране Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за „Извођење телекомуникационих (ТК) мрежа и система за јавне железничке инфраструктуре са прикључцима”, али не поседују адекватан сертификат за обављање послова одржавања сигнално-сигурносних уређаја, који издаје Дирекција за железнице.

У међувремену, оба друштва су добила сертификат о испуњености услова за вршење послова одржавања сигнално-сигурносних уређаја у поступку пред Дирекцијом за железнице.

⁵ Подаци преузети из Годишњег извештаја о раду Одсека за инспекцијске послове железничког саобраћаја за 2020. годину

Вршен је заједнички инспекцијски надзор са инспекторима за железницу из Републике Српске на додирним тачкама пруге: Брасина – Зворник Нови.

Инспекција је у свом раду 2020. године имала два другостепена поступка. Један поступак је завршен доношењем другостепеног решења којим је делимично измењено првостепено решење. Други поступак је завршен потврђивањем првостепеног решења.

Једна кривична пријава је одбачена, а остали поступци су у току.

Покрајинска инспекција

Током 2020. године 32 лица су присуствовала превентивном деловању инспектора за железнички саобраћај. Редовни инспекцијски надзори су вршени коришћењем контролних листа које је Инспекција за послове железнице утврдила (28 контролних листа).

У вези превентивног деловања инспекције нису издавана акта о примени прописа. Од осталих активности у циљу превентивног деловања ови инспектори су у више наврата усмено предлагали да се усклади пословање и поступање надзираних субјеката у складу са прописима.

Користећи контролне листе у инспекцијском надзору инспектор за железнички саобраћај је утврдио само применом контролне листе број КЛ 005-02/05 „висок” ниво ризика и решењем наложио мере за њихово отклањање, посебно када је реч о дилатацијама и трулости прагова, док применом осталих контролних листа није утврђен „висок” ни „критичан” ниво ризика. Сходно томе нису предузете мере управљене према надзираном субјекту.

Управљач јавне железничке инфраструктуре је, према контролној листи КЛ 005-01/05 показао висок ризик, док према осталим контролним листама, показао средњи ниво ризика тј. усклађености са прописима.

Железнички превозник „Србија Воз” а.д. Београд је показао висок ниво усклађености када је реч о саобраћају воза, опремљености, обележености и сл. и раду кондуктера.

Железнички превозник „Србија Карго” а.д. Београд је показао средњи ниво усклађености. Поштовање реда вожње код овог превозника представља потешкоћу због недовољног броја машиновођа али и возних локомотива. Услед наведеног, принуђени су да свакодневно распуштају возове на превозном путу.

Код других железничких превозника није вршен инспекцијски надзор осим у друштвима „Комбинованог превоза” д.о.о. Прокупље и „Трансагент Оператора” д.о.о. Београд у погледу организовања и учешћа својих запослених у комисијама за истраживање узрока несреће и незгоде у железничком саобраћају и провере извршења реда вожње.

Инспектори су у 2020. години наложили укупно 40 мера кроз записник и 22 мере кроз решење како би се отклониле утврђене незаконитости у пословању и поступању надзираних субјеката.

Укупно је отклоњено 38 мера наложених кроз записник и 21 мера наложена решењем.

Овде нису урачунате изречене корективне мере путем препорука.

Од почетка 2020. године управљач јавне железничке инфраструктуре се затекао у проблему недовољног броја железничких радника посебно у организационом делу за одржавање пруга (ЗОП). Услед тога код управљача настају ризици што доводи до смањења безбедност железничког саобраћаја. У пакету додатне услуге управљач нуди маневрисање и друге услуге које, због недовољног броја железничких радника, тешко може да обави. Настали ризици који утичу на безбедност саобраћаја произилазе из:

- укидања радног места чувара пруге-опходара чије је постојање везано искључиво за безбедност извршења железничког саобраћаја;
- укидања радног места чувара путног прелаза тако да се већина путних прелаза проглашава „непоседнутим” без промене пројекта осигурања саобраћаја предметног путног прелаза и решења надлежног министарства о прихватању те промене;
- нерационалног смањења броја железничких радника који обављају послове одржавања јавне железничке инфраструктуре тако да се јавна железничка инфраструктура не може одржавати на задовољавајућем нивоу. Због тога је настало више несрећа и незгода у току 2020. године јер је стање железничке инфраструктуре незадовољавајуће.

Због застареле технологије сигнално-сигурносних средстава и немогућности набавке резервних делова (техника стара преко 40 година), присутно је отказивање система које за последицу има поремећаје у извршењу железничког саобраћаја. Служба за одржавање сигнално-сигурносних уређаја нема потребан број извршилаца за отклањање сметњи у прописаним роковима услед чега:

- сметње остају преко викенда тј. од петка поподне до понедељка пре подне;
- за механичаре није обезбеђен превоз до места сметње тако да постоје случајеви да возила МУП превозе СС и ЕТП механичаре на место настанка сметње у циљу нормализовања саобраћаја пре свега преко путних прелаза;

Појава великог броја отуђења делова уређаја и опреме железничке инфраструктуре имају за последицу поремећаје у саобраћају возова, а у више случајева и угрожену безбедност саобраћаја. Управљач није подносио прекршајне или кривичне пријаве у циљу санкционисања поступака и спречавања даљих крађа.

Управљач не доставља станицама попуњене прилоге 4.1 захтева за издавање траса од превозника за теретни саобраћај тако да се Пословни редови станице II део и Технолошки процеси рада станица израђују непотпуно.

Инспектори су током 2020. године обавили редовне инспекцијске надзоре код следећих власника индустријских колосека: Д.О.О. „Евро Гас” Суботица, „ЦРВЕНКА” Фабрика шећера Црвенка, „САРНЕХ” д.о.о. Врбас-П.Ц., „ЖИТАР” Врбас, „SUNOKO” д.о.о. Нови Сад-П.Ц. Врбас, А.Д. „Витал” Врбас, А.Д. „Лука Нови Сад”, ЗГОП Нови Сад, ХИП-Петрохемија Панчево, Специјална лука Панчево, НИС ад Нови Сад-РНП Панчево, Гранекспорт Панчево, Агроглобе Нови Сад-силос Рума, Лука ЛЕГЕТ Сремска Митровица, Викторија Оил Шид, Конзул Нови Сад-силос Шид, Млинтест Шид, МСК Кикинда.

Такође је вршен и ванредни надзор код власника индустријског колосека ЦИМОС-Кикинда, који не користи своје колосеке и самим тим не поседује акте

којим је уређен начин рада на индустријском колосеку одобрен од Дирекције за железнице. Уз то су власнику индустријског колосека наложене мере о уклањању путног прелаза са укрштаја са локалном саобраћајницом, у складу са чланом 63. став 2. Закона о железници.

Несрећа и незгода сем исклизнућа није било на индустријским колосецима. Отклањањем надвишења индустријског колосека у кривини решен је проблем честих исклизнућа на индустријском колосеку Лука ЛЕГЕТ Сремска Митровица.

Разрешено је вишегодишње нелегално стање одговорности за техничку исправност спојног колосека источне индустријске зоне у Сремској Митровици тако што је дошло до промене власника привредног друштва СЛ МИТРОС ДОО Сремска Митровица, које је власник спојног колосека и које више није у стечају.

6. Кратак преглед жалби управљача инфраструктуре на услове из сертификата о безбедности за превоз Део А или Део Б железничких превозника

У току 2020. године није било жалби управљача инфраструктуре на услове дефинисане у сертификатима железничких превозника.

7. Кратак преглед жалби железничких превозника на услове из сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром управљача инфраструктуре

У току 2020. године није било жалби железничких превозника на услове дефинисане у сертификату управљача инфраструктуре.

8. Искуства Дирекције за железнице у вези са применом заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика

Дирекција је током надзора извршених 2020. године, али и током надзора спроведених и претходних година, утврдила да управљачи инфраструктуре и железнички превозници, уз пар изузетака, углавном не примењују заједничку безбедносну методу за процену и оцену ризика ни у случајевима који очигледно представљају техничке, технолошке и/или организационе промене. Разлози за утврђено леже у чињеници да се ради о методи која представља новост у железничком систему те да на нивоу целог система још увек не постоји свест о важности управљања ризицима при променама.

Важно је напоменути да у Републици Србији до марта 2020. године, није постојало независно тело за оцену правилне примене заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика (Assessment Body – AsBo), што је представљало додатни проблем за све актере у железничком саобраћају.

Дирекција за железнице је током 2020. године прописала директне мере за примену заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика следећим друштвима:

- „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд, након надзорног аудита одржаног у периоду 2-6. март 2020. године, услед измена у

концепту одржавања (роковима, поступцима и сл.) железничких возила;

- „Србија Карго” а.д. Београд, услед измена у концепту одржавања (промена рокова, измене поступака одржавања и др.) као и код увођења заменских делова у одржавању железничких возила;
- „Србија Воз” а.д. Београд услед измена рокова одржавања вучних возила и путничких кола, наведене у Упутству за одржавање вучних возила, број 4/2016-16-4 од 23.02.2016. године и Упутству за одржавање путничких кола, број 4/2016-15-4 од 23.02.2016. године.

Сем наведеног, услед уочених неправилности током претходног поступања по мерама у спровођењу процедуре за процену и оцену ризика при променама, Дирекција за железнице је железничком превознику „Србија Карго” а.д. Београд, наложила низ мера за измену интерних аката којима је детаљније описана процедура, поновну примену исте као и израду већ урађених анализа ризика „Измена упутства за одржавање теретних кола”, „Смањење броја радионица за извршење оправки теретних кола и броја извршилаца одржавања” и „Коришћење нових вишесистемских локомотива SIEMENS VECTRON на постојећој инфраструктури”, у складу са измењеном процедуром.

У складу са наведеним, Дирекција за железнице ће током наредних година, вршити континуалан надзор над применом заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика, током надзорних аудита код свих управљача инфраструктуре и железничких превозника.

9. Искуства управљача инфраструктуре и железничких превозника у примени заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика

Дирекција се о искуствима примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника, информисхе током надзорних аудита и кроз годишњи извештај о безбедности.

Важно је напоменути да код појединих управљача инфраструктуре и железничких превозника још не постоји свест о обавези спровођења ЗБМ за процену и оцену ризика при променама у систему, те да, у складу са тим, постоје различите формулације у тачки „оцена ризика” коју годишњи извештај о безбедности обухвата. Дирекција за железнице ће по овом питању и у наредном периоду обухватити овај проблем током спровођења надзорних аудита код управљача инфраструктуре и железничких превозника.

Друштва која су у 2020. години, започела или спроводила ЗБМ за процену и оцену ризика при променама у систему, су:

- „Инфраструктура железнице Србије” а.д.Београд,
- „Србија Карго” а.д. Београд, и
- „Србија Воз” а.д. Београд.

„Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд

„Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд је решењем генералног директора број: 1/2018-664 од 13.03.2018. године, започела спровођење поступка оцене ризика у вези изменама и допунама Упустава о организацији саобраћаја и вршењу саобраћајне службе између службених места Београд Центар, Београд Дунав, Панчево Главна станица, Раковица и Топчидер (Упутство Ж. бр. 144-006/00 од 17.01.2000. рег бр. 277, ЖТП Београд) које се односе на саобраћај возова који у свом саставу имају опасне материје или саобраћају са дизел вучом (ДМВ серије 711).

Поступак се спроводи у складу са чланом 8. Закона о безбедности у железничком саобраћају („Службени гласник РС”, број 41/18), Заједничком безбедносном методом за процену и оцену ризика и тачком 2.13. и Прилогом 13. Пословника система управљања безбедношћу „Инфраструктура железнице Србије” а.д., Верзија 3.1. („Службени гласник ЖС”, број 51/19).

Након спроведеног поступка за јавну набавку бр. 23/2018, услуга Израда Студије о дефинисању услова за саобраћај возова са дизел вучом и саобраћај возова за превоз опасних материја кроз тунел Врачар и остале објекте на подручју Београдског железничког чвора, склопљен је Уговор са „ILF Consulting Engineers”, Аустрија, чија се реализација, у складу са Уговором, одвијала током 2020. године.

„Србија Карго” а.д. Београд

Србија Карго спровео је два поступка оцене ризика у 2020. години:

- Анализа ризика при спровођењу промене – смањење броја запослених у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго” – Београд;
- Анализа ризика – техничка измена на вучно одбојним уређајима.

Анализе су спроведене према ЗБМ за процену и оцену ризика у складу са интерном процедуром друштва П.СУБ.18.

Анализом ризика при спровођењу промене – смањење броја запослених у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго” – Београд утврђено је да наведена процена нема утицаја на безбедност железничког саобраћаја.

Анализом ризика – техничка измена на вучно одбојним уређајима – утврђено је да промена утиче на безбедност. Спроведена је анализа и оцена идентификованих ризика. Независну оцену спроведене ЗБМ за процену и оцену ризика дало је сертификовано тело за оцену ризика.

„Србија Воз” а.д. Београд

У 2020. је спроведен један поступак оцене ризика – Оцена ризика за рокове одржавања вучних возила и путничких кола.

Поступак је спроведен према Пословнику СМС „Србија Воз” а.д. Група стручњака је спровела поступке оцене ризика (на основу расположиве техничке документације, досијеа о одржавању, анализа дефеката и осталих докумената о



стању возних средстава) за сваку од серија возила „Србија Воз” а.д. (ЕМГ серије 412/416, ЕМГ 413/417, електро локомотиве 441 и 461, дизел лок. 621, 661, 666, ДМК серије 710, 711, 712/714 и 812/816 и путничких кола).

Током спровођења поступка, израђени су регистар опасности и регистар ризика.

Закључак јесте да је ризик који носи оваква промена прихватљив за друштво и да нема потребе за корективним деловањем и прописивањем корективних безбедносних мера.

Важно је нагласити да спроведени поступак оцене ризика није окончан јер друштво није ангажовало тело за независну оцену ризика, на шта је Дирекција за железнице указала након надзорног аудита.

VIII. ЗАКЉУЧАК

У 2020. години, Дирекција је свој рад фокусирала на надзор над носиоцима сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и носиоцима сертификата о безбедности за превоз кроз надзор над следећим поступцима:

- одржавања железничких возила;
- одржавања железничке инфраструктуре;
- праћења система управљања безбедношћу;
- праћења, анализе и даљих поступака у вези са сопственим циљевима безбедности;
- примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика при променама;
- спровођења интерне контроле;
- расподелу надлежности и одговорности кроз усаглашености описа радних места и описа активности радних места у интерним актима;
- укључивања запослених на свим нивоима у смислу давања предлога за повећање безбедности; и
- израда планова за ванредне ситуације.

Током 2020. године, окончана су 2 (два) надзорна аудита започета у 2019. години, спроведена су у потпуности 4 (четири) надзорна аудита и започета 2 (два) надзорна аудита који су окончани почетком 2021. године, након којих је наложено укупно 150 (сто педесет) мера.

Један сертификат о безбедности за превоз – део Б је одузет.

Управљачу инфраструктуре су прописане 42 мере које се у највећој мери односе на поступке одржавања грађевинске инфраструктуре, правилну примену и спровођење интерних процедура и расподелу одговорности и надлежности на нивоу друштва.

У складу са наведеним, план за наредну годину је наставак надзора над поступцима одржавања железничких возила и инфраструктуре а акценат ће бити стављен на праћење система управљања безбедношћу и циљева безбедности, примену заједничке безбедносне методе за оцену и процену ризика при променама, планова за поступање у ванредним ситуацијама, поучавање и обуку запослених и управљање документацијом.

Дирекција за железнице је, током 2020. године, спровела 15 (петнаест) надзорних аудита над лицима задуженим за одржавањем теретних кола (ЕСМ) и 14 (четрнаест) периодичних провера радионица за одржавање железничких возила. Током надзора над лицима задуженим за одржавање теретних кола, уочени су проблеми у имплементацији функције 1. и функције 2. У складу са наведеним, Дирекција за железнице ће и у наредном периоду да прописује мере у циљу унапређења система одржавања железничких возила и, у вези са тим, подизања безбедности железничког саобраћаја.

Дирекција за железнице је у току 2020. године донела 14 (четрнаест) подзаконских аката.

ЦИНС је у 2020. години отворио 4 (четири) истраге од којих су две окончане, такође и 1 (једну) истрагу из 2019. године окончану у 2020. години. На основу три окончане истраге ЦИНС је издао 21 безбедносну препоруку у 2020. години. Дирекција је континуално пратила примену безбедносних препорука ЦИНС-а од стране управљача инфраструктуре и железничких превозника. Додатну проверу примене безбедносних препорука, Дирекција је вршила кроз надзорне аудите.

Анализом заједничких показатеља безбедности, утврђено је да је стање безбедности у железничком саобраћају на приближном нивоу као и претходних година.

Смањење укупног броја несрећа у односу на 2019. годину за око 6%, имајући у виду смањење извршеног рада на мрежи, указује да је ниво безбедности у 2020. години остао исти као и претходне године.

Мора се нагласити да је услед пандемије заразне болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2 спровођење уредног и безбедног саобраћаја било је веома отежано за све актере у њему. Такође је и значајан број лица са статусом мигранта имао свој удео у показатељима безбедности, тако да се 2020. година, у смислу одвијања уредног и безбедног железничког саобраћаја, може сматрати врло специфичном.

Номиналне вредности показатеља за израчунавање економских последица несрећа у 2020. години можемо сматрати и даље високим у односу на вредности из периода пре 2018. године.

Значајно је напоменути да је повећање броја тешко повређених и погинулих лица у 2020. години у односу на претходну годину од 13,2%, а при смањеном раду на мрежи, директна последица повећаног броја лица којима није био дозвољен приступ на железничком подручју. Детаљнијом анализом је утврђено да су то претежно лица која су у статусу миграната са Блиског истока.

Укупан број лица која су тешко повређена и погинула на путним прелазима у нивоу мањи је за 20,6% у односу на 2019. годину, док је номинална вредност несрећа на истим приближно иста. Ово указује на појачану будност железничког особља односно машиновођа и појачан рад железничких превозника са својим особљем у циљу смањења броја несрећа на путним прелазима.

IX. ИЗВОРИ ПОДАТАКА

1. Изјава о мрежи 2020. од 15.12.2019. „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд, бр. 5/2019-211-90;
2. Коначан извештај о истрази несреће ЖС-01/18, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-3336/2018-10;
3. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС-02/18, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-1/2018-02-1-31;
4. Коначан извештај о истрази несреће ЖС-03/18, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-2/2018-02-3-51;
5. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС-04/18, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-1/2018-2-2-45;
6. Обавештење о почетку истраге несреће, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-3/2019-02-1-2;
7. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС-02/19, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-2/2019-02-1-35;
8. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС-01/21, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-03-1/2020-02-1-53;
9. Коначан извештај о истрази озбиљне несреће ЖС-02/21, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-03-1/2020-02-2-49;
10. Обавештење о почетку истраге несреће, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-00-2/2020-02-1-6;
11. Обавештење о почетку истраге несреће, Центар за истраживање несрећа у саобраћају, бр. 340-03-1/2020-02-3-6;
12. Годишњи извештај о раду Сектора за инспекцијски надзор за железнички саобраћај за 2020. годину;
13. Годишњи извештај о раду Републичке инспекције за железнички саобраћај за 2020. годину;
14. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Инфраструктура железнице Србије” а.д. Београд;
15. Годишњи извештај о безбедности на подручју индустријске железнице за 2020. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
16. Годишњи извештај о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице за 2020. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
17. Годишњи извештај о безбедности индустријске железнице за превоз ТЕНТ за 2020. годину, ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Обреновац;
18. Годишњи извештај о безбедности железничког превозника за 2020. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
19. Годишњи извештај о безбедности управљача железничке инфраструктуре за 2020. годину, „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Београд;
20. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Србија Карго” а.д. Београд;
21. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Србија Воз” а.д. Београд;



22. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Комбиновани превоз” д.о.о. Прокупље;
23. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Деспотија” д.о.о. Београд;
24. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „ЗГОП” а.д. Нови Сад;
25. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Panon Rail” d.o.o. Subotica;
26. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „АТМ БГ” ДОО БЕОГРАД - Нови Београд;
27. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „Локотранс” д.о.о. Суботица;
28. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „EURORAIL LOGISTIC” DOO BEOGRAD;
29. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „АВ PREVOZ” DOO Суботица;
30. Годишњи извештај о безбедности за 2020. годину, „TRANSAGENT OPERATOR” DOO BEOGRAD;

I – 01 Број: 340–1065/2021

У Београду, 28. септембра 2021. године



В. Д. ДИРЕКТОРА

Лазар Мосуровић

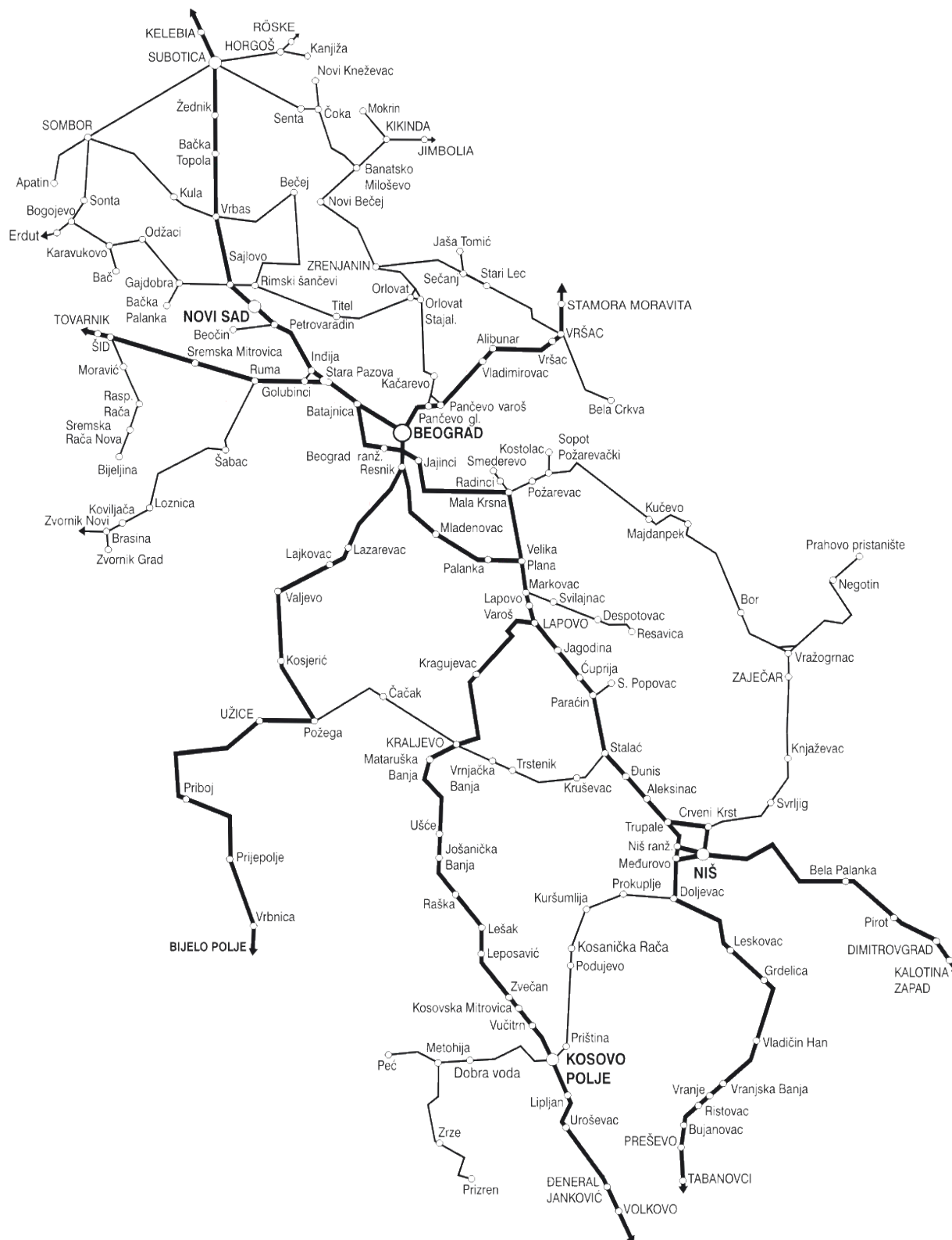


ПРИЛОЗИ



ПРИЛОГ 1.1

Мапа железничке мреже Републике Србије





ПРИЛОГ 1.2

Списак железничких превозника закључно са 31.12.2020. године

Р. бр.	пословно име железничког превозника	врста превоза	EIN део А	EIN део Б
1.	Србија Карго а.д.Београд	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120160001	RS1220160001
2.	Србија Воз а.д. Београд	превоз путника	RS1120160002	RS1220160002
3.	Комбиновани превоз д.о.о. Прокупље	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120170001	RS1220170001
4.	Деспотија д.о.о. Београд	превоз терета за сопствене потребе	RS1120170002	RS1220170002
5.	ЗГОП а.д. Нови Сад	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема инфраструктура	RS1120170003	RS1220170003
6.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120180001	RS1220180002
7.	NCL Neo Cargo Logistic Beograd	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120180002	RS1220180001
8.	ЈП „Електропривреда Србије”, Београд, Огранак „ТЕНТ”, Железнички транспорт	превоз терета за сопствене потребе	RS1120180003	RS1220180003
9.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	превоз терета за сопствене потребе / предузеће за одржавање подсистема енергија	RS1120190001	RS1220190001
10.	Локотранс д.о.о. Суботица	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120190002	RS1220190002
11.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120190004	RS1220190003
12.	НИС а.д. Нови Сад	превоз терета који укључује превоз опасног терета	RS1120200001	RS1220200003

**Списак управљача инфраструктуре закључно са 31.12.2020. године**

Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре	област управљања	EIN
1.	Инфраструктура железнице Србије а.д. Београд	јавна мрежа железничких пруга Републике Србије	RS2120170001

Списак управљача инфраструктуре индустријске железнице закључно са 31.12.2020. године

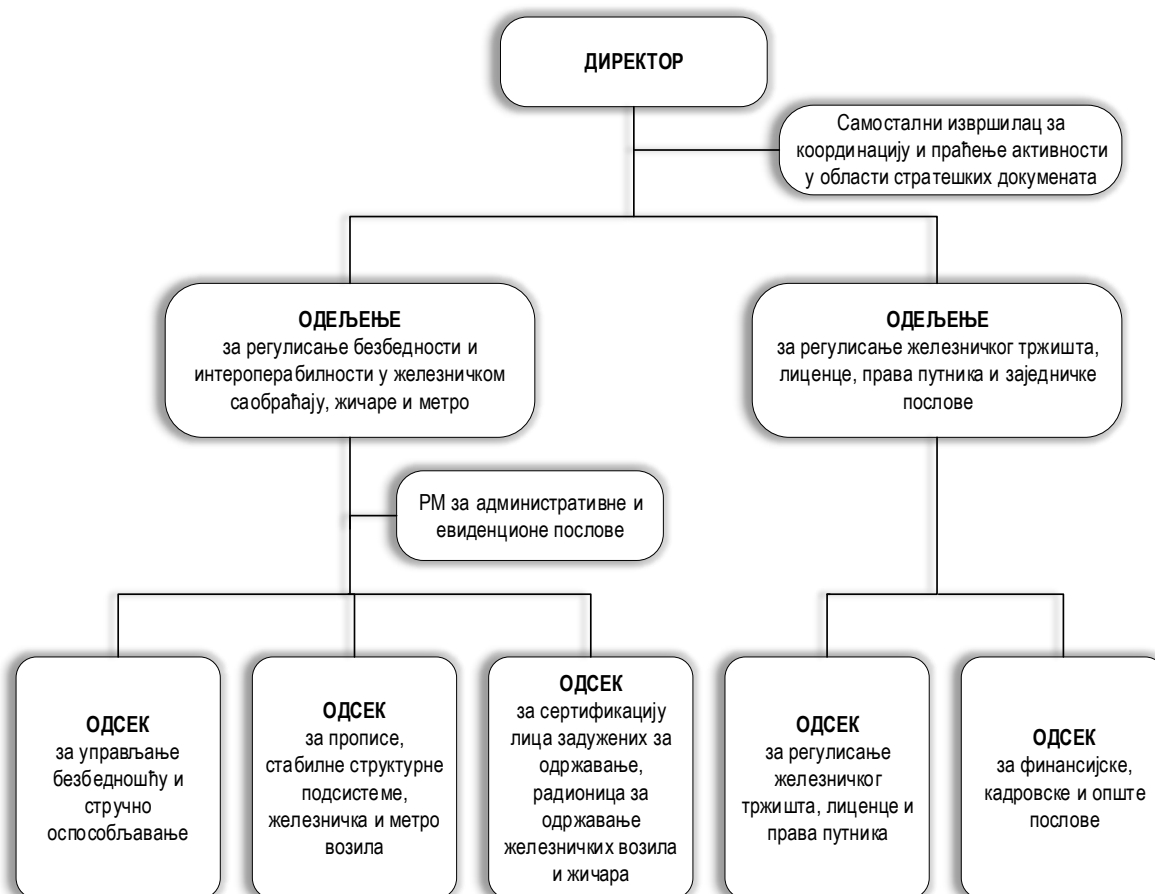
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	у складу са актом	RS2320160001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	у складу са актом	RS2320170001

Списак сертификата издатих за превоз на индустријској железници закључно са 31.12.2020. године

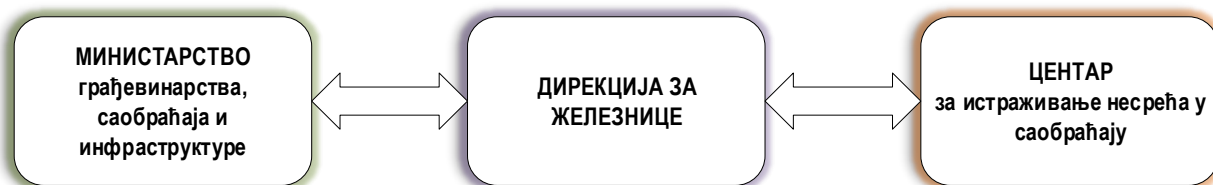
Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт	превоз на индустријској железници ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	RS1320200001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	превоз на индустријској железници „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	RS1320200002

ПРИЛОГ 2

Организациони дијаграм Дирекције за железнице



Дијаграм односа са другим надлежним органима



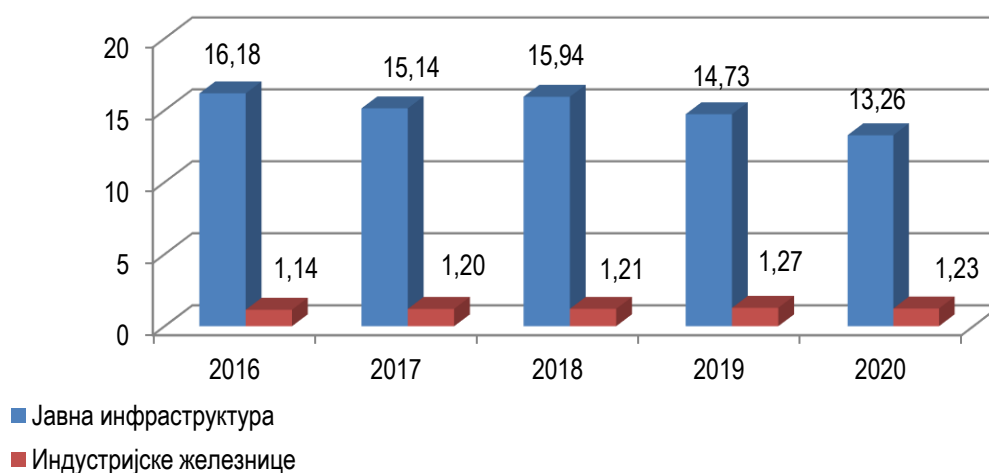


ПРИЛОГ 3

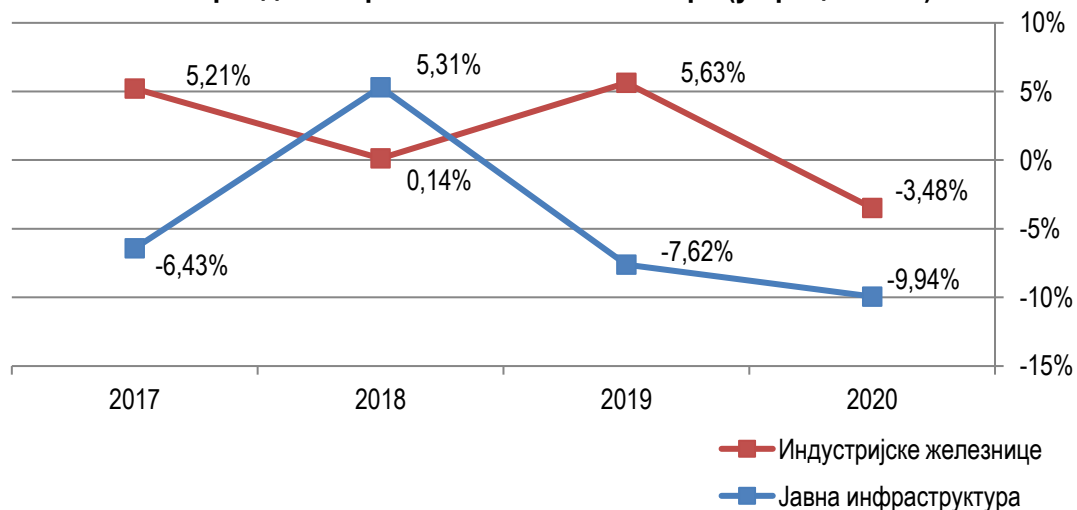
Подаци о броју остварених возних километара у периоду 2016 – 2020. година

година	Јавна железничка инфраструктура	Индустријске железнице
	[voz/km]	
2016.	16.175.685,89	1.144.905,00
2017.	15.135.252,00	1.204.606,00
2018.	15.939.270,00	1.206.252,00
2019.	14.725.222,88	1.274.130,34
2020.	13.262.162,24	1.229.814,45

Број возних километара (у милионима)



Тренд остварених возних километара (у процентима)





У 2020. години, дошло је до пада реализованих возних километара и обима превоза, како на јавној мрежи пруга Републике Србије тако и на индустријским железницама.

Овај пад је, када су индустријски колосеци у питању, незнатан у односу на просек од претходне четири године, и врло је могуће да је узрокован пандемијом вируса COVID-19. Када је у питању јавна мрежа пруга, пад у реализованим возним километрима је далеко приметнији (око 19.5% у односу на претходне четири године), а узроци овако значајног пада могу бити пандемија вируса COVID-19 и затварање значајних деоница пруга од Београда ка Новом Саду и Суботици.

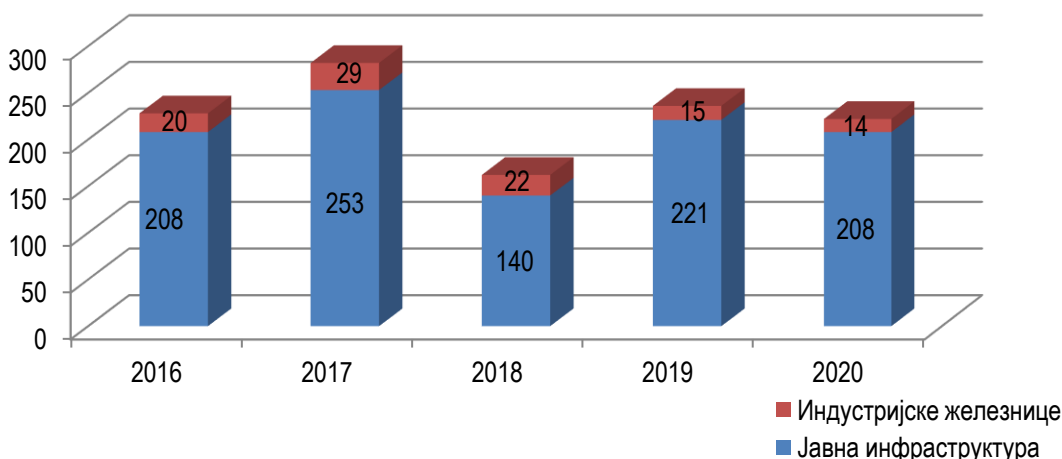
1) Показатељи који се односе на несреће

Укупан и релативан број показатеља који се односе на озбиљне несреће у 2020. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

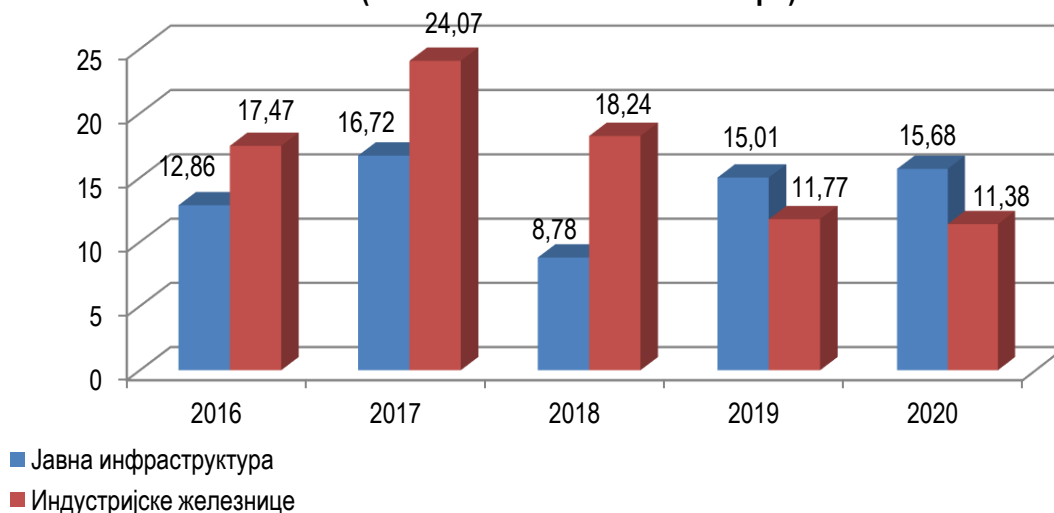
2020. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Судари возова са железничким возилима	1	0,08	0	0,00
Судари возова са препрекама унутар слободног профила	29	2,19	4	3,25
Исклизнућа возова	84	6,33	8	6,51
Несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу	45	3,39	0	0,00
Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства	27	2,04	1	0,81
Пожари у железничким возилима	8	0,60	0	0,00
Остале несреће	14	1,06	1	0,81
УКУПНО	208	15,68	14	11,38

Анализа укупног и релативног броја показатеља који се односе на озбиљне несреће, за петогодишњи период, приказана је графички.

Укупан број озбиљних несрећа



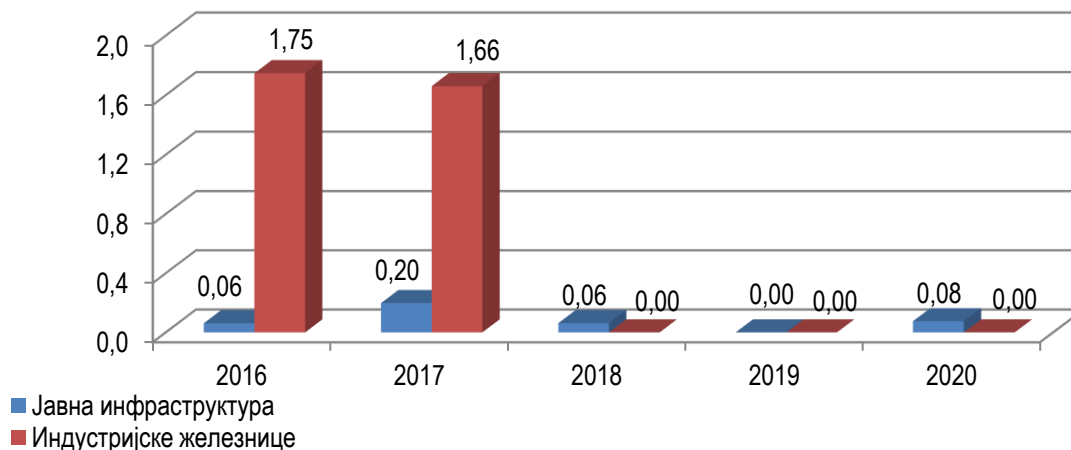
Релативан број озбиљних несрећа (на милион возних километара)



Поредећи податке за 2019. и 2020. годину, закључује се да је укупан број несрећа мањи, али посматрајући у односу обим саобраћаја као и возне километре, ниво безбедности је остао на приближно истом нивоу у односу на претходну годину. Уочљив је тренд пораста релативног броја несрећа на јавној мрежи пруга Републике Србије у последње три године (за око 4,5% у односу на претходну годину, и за чак 71% када је у питању однос између прошле и претпрошле године) и тренд смањења несрећа на индустријским железницама у последње четири године.

1.1 Сударии возова са железничким возилима

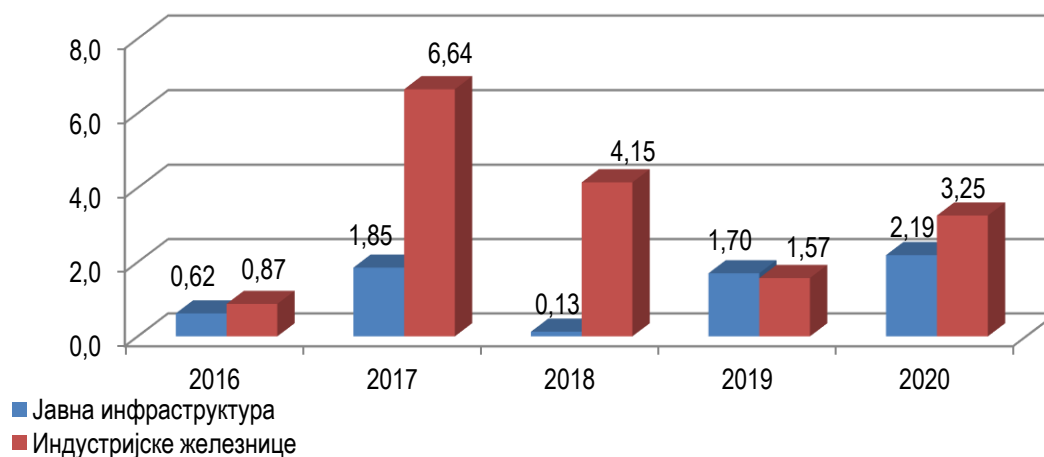
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – судара возова са железничким возилима за период 2016. – 2020. година.



Општи закључак на основу ових показатеља је да је остварен довољан ниво безбедности што се посебно односи на индустријску железницу, нарочито у односу на 2016. и 2017. годину.

1.2 Судар возова са препрекама унутар слободног профила

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – судара возова са препрекама унутар слободног профила за период 2016. – 2020. година.

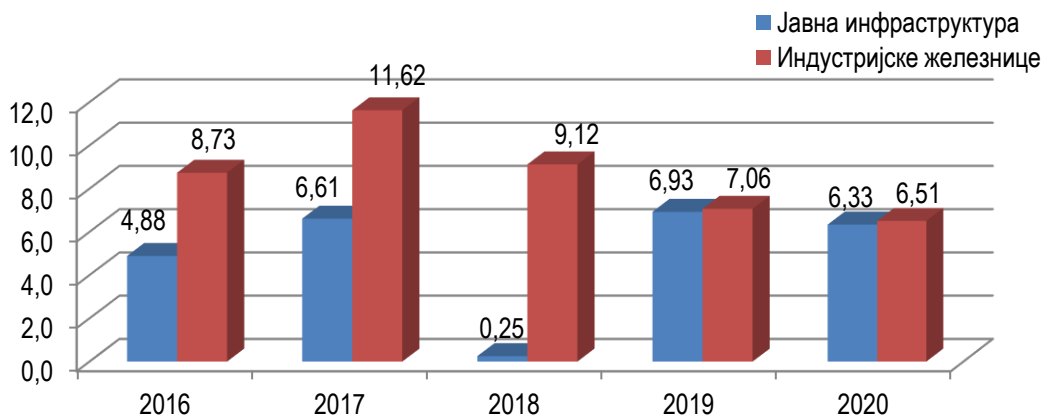


Анализом показатеља у периоду 2016. – 2020. година, уочен је пораст несрећа изазваних сударом возова са препрекама унутар слободног профила. Посебно је симптоматично да су вредности овог показатеља на индустријским железницама доста израженији него на јавној мрежи пруга. Потребно је детаљније праћење овог показатеља у наредном периоду како би се утврдио прецизан узрок.

1.3 Исклизнућа возова

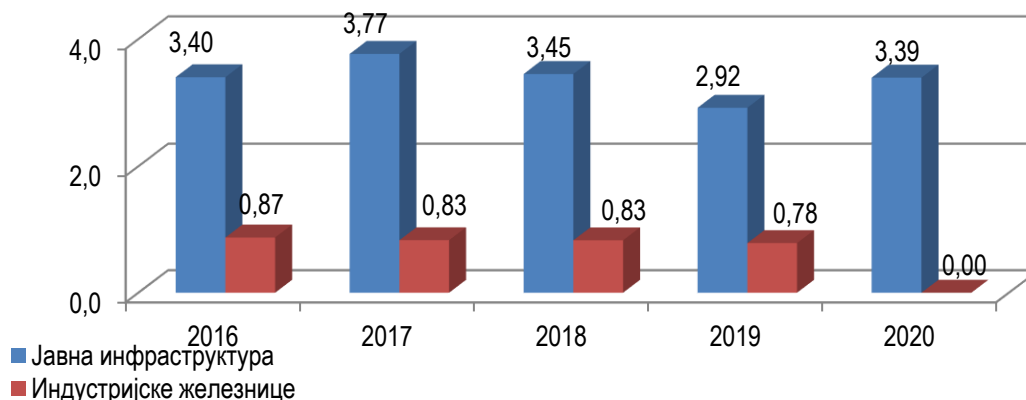
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – исклизнућа возова за период 2016. – 2020. година.

Овај показатељ, у односу на податке од прошле године, показује тренд смањења броја исклизнућа а посебно на индустријским железницама, док је на јавној мрежи пруга овај број годинама релативно стабилан са изузетком 2018. године, у којој је број забележених исклизнућа био у паду.



1.4 Несреће на путним прелазима у нивоу

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несреће на путним прелазима у нивоу за период 2016 – 2020. година.

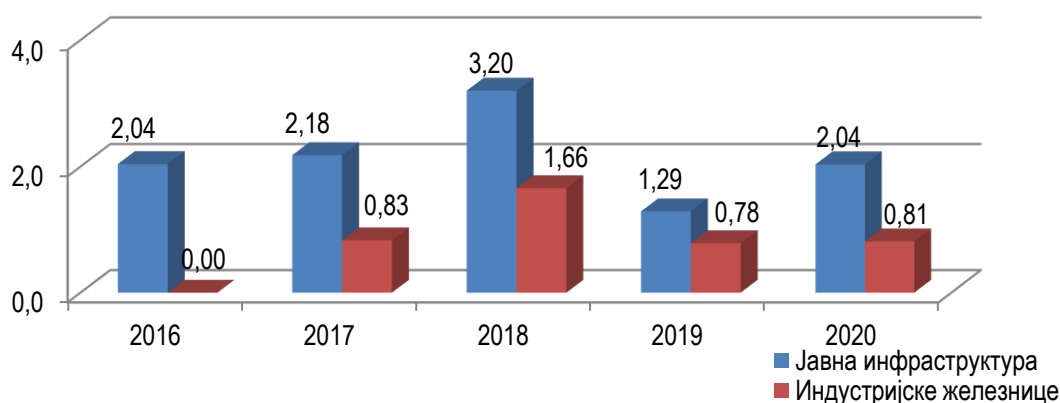


Из података из претходног периода се закључује да су несреће на путним прелазима у нивоу и даље велики проблем за безбедност железничког саобраћаја. На индустријским железницама су у потпуности смањене, и у 2020. години није забележен ниједан случај. На јавној мрежи пруга Републике Србије, након започетог тренда смањења у 2019. години, поново је дошло до повећања релативног броја показатеља у 2020. години за 13,94%. И поред оствареног мањег обима саобраћаја, у 2020. године су се, на путним прелазима, десиле 2

несреће више (45) него у 2019. години (43). Потребно је веће ангажовање свих надлежних институција у друмском саобраћају, како би се ниво безбедности на путним прелазима подигао у наредном периоду.

1.5 Несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету (изузев самоубистава)

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету (изузев самоубистава) за период 2016 – 2020. година.



Ово је још један од показатеља безбедности који је остварио драматичан пад безбедности у 2020. години. Иако је на индустријским железницама остварена приближна вредност показатеља из претходног периода, на јавној мрежи пруга је констатовано повећање релативних показатеља за 57,78%. Потребно је детаљније испратити и истражити узрок услед ког долази до све чешћих несрећа изазваних железничким возилима у покрету. Дирекција за железнице ће у 2022. години, током надзорних аудита над системом управљања безбедношћу железничких превозника, акценат ставити на проверу свих безбедносних поступака у вези са припремом за саобраћај и саобраћајем железничких возила.

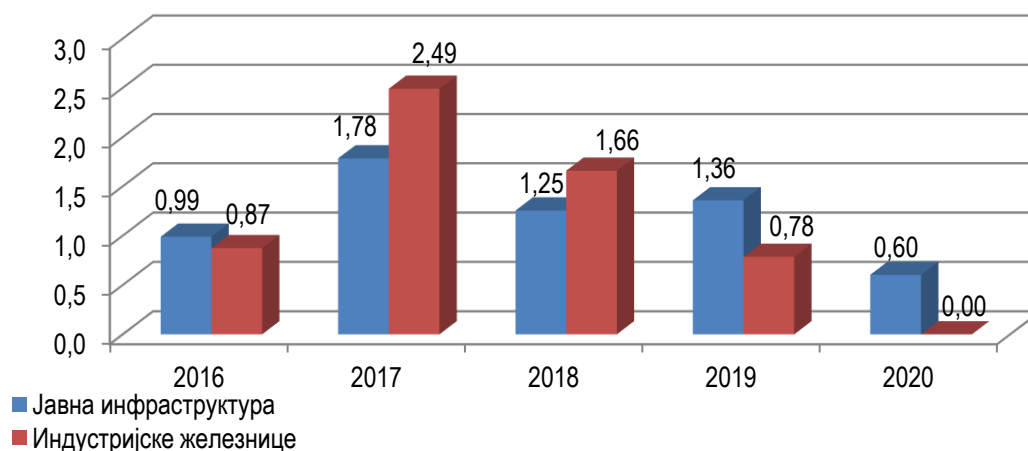
1.6 Пожари у железничким возилима

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – пожари у железничким возилима за период 2016 – 2020. година.

Анализом прикупљених података је утврђено да је у оквиру овог показатеља остварен пад референтних вредности, што се приписује надзорним аудитима Дирекције за железнице над системом управљања безбедношћу железничких превозника и лицима задуженим за одржавање – ЕЦМ, у којима су детаљно проверавани поступци одржавања железничких возила. Дирекција ће и у наредном периоду наставити са контролом поступка одржавања железничких

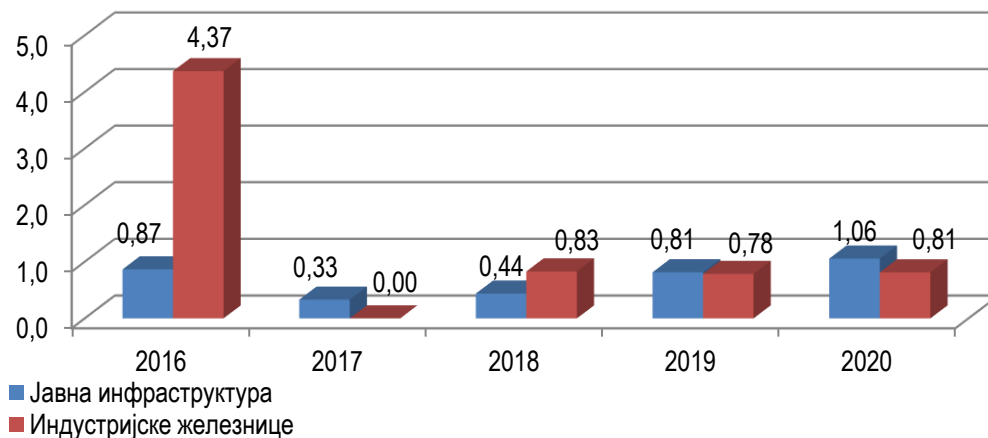


возила. Општа очекивања су да број пожара и даље буде у паду у наредном периоду.



1.7 Остале несреће

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – осталих несрећа за период 2016 – 2020. година.



Када су у питању остале несреће, број како апсолутних тако и релативних показатеља је у константном порасту у протеклом периоду, посебно на јавној инфраструктури. Дирекција ће и у наредном периоду пажљиво пратити показатеље и врсте несрећа како би правовремено указала на могуће узроке истих.

2) Тешко повређена и погинула лица, по врстама несрећа

Укупан и релативан број тешко повређених и погинулих лица у 2020. години на јавној железничкој инфраструктури и инфраструктури индустријских железница

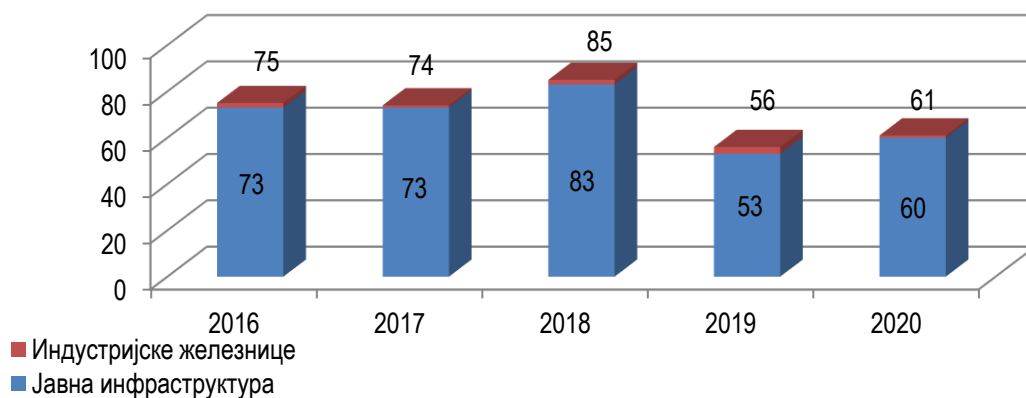


по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

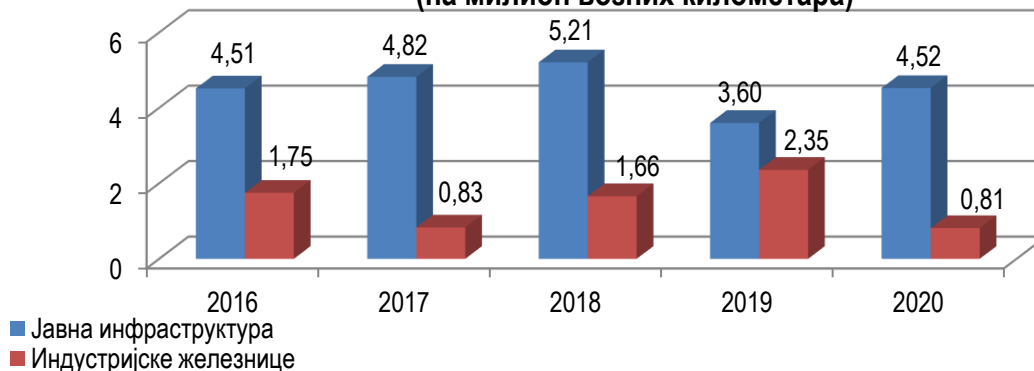
2020. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Показатељи				
Путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком саобраћају)	0	0,00	0	0,00
Запослени или особље извођача радова	4	0,30	0	0,00
Корисници путних прелаза у нивоу	27	2,04	0	0,00
Лица којима није дозвољен приступ железничком подручју	28	2,11	1	0,81
Остала лица на перонима	1	0,08	0	0,00
Остала лица ван перона	0	0,00	0	0,00
УКУПНО	60	4,52	1	0,81

Укупан и релативни број тешко повређених и погинулих лица, за петогодишњи период, приказан је графички.

Укупан број тешко повређених и погинулих лица



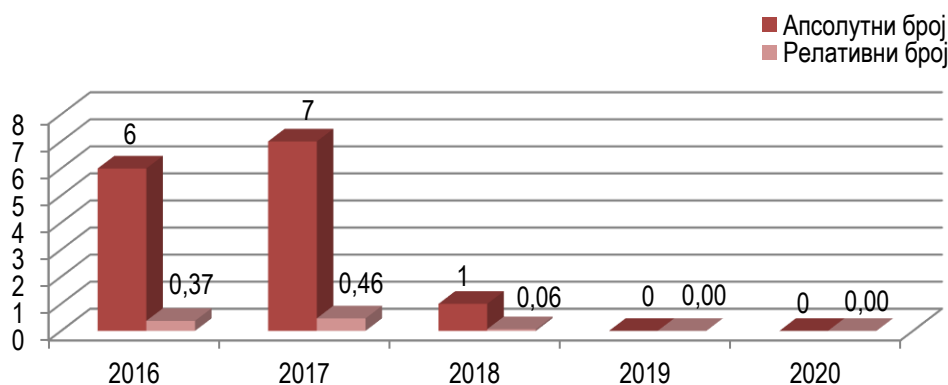
Релативан број тешко повређених и погинулих лица (на милион возних километара)



Анализом је утврђено да је у 2020. години, дошло до повећања релативног броја тешко повређених и погинулих лица за 25,70% у односу на претходну 2019. годину. Повећање се посебно односи на број лица којима није дозвољен приступ железничком подручју – трећих лица, са 9, у 2019. години на 28 у 2020. години.

2.1 Путници

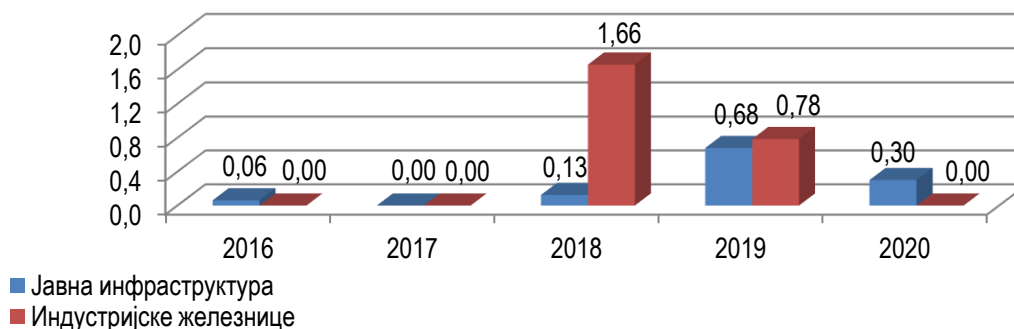
У наставку је дат графички приказ апсолутних и релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих путника за период 2016 – 2020. година. Дати подаци се односе само на јавну инфраструктуру, будући да на се индустријској железници не одвија путнички саобраћај.



На основу показатеља, закључује се да је ниво безбедности у железничком саобраћају, по питању заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих путника, на задовољавајућем нивоу. У претходне 2 године није се десио нити један случај.

2.2 Запослени или особље извођача радова

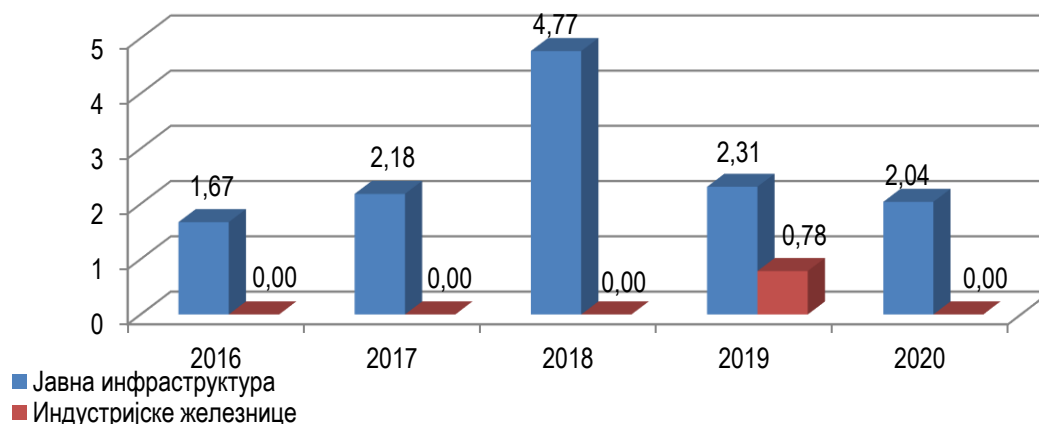
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих запослених или особља извођача радова за период 2016 – 2020. година.



У 2020. години, дошло је до драстичног смањења броја тешко повређених или погинулих запослених лица или особља извођача радова.

2.3 Корисници путних прелаза

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих корисника путних прелаза за период 2016 – 2020. година.

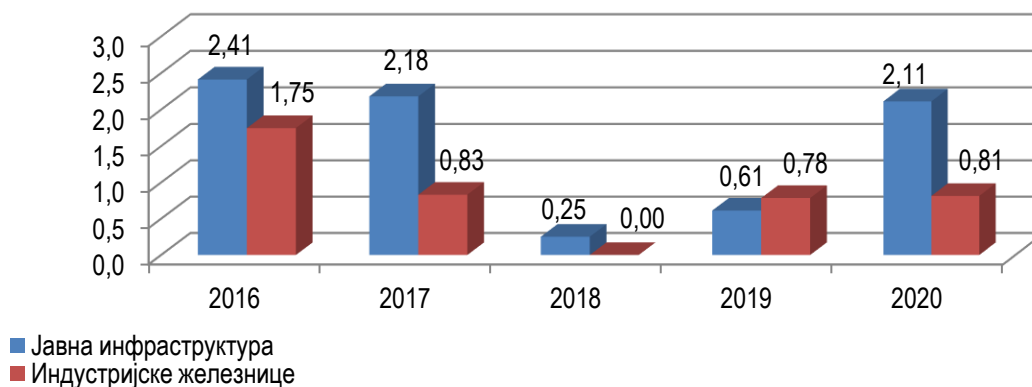


У 2020. години, наставља се тренд смањења повређених лица на путним прелазима у нивоу. Како је забележено повећање броја несрећа на путним прелазима али и смањење броја повређених на њима онда је очигледно да је појачана пажња железничког особља допринела смањењу броја повређених лица.

Будући да је започета модернизација великог броја путних прелаза на јавној железничкој инфраструктури као и израда и унапређење постојеће легислативе, очекивања су да се тренд повећања безбедности на путним прелазима настави и у наредном периоду.

2.4 Лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих лица којима није дозвољен приступ у железничком подручју (трећих лица) за период 2016 – 2020. година.





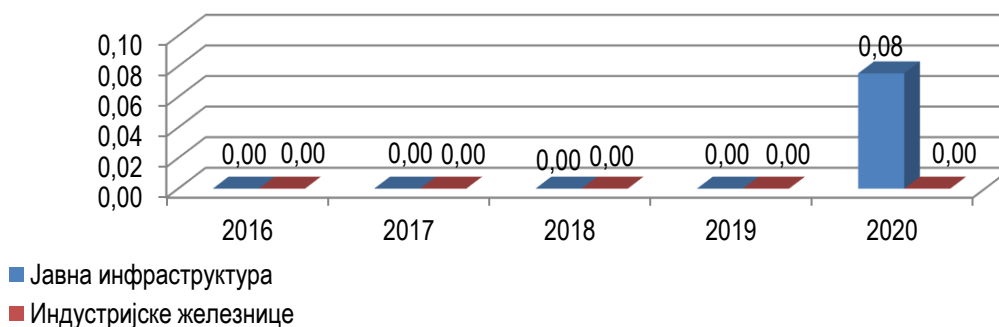
Овај показатељ је у 2020. години имао најдраматичнији раст, од чак 245,43% у односу на релативну вредност из 2019. године. У 2018. години су се десила 4 (четири) случаја тежег повређивања или усмрћења трећих лица, у 2019. години 9 (девет) случајева а у 2020. години чак 28 (двадесет и осам) случајева.

Дубљом анализом података до којих је дошла Дирекција за железнице уз помоћ управљача инфраструктуре, утврђено је да је рапидан пораст броја тешко повређених и погинулих лица у железничком подручју дошло из разлога мигрантске кризе и покушаја лица са Блиског истока да путем железнице пређу границу са Европском унијом.

Дирекција за железнице ће и у наредном периоду посебно пратити овај показатељ како би се прецизно утврдило да ли је овај аргумент за повећање показатеља оправдан.

2.5 Остала лица на перонима

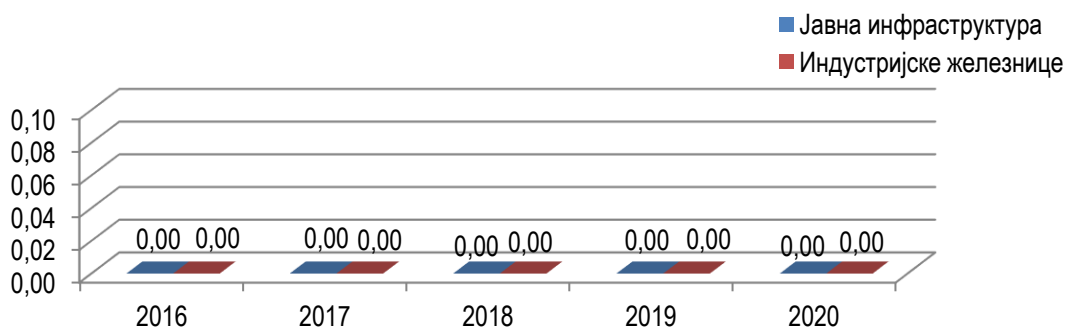
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих осталих лица на перонима за период 2016 – 2020. година.



У 2020. години, на перонима је повређено само једно лице, што је једини случај у протеклих 5 година.

2.6 Остала лица ван перона

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – тешко повређених и погинулих осталих лица ван перона за период 2016 – 2020. година.



У протеклих 5 година, није било случајева повреда осталих лица ван перона.



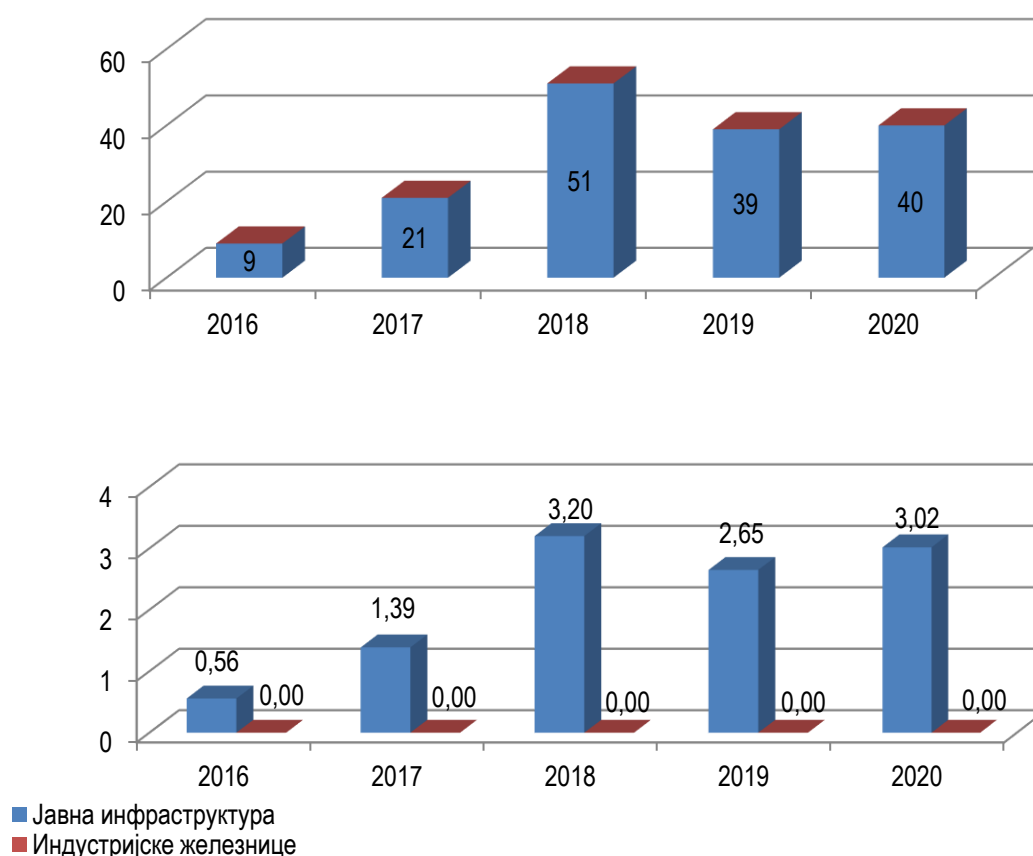
3) Показатељи који се односе на опасну робу

Укупан и релативан број показатеља који се односе на опасну робу у 2020. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2020. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан број	Релативан број (10 ⁻⁶)	Укупан број	Релативан број (10 ⁻⁶)
Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу	40	3,02	0	0
Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе	33	2,49	0	0

3.1 Несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу

У наставку је дат графички приказ апсолутних и релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несрећа у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу за период 2016 – 2020. година.

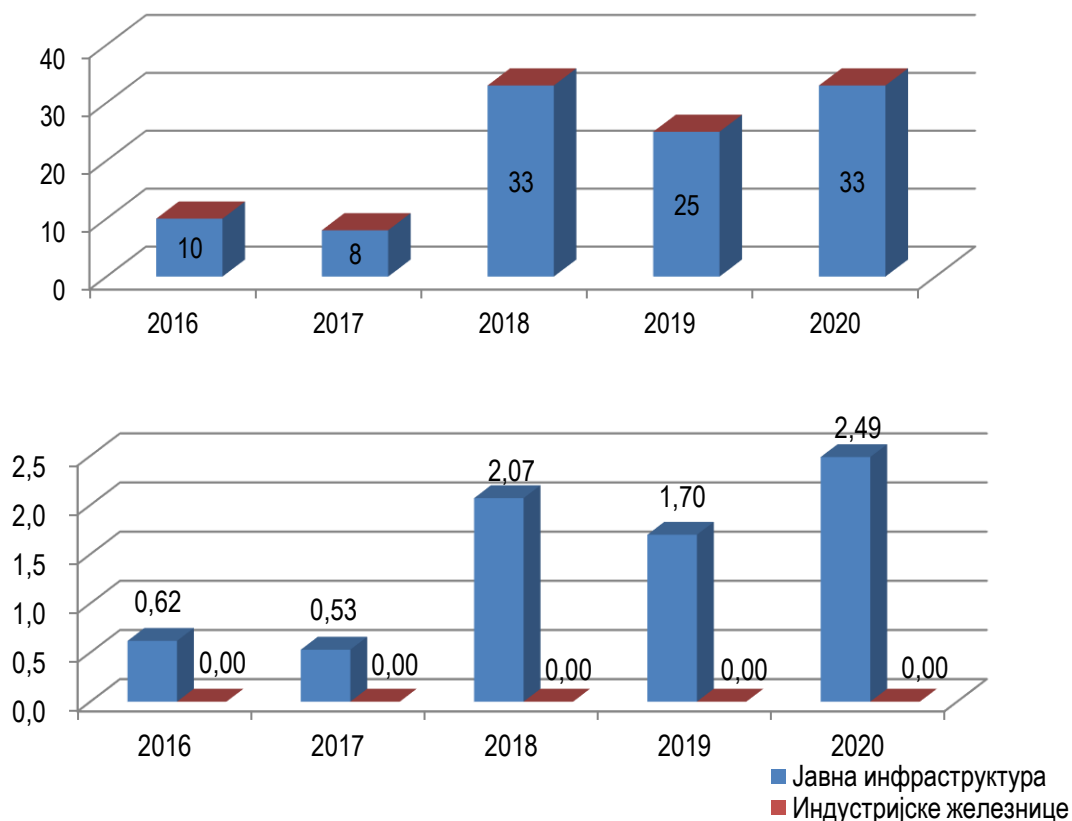


У 2020. години је забележен незнатан пораст несрећа у превозу РИД материја у односу на 2019. годину када се гледа њихов укупан број, док се у релативно

посматрано њихов пораст може окарактерисати као блажи (око 10%). Ипак, на основу графика је приметно да је релативан број несрећа овог типа током последње три године из неког разлога знатно већи у односу на две године које су претходиле овом периоду.

3.2 Несреће у којима је дошло до ослобађања опасне робе

У наставку је дат графички приказ апсолутних и релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности – несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе за период 2016 – 2020. година.



Релативан број показатеља несрећа у којима је дошло до ослобађања опасних материја у 2020. години, бележи повећање случајева за 46,56%. Изузимајући претходну годину, бележи се поновни скок несрећа ове врсте у трогодишњем периоду.

У складу са оваквим подацима, Дирекција за железнице ће у наредном периоду, током спровођења надзорних аудита над системима управљања безбедношћу код управљача инфраструктуре и железничких превозника, детаљније контролисати поступке у вези са транспортом РИД материја, као и поступке и одговорности свих актера у ванредним ситуацијама.



4) Показатељи који се односе на самоубиства

Податак о самоубиствима тј. о случајевима који су третирани као самоубиства у 2020. години, доставили су ЈП ЕПС – Огранак ТЕНТ и Комбиновани превоз. Они су пријавили по 1 (један) случај самоубиства.

Дирекција за железнице у наредном периоду треба прецизно да утврди разлоге из којих управљачи инфраструктуре и железнички превозници нису у могућности да несрећне случајеве који за узрок имају самоубилачке намере лица ван железничког система, третирају на тај начин у својим статистичким извештајима.

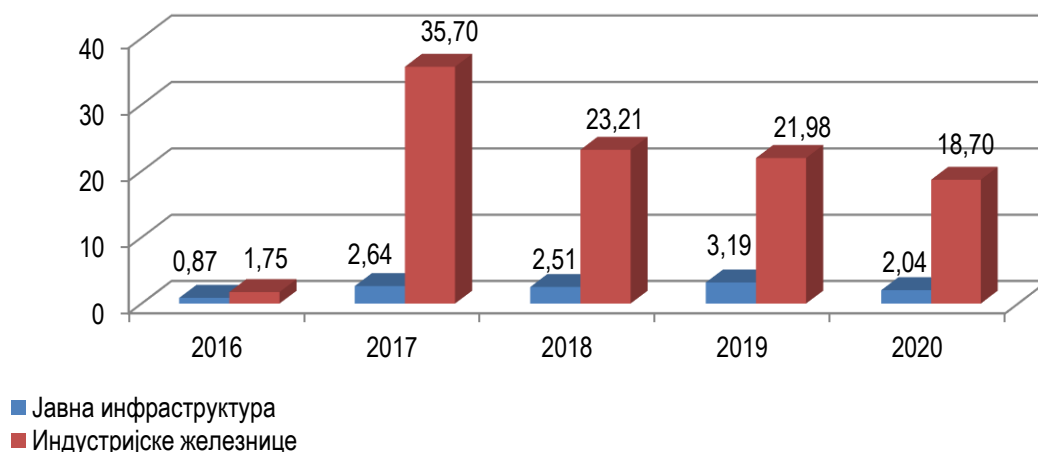
5) Показатељи који се односе на прекурсоре несрећа

Укупан и релативан број показатеља који се односе на прекурсоре несрећа у 2020. години, за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријских железница по укупним вредностима и релативним вредностима у односу на број возних километара, дат је табеларно.

2020. година	Јавна инфраструктура		Индустријске железнице	
	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)	Укупан бр.	Рел. бр. (10 ⁻⁶)
Сломљене шине	27	2,04	23	18,70
Извијања и друге деформације колосека	13	0,98	1	0,81
Погрешна показивања сигналних знакова	0	0,00	0	0,00
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке	7	0,53	3	2,44
Пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке	0	0,00	0	0,00
Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају	1	0,08	0	0,00
Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају	0	0,00	0	0,00
УКУПНО	48	3,62	27	21,95

5.1 Сломљене шине

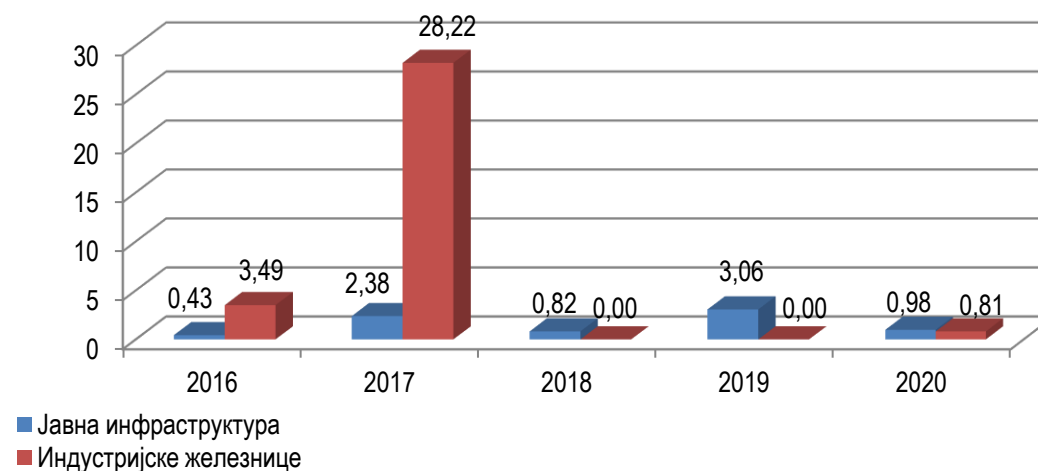
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених шина за период 2016 – 2020. година.



У 2020. години, настављен је тренд смањења забележених случајева лома шине, нарочито на индустријским железницама.

5.2 Извијања и друге деформације колосека

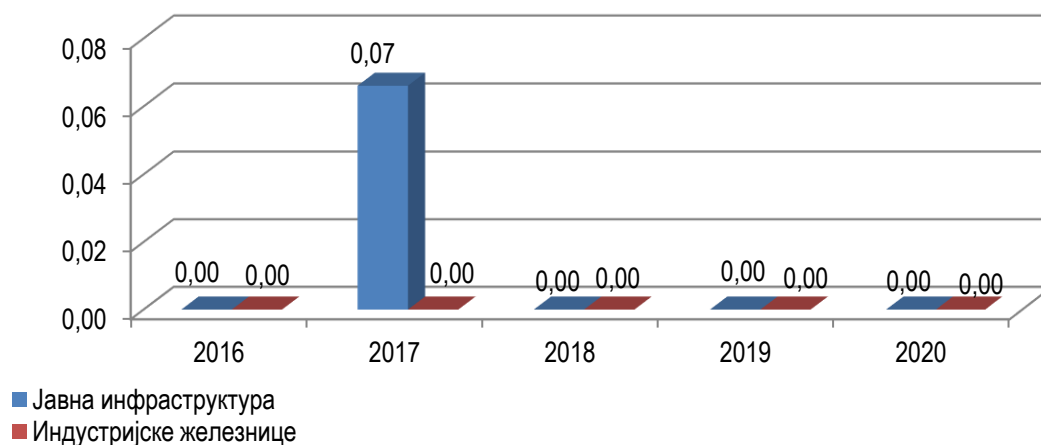
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – извијања и других деформација колосека за период 2016 – 2020. година.



У 2020. години, уочено је смањење броја забележених деформација колосека за 67,92% на јавној мрежи пруга и повећање броја забележених деформација на индустријским железницама.

5.3 Погрешна показивања сигналних знакова

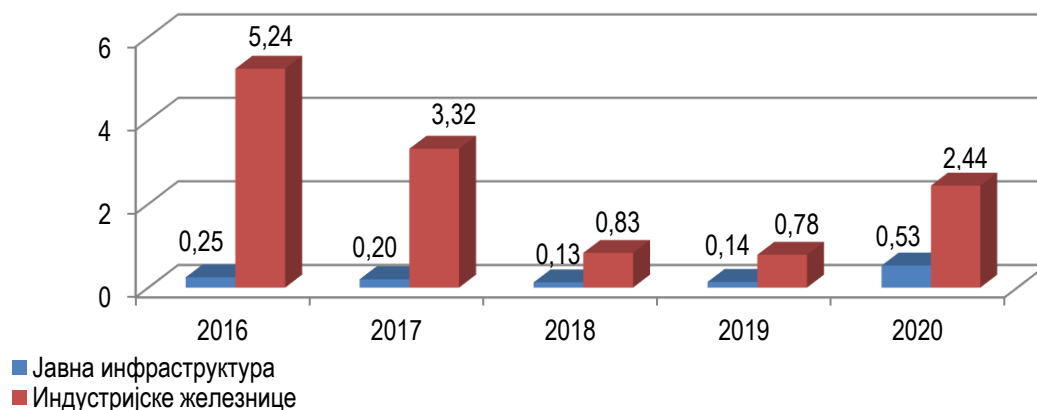
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – погрешних показивања сигналних знакова за период 2016 – 2020. година.



У последње 3 године, нису забележени случајеви погрешног показивања сигналних знакова.

5.4 Пролазак поред сигнала који забрањују даљу вожњу уз пролазак опасне тачке

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – проласака поред сигнала који забрањују даљу вожњу уз пролазак опасне тачке за период 2016 – 2020. година.

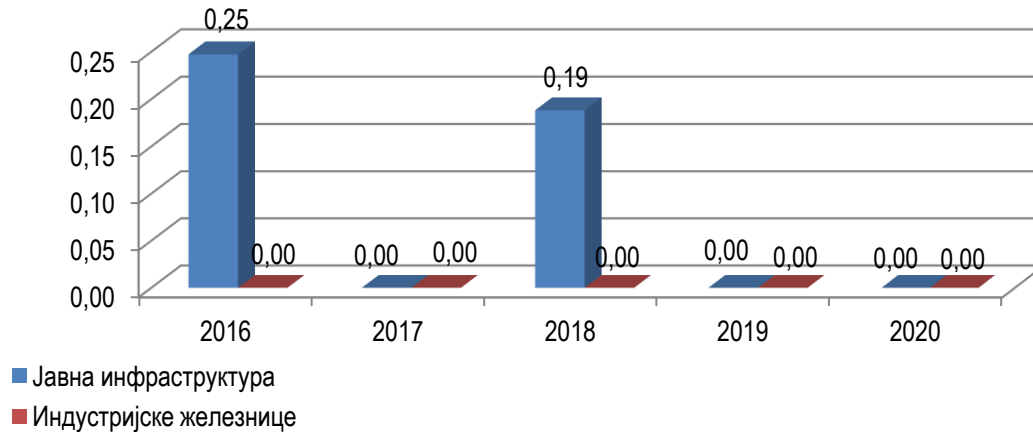


Након тренда смањења случајева проласка поред сигнала којим се забрањује даља вожња уз пролазак опасне тачке у претходном периоду, у 2020. години је забележен рапидан пораст случајева у односу на 2019. годину, 288,61% на јавној мрежи пруга и 210,81% на индустријским железницама.

Дирекција ће у наредном периоду покушати да детаљније утврди узроке ових показатеља.

5.5 Пролазак поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке

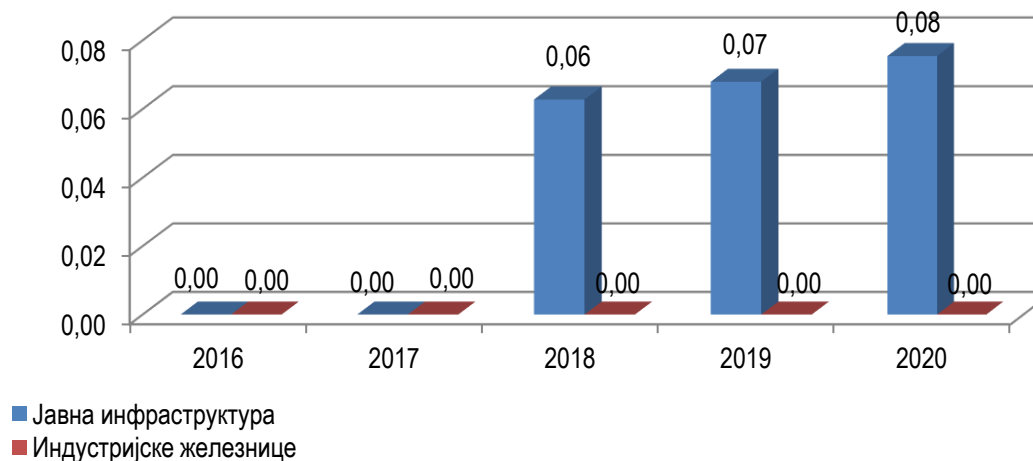
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – пролазака поред сигнала који забрањују даљу вожњу без проласка опасне тачке за период 2016 – 2020. година.



У протекле 2 године, нису забележени случајеви.

5.6 Сломљени точкови на железничким возилима у саобраћају

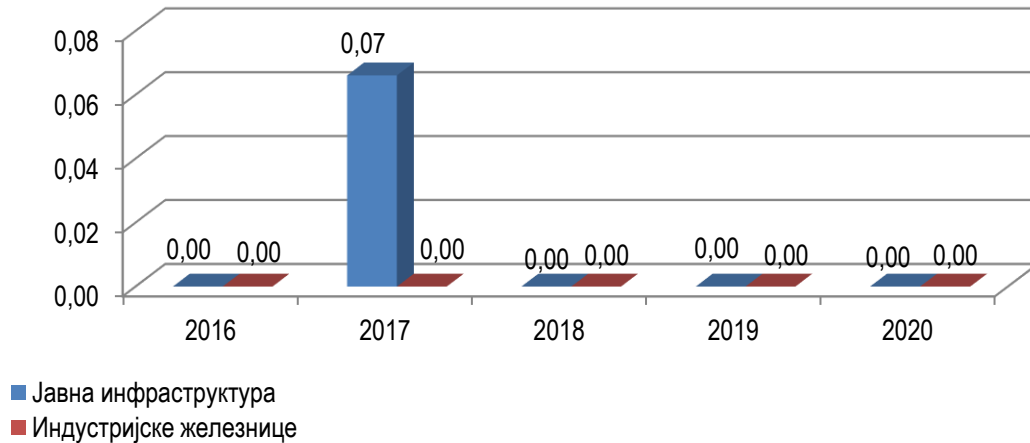
У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају за период 2016 – 2020. година.



У последње 3 године, бележи се континуалан раст случајева сломљених точкова. Дирекција за железнице ће наставити континуалну контролу поступака одржавања железничких возила као и лица које врше одржавање истих.

5.7 Сломљене осовине на железничким возилима у саобраћају

У наставку је дат графички приказ релативних вредности (у односу на милион возних километара) заједничког показатеља безбедности, прекурсора несрећа – сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају за период 2016 – 2020. година.



У протекле 3 (три) године, није било забележених случајева.

6) Показатељи за израчунавање економских последица несрећа⁶

Показатељи који се односе на израчунавање економских последица несрећа у 2020. години дати су за јавну железничку инфраструктуру и инфраструктуру индустријске железнице табеларно.

2020. година	Јавна инфраструктура	Индустријске железнице
Показатељи	(РСД)	
Број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава	1.021.093.050,00	33.350.000,00
Трошкови штете нанесене животnoj средини	/	/
Трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури	374.925.265,08	8.860.393,40
Трошкови кашњења изазваних несрећама	88.216.669,06	/
УКУПНО	1.484.234.984,14	42.210.393,40

На основу података дефинисаних за 2020. годину у Правилнику о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број

⁶ Приказани подаци не одсликавају стварно стање настале штете у железничком систему Републике Србије, обзиром да још увек није успостављен систем праћења ефеката штета нанесених животnoj средини

25/19), вредност превенције жртава за смртни случај износи 33.350.000,00 РСД а вредност превенције жртава за тешке повреде износи 4.000.000,00 РСД.

Анализа показатеља који се односе на израчунавање економских последица несрећа, за петогодишњи период, приказана је графички.



Приметно је да након скока показатеља у 2018. години, изазваних несрећом на путном прелазу Међурово, постоји благи пад у наредном периоду, укључујући и 2020. годину.

7) Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре

Процент пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују, дати су табеларно.

Показатељ	Процент пруга које имају системе за заштиту воза у употреби ⁷	Процент возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима ⁸
Аутоматско упозорење машиновођи	29 %	-
Аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња	27 %	-
Аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремена контрола брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину	1 %	-
Аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуална контрола брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничене брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге	-	-

⁷ Подаци преузети из Дописа са доставом материјала потребног за израду Годишњег извештаја о безбедности на подручју „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., број 5/2021-346-142 од 19.05.2021. године.

⁸ Процент возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима зависе од типа возила које користи превозник



Број путних прелаза у нивоу, у зависности од категорије, на јавној железничкој инфраструктури, дат је табеларно.

Категорија	Начин осигурања	Укупно	По пружном километру ⁹	По колосечном километру ¹⁰
Пасивни путни прелази	-	1399	0,42	0,38
Активни путни прелази	Ручни	103	0,03	0,028
	Аутоматски са упозорењем за корисника	25	0,007	0,0069
	Аутоматски са заштитом за корисника	272	0,08	0,075
	Аутоматски са заштитом на страни колосека	-	-	-

Број путних прелаза у нивоу, у зависности од категорије, на инфраструктури индустријских железница, дат је табеларно.

Категорија	Начин осигурања	Укупно	По пружном километру	По колосечном километру
Пасивни путни прелази	-	59	0,98	0,38
Активни путни прелази	-	15	0,27	0,099

⁹ Пружних километара 3.333,4 km (Извор: Изјава о мрежи за 2020. годину)

¹⁰ Колосечних километара 3.622,596 km (Извор: Годишњи извештај ИЖС за 2020. годину)



ПРИЛОГ 4

Измене закона и других прописа из области безбедности железничког саобраћаја

Р. бр.	Назив акта	Правни основ	Објављен	Усклађен са прописом ЕУ
1.	Правилник о ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром	Члан 7.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	Сл. гласник РС 124/20 од 16.10.2020.	Уредба Комисије (ЕУ) Бр. 1077/2012
2.	Правилник о ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система	Члан 7.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 124/20 од 16.10.2020.	Уредба Комисије (ЕУ) Бр. 1078/2012
3.	Правилник о условима за обављање послова одржавања горњег и доњег строја железничких пруга	Члан 28. 4. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 134/20 од 10.11.2020.	
4.	Правилник о техничким условима које мора испуњавати подсистем енергија	Члан 31.3. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 6/20 од 24.01.2020.	
5.	Правилник о условима за обављање послова одржавања подсистема енергија	Члан 33. 4. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 134/20 од 10.11.2020.	
6.	Правилник о одржавању сигнално-сигурносних уређаја	Члан 35.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 136/20 од 13.11.2020.	
7.	Правилник о врстама сигнала, сигналних ознака и ознака на прузи	Члан 36. 6. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 51/20 од 06.04.2020.	
8.	Правилник о означавању железничких возила	Члан 44.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 130/20 од 28.10.2020.	Олука Комисије (ЕУ) 2018/1614 (Анекс 2, додатак 6)
9а.	Правилник о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре	Члан 46. 4. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 154/20 од 23.12.2020.	



Р. бр.	Назив акта	Правни основ	Објављен	Усклађен са прописом ЕУ
96.	Правилник о изменама и допунама правилника о евиденцијама које воде железнички превозник и управљач железничке инфраструктуре	Члан 46. 4. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 159/20 од 30.12.2020.	
10.	Правилник о одржавању железничких возила	Члан 55.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 144/20 од 27.11.2020.	
11.	Правилник о техничком прегледу железничких возила	Члан 57.2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 121/20 од 05.10.2020.	
12.	Правилник о гранским стандардима из области железничког саобраћаја	Члан 58. 2. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 121/20 од 05.10.2020.	
13.	Правилник о условима које морају да испуне центри стручног оспособљавања	Члан 61. 4. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 121/20 од 05.10.2020.	Само делимично са Одлуком Комисије 2011/765/EU
14.	Правилник о обрасцу дозволе за управљање вучним возилом, обрасцу додатног уверења и обрасцу дозволе за регулисање железничког саобраћаја	Чланови: 66. 3. 68.11. 70.5. 74.5. Закона о безбедности у железничком саобраћају	„Сл. гласник РС”, број 6/20 од 24.01.2020.	Уредба Комисије (ЕУ) Бр. 36/2010

**ПРИЛОГ 5****Сертификати о безбедности за управљање железничком инфраструктуром**

Од почетка поступка издавања, издат је један сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром. У 2020. години, није било издатих сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром. До сада није било обнављања, ажурирања, ревидирања нити одузимања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.

Р. бр.	Носилац исправе	Датум издавања	Рок важења	EIN
1.	Инфраструктура железнице Србије а.д. Београд	10.05.2017.	09.05.2022.	RS2120170001

Сертификати о безбедности за управљање индустријском железницом

Од почетка поступка издавања, издата су два сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом. У 2020. години, није било издатих сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом. До сада није било обнављања, ажурирања, ревидирања нити одузимања сертификата о безбедности за управљање индустријском железницом.

Р. бр.	Носилац исправе	Датум издавања	Рок важења	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије“ Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	29.07.2016.	29.07.2021.	RS2320160001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel“ d.o.o. Beograd	20.01.2017.	19.01.2022.	RS2320170001

Сертификати о безбедности за превоз, део – А

Укупан број издатих сертификата о безбедности за превоз, део – А: **18**

Број издатих сертификата о безбедности за превоз, део – А, у 2020. години: **1**

Укупан број одузетих сертификата о безбедности за превоз, део – А: **1**

До сада није било обнављања, ажурирања нити ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – А.



Р. бр.	Носилац исправе	Датум издавања	Рок важења	EIN део А
1.	Србија Карго а.д. Београд	14.10.2016.	13.10.2021.	RS1120160001
2.	Србија Воз а.д.Београд	27.10.2016.	26.10.2021.	RS1120160002
3.	Комбиновани превоз Београд доо Прокупље	10.02.2017.	09.02.2022.	RS1120170001
4.	Деспотија д.о.о. Београд	30.05.2017.	29.05.2022.	RS1120170002
5.	ЗГОП а.д. Нови Сад	19.09.2017.	18.09.2022.	RS1120170003
6.	А.Б. Превоз д.о.о. Београд	30.09.2017.	29.09.2022.	RS1120170004
7.	EURORAIL LOGISTIC DOO SMEDEREVO ¹¹	29.09.2017.	28.09.2022	RS1120170005
8.	Rail Transport Logistic d.o.o. Beograd	30.11.2017.	29.11.2022.	RS1120170006
9.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	15.04.2018.	14.04.2023.	RS1120180001
10.	NCL Neo Cargo Logistic Beograd	24.05.2018.	23.05.2023.	RS1120180002
11.	ЈП „Електропривреда Србије”, Београд, Огранак „ТЕНТ”, Железнички транспорт	21.08.2018.	20.08.2023.	RS1120180003
12.	OBL Logistic DOO BEOGRAD - Novi Beograd	21.12.2018.	20.12.2023.	RS1120180004
13.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД - Нови Београд	16.01.2019.	15.01.2024.	RS1120190001
14.	Локотранс д.о.о. Суботица	14.02.2019.	13.02.2024.	RS1120190002
15.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	23.05.2019.	22.05.2024.	RS1120190003
16.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	28.08.2019.	27.08.2024.	RS1120190004
17.	НИС а.д. Нови Сад	21.09.2020.	20.09.2025.	RS1120200001

¹¹ сертификат одузет Решењем

**Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, домаћи превозници**Укупан број издатих сертификата о безбедности за превоз, део – Б: **15**Број издатих сертификата о безбедности за превоз, део – Б, у 2020. години: **3**Укупан број одузетих сертификата о безбедности за превоз, део – Б: **2**Број одузетих сертификата о безбедности за превоз, део – Б, у 2020. години: **1**

До сада није било обнављања, ажурирања нити ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – Б.

Р. бр.	Носилац исправе	Датум издавања	Рок важења	EIN део Б
1.	Србија Карго а.д. Београд	14.10.2016.	13.10.2021.	RS1220160001
2.	Србија Воз а.д. Београд	27.10.2016.	26.10.2021.	RS1220160002
3.	Комбиновани превоз доо Прокупље	10.02.2017.	09.02.2022.	RS1220170001
4.	Деспотија д.о.о. Београд	24.08.2017.	23.08.2022.	RS1220170002
5.	ЗГОП а.д. Нови Сад	19.09.2017.	18.09.2022.	RS1220170003
6.	EURORAIL LOGISTIC DOO SMEDEREVO ¹²	29.09.2017.	28.09.2022.	RS1220170004
7.	NCL Neo Cargo Logistic Beograd ¹³	24.05.2018.	23.05.2023.	RS1220180001
8.	Pannon Rail d.o.o. Subotica	04.06.2018.	03.06.2023.	RS1220180002
9.	ЈП „Електропривреда Србије”, Београд, Огранак „ТЕНТ”, Железнички транспорт	21.08.2018.	20.08.2023.	RS1220180003
10.	АТМ БГ ДОО БЕОГРАД – Нови Београд	16.01.2019.	15.01.2024.	RS1220190001
11.	Локотранс д.о.о. Суботица	14.02.2019.	13.02.2024.	RS1220190002
12.	EURORAIL LOGISTIC DOO BEOGRAD	28.08.2019.	27.08.2024.	RS1220190003
13.	А.Б. Превоз д.о.о. Београд	08.02.2020.	07.02.2025	RS1220200001

¹² сертификат одузет Решењем¹³ сертификат одузет Решењем



Р. бр.	Носилац исправе	Датум издавања	Рок важења	EIN део Б
14.	TRANSAGENT OPERATOR DOO BEOGRAD	28.03.2020.	27.03.2025.	RS1220200002
15.	НИС а.д. Нови Сад	21.09.2020.	20.09.2025.	RS1220200003

Сертификати о безбедности за превоз, део – Б, страни превозници

До сада није било издавања, обнављања, ажурирања нити ревидирања сертификата о безбедности за превоз део – Б за стране превознике.

Сертификати о безбедности индустријске железнице за превоз

Укупан број издатих сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз: **2**

Број издатих сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз, у 2020. години: **2**

До сада није било обнављања, ажурирања нити ревидирања сертификата о безбедности индустријске железнице за превоз.

Р. бр.	пословно име управљача инфраструктуре индустријске железнице	област управљања	EIN
1.	ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд – Железнички транспорт	превоз на индустријској железници ЈП „Електропривреда Србије” Огранак ТЕНТ Београд - Обреновац	RS1320200001
2.	„HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	превоз на индустријској железници „HBIS Group Serbia Iron & Steel” d.o.o. Beograd	RS1320200002