

948.

Na osnovu člana 6 Zakona o poljoprivredi i ruralnom razvoju („Službeni list CG”, br. 56/09, 34/14, 1/15, 30/17 i 59/21), člana 12 stav 2 Zakona o morskom ribarstvu („Službeni list CG”, broj 69/25), čl. 9 i 18 Zakona o Budžetu Crne Gore za 2026. godinu („Službeni list CG”, broj 159/25) i čl. 3 i 23 Zakona o sprovođenju mjera podrške poljoprivredne politike, politike ruralnog razvoja i politike ribarstva („Službeni list CG”, broj 92/25), Vlada Crne Gore, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela je

UREDBU O USLOVIMA, NAČINU I DINAMICI SPROVOĐENJA MJERA AGRARNE POLITIKE ZA 2026. GODINU – AGROBUDŽET

Član 1

Ovom uredbom utvrđuju se uslovi, način i dinamika sprovođenja mjera agrarne politike za tržišno-cjenovnu politiku, politiku ruralnog razvoja, poslove od javnog interesa, socijalne transfere pojedincima, mjere u oblasti bezbjednosti hrane, veterine i fitosanitarnih poslova i mjere u oblasti ribarstva (u daljem tekstu: Agrobudžet).

Član 2

Izrazi koji se u ovoj uredbi koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

Član 3

Sredstva predviđena Agrobudžetom opredijeljena su u ukupnom iznosu od **77.324.258,04€**, i to: organu državne uprave nadležnom za poljoprivredu, šumarstvo i vodoprivredu (u daljem tekstu: Ministarstvo) i organu uprave nadležnom za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove (u daljem tekstu: Organ uprave) u Budžetu Crne Gore za 2026. godinu (u daljem tekstu: Budžet) u ukupnom iznosu od **35.983.629,67€**, organu uprave nadležnom za sprovođenje mjera podrške poljoprivredne politike, politike ruralnog razvoja i politike ribarstva finansiranih iz sredstava Evropske unije i drugih izvora (u daljem tekstu: Agencija za plaćanja) u ukupnom iznosu od **18.681.852,17€**; iz donacija u iznosu od **11.658.776,20€** i iz kreditnih sredstava u iznosu od **11.000.000,00€**.

I. Sredstva predviđena u Budžetu u ukupnom iznosu od 35.983.629,67€ odnose se na:

- 1) razvoj poljoprivrede, ruralni razvoj i ribarstvo
33.387.889,89€;
- 2) sprovođenje mjera bezbjednosti hrane i hrane za životinje
328.323,42€;
- 3) sprovođenje mjera zdravstvene zaštite životinja
2.095.000,00€;
- 4) sprovođenje fitosanitarnih mjera
172.416,36€

1. Sredstva za razvoj poljoprivrede, ruralni razvoj i ribarstvo

Sredstva za razvoj poljoprivrede, ruralni razvoj i ribarstvo opredijeljena su Ministarstvu u okviru opštih prihoda Budžeta funkcionalna klasifikacija 41101 – Program 16 002 – Poljoprivreda, Potprogram 16 002 001 – Podrška poljoprivredi, Potprogram 16 002 006 – Podrška ruralnom razvoju, Potprogram 16 002 007 - Podrška Agenciji za plaćanje i Program 16 004 – Ribarstvo.

a) Program 16 002 – Poljoprivreda

- pozicija 4147 – konsultantske usluge, projekti i studije u iznosu od 256.500,00€;
- pozicija 4181 – subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 11.000.000,00€;
- pozicija 4318 – ostali transferi pojedincima – staračke naknade u iznosu od 13.000.000,00€;
- pozicija 4319 – ostali transferi institucijama u iznosu od 123.000,00€.

b) Potprogram 16 002 006 – Ruralni razvoj

- pozicija 4147 – konsultantske usluge, projekti i studije u iznosu od 32.334,89€;
- pozicija 4181 – subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 4.200.000,00€;
- pozicija 4412 – izdaci za lokalnu infrastrukturu u iznosu od 3.325.000,00€.

c) Program 16 004 – Ribarstvo

- pozicija 4181 – subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 1.245.000,00€;
- pozicija 4147 – konsultantske usluge, projekti i studije u iznosu od 206.055,00€.

UKUPNO 1 (a+b+c):
33.387.889,89€

2. Sredstva za sprovođenje mjera bezbjednosti hrane i hrane za životinje

Sredstva za mjere bezbjednosti hrane i hrane za životinje u iznosu od 328.323,42€ opredijeljena su Upravi za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove (funkcionalna klasifikacija 41107) na Programu Poljoprivreda (programski kod 16 002), Potprogram Bezbjednost hrane, veterina i fitosanitarni poslovi (programski kod 16 002 005), Aktivnost Monitoring bezbjednosti hrane (programski kod 16 002 005 002), na poziciji 4149 iznosu od 328.323,42€ koja će se realizovati u skladu sa Programom mjera bezbjednosti hrane i hrane za životinje za 2026. godinu.

3. Sredstva za sprovođenje mjera zdravstvene zaštite životinja

Sredstva za zdravstvenu zaštitu životinja u iznosu od 2.095.000,00€ opredijeljena su Upravi za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove (funkcionalna klasifikacija 41107), Program Poljoprivreda (16 002), Aktivnost Zdravstvena zaštita životinja (16 002 005 003), na poziciji 4181 – Subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 2.095.000,00€, koja će se realizovati u skladu sa Programom obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja za 2026. godinu.

4. Sredstva za sprovođenje fitosanitarnih mjera

Sredstva za fitosanitarne mjere u iznosu od 172.416,36€ opredijeljena su Upravi za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove (funkcionalna klasifikacija 41107) – Program Poljoprivreda (16 002), Potprogram Bezbjednost hrane, veterina i fitosanitarni poslovi (programski kod 16 002 005), Aktivnost

Program fitosanitarnih mjera (programski kod 16 002 005 004) na poziciji 4149 – Ostale usluge u iznosu od 172.416,36€ koja će se realizovati u skladu sa Programom fitosanitarnih mjera za 2026. godinu.

UKUPNO I (1+2+3+4):

35.983.629,67€

II. Aktivnosti Agencije za plaćanja

- a) Sredstva za IACS mjere u iznosu od 11.911.851,17€ opredijeljena su Agenciji za plaćanja poljoprivrede, ruralnom razvoju i ribarstvu (funkcionalna klasifikacija 41106) – Program Poljoprivreda (16 002), Potprogram Podrška Agenciji za plaćanje (programski kod 16 002 007), Aktivnost IACS mjere (programski kod 16 002 007 005) na poziciji 4181 – Subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 11.911.851,17€.
- b) Sredstva za Mjere u oblasti zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda u iznosu od 800.000,00€ opredijeljena su Agenciji za plaćanja poljoprivrede, ruralnom razvoju i ribarstvu (funkcionalna klasifikacija 41106) – Program Poljoprivreda (16 002), Potprogram Podrška Agenciji za plaćanje (programski kod 16 002 007), Aktivnost Mjere u oblasti zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda (programski kod 16 002 007 006) na poziciji 4181 – Subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 800.000,00€.
- c) Sredstva za mjere u oblasti ruralnog razvoja u iznosu od 2.390.000,00€ opredijeljena su Agenciji za plaćanja poljoprivrede, ruralnom razvoju i ribarstvu (funkcionalna klasifikacija 41106) – Program Poljoprivreda (16 002), Potprogram Podrška Agenciji za plaćanje (programski kod 16 002 007), Aktivnost Mjere u oblasti ruralnog razvoja (programski kod 16 002 007 007) na poziciji 4181 – Subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 2.390.000,00€.
- d) Sredstva za IPARD III Program – program razvoja poljoprivrede i ruralnih područja u okviru IPARD 2021-2027 u iznosu od 3.580.001,00€ opredijeljena su Agenciji za plaćanja poljoprivrede, ruralnom razvoju i ribarstvu (funkcionalna klasifikacija 41106) – Program Poljoprivreda (16 002), Potprogram Podrška Agenciji za plaćanje (programski kod 16 002 007), Aktivnost IPARD III Program (programski kod 16 002 007 008) na poziciji 4181 – Subvencije za proizvodnju i pružanje usluga u iznosu od 3.580.001,00€.

UKUPNO II (a+b+c+d):

18.681.852,17€

Sredstva utvrđena ovom uredbom mogu biti uvećana iz sredstava podrške EU i to kroz IPARD III program za razvoj poljoprivrede i ruralnih područja za period 2021-2027, kao i iz kredita Svjetske Banke „Drugi projekat institucionalnog razvoja i jačanja poljoprivrede u Crnoj Gori“ (MIDAS 2) u skladu sa članom 10 Zakona o budžetu Crne Gore za 2026. godinu i izvršavaće se u visini njihovog ostvarenja:

III. Donacije

- IPARD III Program
10.740.006,20€
- GORA projekat
918.770,00€

UKUPNO III - Donacije:
11.658.776,20€

IV. Kreditna sredstva

- Drugi projekat institucionalnog razvoja i jačanja poljoprivrede Crne Gore (MIDAS 2)
9.000.000,00€
- Projekt razvoja ribarstva i poljoprivredno-prehrambenog sektora otpornog na klimatske promjene – (CRFASD)
2.000.000,00€

UKUPNO IV – Kreditna sredstva:

11.000.000,00€

UKUPNO

AGROBUDŽET

(I+II+III+IV):

77.324.258,04€

Član 4

Za izvršenje Agrobudžeta odgovorni su Ministarstvo, Organ uprave i Agencija za plaćanja, u okviru svojih nadležnosti.

Sprovođenje mjera agrarne politike utvrđenih ovom uredbom vršiće službenici Ministarstva i Organa uprave, koje rješenjem odrede rukovodioci tih organa, kao i službenici Agencije za plaćanja u skladu sa zakonom.

Obaveze prema korisnicima programa izvršavaće se po dinamici utvrđenoj budžetskim planom potrošnje, koji odobrava organ državne uprave nadležan za poslove finansija.

Troškovi iskazani po programima predstavljaju projektovane vrijednosti.

Ministarstvo, Organ uprave i Agencija za plaćanja mogu u toku izvršenja Agrobudžeta vršiti izmjene namjene korišćenja sredstava i preusmjeravati ih sa jednog programa na drugi do visine ukupnih sredstava.

Član 5

Uslovi, način i dinamika sprovođenja mjera agrarne politike za 2026. godinu dati su u Prilogu 1 koji čini sastavni dio ove uredbe.

Član 6

Ova uredba stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 11-011/26-1211

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

USLOVI, NAČIN I DINAMIKA SPROVOĐENJA MJERA AGRARNE POLITIKE ZA 2026. GODINU (AGROBUDŽET)

Prikaz agrobudžeta po mjerama i linijama

A) POLJOPRIVREDA

A) POLJOPRIVREDA														
Šifra	Ekon. klas.	Naziv programa i programski kod	ekonomska klasifikacija											
				4147			4181		4412	4318	4319	4149	4148	4141
			Iznos	budžet	donacije	kredit	budžet	IPA	budžet	budžet	budžet	budžet	budžet	budžet
1		MJERE TRŽIŠNO-CJENOVNE POLITIKE (16 002 001 002)												
1.1		DIREKTNA PLAĆANJA (16 002 001 002)												
1.1.1	4181	Podrška razvoju tržišne proizvodnje mlijeka	4.248.672,80				4.248.672,80							
1.1.2	4181	Podrška preradi na gazdinstvu i tov junadi, bikova i volova	4.176.327,20				4.176.327,20							
UKUPNO DIREKTNA PLAĆANJA (1.1.)			8.425.000,00				8.425.000,00							
1.2		MJERE ZA STABILIZACIJU TRŽIŠTA (16 002 001 002)												
1.2.1	4181	Program intervencija na tržištu	250.000,00				250.000,00							
1.2.2	4181	Upravljanje rizicima u poljoprivredi	325.000,00				325.000,00							
UKUPNO MJERE ZA STABILIZACIJU TRŽIŠTA (1.2) (16 002 001 002)			575.000,00				575.000,00							
UKUPNO MJERE TRŽIŠNO-CJENOVNE POLITIKE (1.1+1.2)			9.000.000,00				9.000.000,00							
2		MJERE RURALNOG RAZVOJA (16 002 006, 16 002 001)												
2.1		Osovina 1: Mjere jačanja konkurentnosti proizvođača hrane (16 002 006 002, 16 002 001 007, 16 002 006 006 i 16 004 001 004)												
2.1.1	4147	MIDAS 2 – Komponenta 1 Jačanje programa Ministarstva za poljoprivredu i ruralni razvoj (16 002 001 007)	3.600.000,00			3.600.000,00								
2.1.2	4181	Podrška zasnivanju i održavanju matičnih zasada određenih voćnih vrsta (16 002 006 002)	50.000,00				50.000,00							
2.1.3	4181	Podrška dostizanja standarda dobrobiti životinja u stočarstvu (16 002 006 002)	560.000,00				560.000,00							

2.1.4	4181	Podrška unapređenju kvaliteta sirovog mlijeka (16 002 006 002)	150.000,00				150.000,00							
2.1.5	4181	Podrška aktivnostima kooperativa, udruženja i organizacija proizvođača (16 002 006 002)	80.000,00				80.000,00							
2.1.6	4181	Podrška nabavci priplodnih grla u čistoj rasi (16 002 006 002)	1.250.000,00				1.250.000,00							
2.1.7	4181	Podrška pokretanju i razvoju poslovanja mladih poljoprivrednika (16 002 006 002)	550.000,00				550.000,00							
2.1.8	4181	Podrška jačanju otkupne mreže mlijeka (16 002 006 002)	500.000,00				500.000,00							
2.1.9	4181	Podrška uvođenju inovacija u sektor poljoprivrede (16 002 006 002)	300.000,00				300.000,00							
2.1.10	4147	Podrška adaptivnim aktivnostima za razvoj lanaca vrijednosti – GORA projekat (16 002 006 006)	347.501,00€		347.501,00€									
2.1.11	4181	Podrška lokalnim inicijativama ruralnog razvoja – LEADER like (16 002 006 002)	60.000,00				60.000,00							
2.1.12	4147	CRFASD- Podkomponenta 2.1 Podrška uspostavljanju u potpunosti funkcionalne Agencije za plaćanja (16 004 001 004)	1.000.000,00			1.000.000,00								
UKUPNA SREDSTVA ZA OSOVINU 1 (16 002 006 002, 16 002 007 007, 16 002 007 008, 16 002 007 003, i 16 002 007 004)			8.447.501,00		347.501,00€	4.600.000,00	3.500.000,00							
2.2	Osovinu 2: Mjere za održivo gazdovanje prirodnim resursima (16 002 006 003, 16 002 006 006)													
2.2.1	4181	Očuvanje autohtonih genetičkih resursa u poljoprivredi (16 002 006 003)	165.000,00				165.000,00							
2.2.2	4181	Održivo korišćenje planinskih pašnjaka (16 002 006 003)	480.000,00				480.000,00							
2.2.3	4181	Podrška upravljanju otpadom u stočarskoj proizvodnji	55.000,00				55.000,00							

		(16 002 006 003)												
2.2.4	4147	Sprovođenje biotehničkih mjera u okviru GORA projekta (16 002 006 006)	209.492,00		209.492,00									
UKUPNA SREDSTVA ZA OSOVINU 2 (16 002 006 003, 16 002 007 005)			909.492,00		209.492,00		700.000,00							
2.3	<i>Osovina 3: Mjere za poboljšanje kvaliteta života i širenje ekonomskih aktivnosti u ruralnim područjima (16 002 006 004 i 16 002 006 006)</i>													
2.3.1	4412	Podrška investicijama u adaptaciju planinskih katuna (16 002 006 004)	250.000,00						250.000,00					
2.3.2	4412	Razvoj sela i izgradnja infrastrukture (16 002 006 004, 16 002 006 006)	3.075.000,00						3.075.000,00					
2.3.3	4147	Prilagođavanje puteva u ruralnim područjima na klimatske promjene – Gora projekat	264.898,89	32.334,89	232.564,00									
2.3.4	4147	Unapređenje vodne infrastrukture - Gora projekat	129.213,00		129.213,00									
UKUPNA SREDSTVA ZA OSOVINU 3 (16 002 006 004 i 16 002 006 006)			3.719.111,89	32.334,89	361.777,00				3.325.000,00					
UKUPNO MJERE RURALNOG RAZVOJA (2.1.+2.2.+2.3)			13.076.104,89	32.334,89	918.770,00€	4.600.000,00	4.200.000,00		3.325.000,00					
3	<i>PODRŠKA OPŠTIM SERVISIMA U POLJOPRIVREDI (16 002 001 003)</i>													
3.1	4181	Ekonomske analize u poljoprivredi	20.000,00				20.000,00							
3.2	4181	Program unapređivanja stočarstva	1.750.000,00				1.750.000,00							
3.3	4181	Sertifikacija geografskog porijekla vina	15.000,00				15.000,00							
3.4	4181	Politika kvaliteta - šeme kvaliteta	50.000,00				50.000,00							
3.5	4181	Podrška sertifikaciji organskih proizvođača	60.000,00				60.000,00							
3.6	4181	Uvođenje standarda kvaliteta i bezbjednosti hrane	30.000,00				30.000,00							
3.7	4181	Promocija poljoprivrednih proizvoda i poljoprivrede, edukacija i studijska putovanja poljoprivrednih proizvođača	75.000,00				75.000,00							

3.8	4147	Tehnička i administrativna podrška za sprovođenje programa	58.801,00	58.801,00										
3.9	4147	Tehnička pomoć IPARD program	197.699,00	197.699,00										
UKUPNO PODRŠKA SERVISIMA U POLJOPRIVREDI (16 002 001 003)			2.256.500,00	256.500,00			2.000.000,00							
4	SOCIJALNI TRANSFERI SEOSKOM STANOVNIŠTVU (16 002 001 004)													
4.1	4318 4319	PROGRAM STARAČKIH NAKNADA I POLJOPRIVREDNO OSIGURANJE (16 002 001 004)	13.123.000,00							13.000.000,00	123.000,00			
UKUPNO ZA POLJOPRIVREDU (1+2+3+4)			37.455.604,89	288.834,89	918.770,00€	4.600.000,00	15.200.000,00		3.325.000,00	13.000.000,00	123.000,00			
B) RIBARSTVO														
5	Podrška razvoju sektora morskog ribarstva i akvakulture u moru (16 004 001 002, 16 002 001 007 i 16 004 001 004)													
5.1	Mjera modernizacija ribarske flote i unapređenje bezbjednosti hrane (16 004 001 002)													
5.1.1	4181	Modernizacija ribarske flote i očuvanje svježine ulova (16 004 001 002)	540.000,00				540.000,00							
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU UNAPREĐIVANJA RIBARSKE FLOTE (5.1) (16 004 001 002)			540.000,00				540.000,00							
5.2	Mjera unapređivanja sektora akvakulture u moru (16 004 001 002)													
5.2.1	4181	Podrška održivim aktivnostima u cilju jačanja konkurentnosti sektora akvakulture u moru (16 004 001 002)	35.000,00				35.000,00							
5.2.2	4181	Direktna plaćanja u akvakulturi u moru - uzgoj školjaka (16 004 001 002)	35.000,00				35.000,00							
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERE UNAPREĐIVANJA SEKTORA AKVAKULTURE U MORU (5.2) (16 004 001 002)			70.000,00				70.000,00							

5.3	Mjera održivog upravljanja i očuvanja resursa ribe i drugih morskih organizama (16 004 001 002 i 16 002 007 004)												
5.3.1	4147	Održivo upravljanje i očuvanje resursa ribe i drugih morskih organizama (16 004 001 002)	100.665,00	100.665,00									
5.3.2	4147	Upravljanje sistemom monitoringa i kontrole u ribarstvu (RMC) (16 004 001 002)	90.000,00	90.000,00									
5.3.3	4147	MIDAS 2 – Komponenta 3 Modernizacija sektora ribarstva (16 002 001 007)	1.700.000,00			1.700.000,00							
5.3.4	4147	CRFASD – KOMPONENTA 1 - Razvoj ribarstva i institucionalna spremnost za pristupanje EU u okviru poglavlja 13 (16 004 001 004)	500.000,00			500.000,00							
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU ODRŽIVOG UPRAVLJANJA I OČUVANJA RESURSA RIBE I DRUGIH MORSKIH ORGANIZAMA (5.3) (16 004 001 002 i 16 002 007 004)			2.390.665,00	190.665,00		2.200.000,00							
5.4.	Mjera podrške organizovanom djelovanju u sektoru ribarstva (16 004 001 002)												
5.4.1	4181	Podrška aktivnostima zajedničkog djelovanja i udruživanja u sektoru ribarstva i akvakulture u moru (16 004 001 002)	40.000,00			40.000,00							
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU PODRŠKE ORGANIZOVANOM DJELOVANJU U SEKTORU RIBARSTVA (5.4) (16 004 001 002 i 16 002 007 004)			40.000,00			40.000,00							
5.5.	Mjere promocije i održivog upravljanja morskim ribarstvom												
5.5.1	4181	Promocija, tradicija i održivo upravljanje morskim ribarstvom (16 004 001 002)	45.000,00			45.000,00							
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU PROMOCIJE I ODRŽIVOG UPRAVLJANJA MORSKIM RIBARSTVOM (5.5) (16 004 001 002)			45.000,00			45.000,00							
UKUPNA PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I			3.085.665,00	190.665,00		2.200.000,00	695.000,00						

AKVAKULTURE U MORU (5.1 + 5.2 + 5.3 + 5.4 + 5.5) (16 004 001 002, 16 002 001 007 i 16 004 001 004)													
6	Podrška razvoju slatkovodnog ribarstva i akvakulture u slatkovodnim vodama (16 004 001 003)												
6.1	Mjera unapređivanja sektora slatkovodnog ribarstva (16 004 001 003)												
6.1.1	4181	Promocija i održivo upravljanje slatkovodnim ribarstvom (16 004 001 003)	150.000,00				150.000,00						
6.1.2	4147	Održivo upravljanje i očuvanje resursa ribe i drugih vodenih organizama	15.390,00	15.390,00									
6.1.3	4181	Osiguranje ribolovnih plovniha objekata i uzgajališta	10.000,00				10.000,00						
6.1.4	4181	Unapređenje privrednog ribolova na Skadarskom jezeru (16 004 001 003)	170.000,00				170.000,00						
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU UNAPREĐIVANJA SEKTORA SLATKOVODNOG RIBARSTVA (6.1) (16 004 001 003)			345.390,00	15.390,00			330.000,00						
6.2	Mjera unapređivanja sektora akvakulture u slatkim vodama (16 004 001 003)												
6.2.1	4181	Podrška održivim aktivnostima u cilju jačanja konkurentnosti sektora akvakulture u slatkovodnim vodama (16 004 001 003)	110.000,00				110.000,00						
6.2.2	4181	Direktna plaćanja u akvakulturi u slatkovodnim vodama (16 004 001 003)	110.000,00				110.000,00						
UKUPAN IZNOS SREDSTAVA ZA MJERU UNAPREĐIVANJA SEKTORA AKVAKULTURE U SLATKOVODNIM VODAMA (6.2) (16 004 001 003)			220.000,00				220.000,00						
UKUPNA PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA SLATKOVODNOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U SLATKOVODNIM VODAMA (6.1+6.2) (16 004 001 003)			565.390,00	15.390,00			550.000,00						

UKUPNO ZA RIBARSTVO (5+6)			3.651.055,00	206.055,00		2.200.000,00	1.245.000,00							
UKUPNO IZNOS SREDSTAVA ZA POLJOPRIVREDU I RIBARSTVO (A+B) (1+2+3+4+5+6)			41.106.659,89	494.889,89	918.770,00€	6.800.000,00	16.445.000,00		3.325.000,00	13.000.000,00	123.000,00			
C) OPERATIVNI PROGRAMI UPRAVE														
7	4149	Program mjera bezbjednosti hrane i hrane za životinje (16 002 005 002)	328.323,42									328.323,42		
8	4181	Program obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja (16 002 005 003)	2.095.000,00				2.095.000,00							
9	4149	Program fitosanitarnih mjera (16 002 005 004)	172.416,36									172.416,36		
10	4147	MIDAS 2 – Komponenta 2 Podrška ispunjenju mjerila za zatvaranje poglavlja 12 Bezbjednost hrane, veterinarska i fitosanitarna politika (16 002 007 004)	3.700.000,00			3.700.000,00								
11	4147	CRFASD - Podkomponenta 2.2 Podrška uspostavljanju sistema upravljanja i bezbjednog zbrinjavanja nusproizvoda životinjskog porijekla (16 004 001 004)	500.000,00			500.000,00								
UKUPNO ZA OPERATIVNE PROGRAME UPRAVE (7+8+9+10) (16 002 005 002, 16 002 005 003, 16 002 005 004 i 16 002 007 004)			6.795.739,78			4.200.000,00	2.095.000,00					500.739,78		
D) AKTIVNOSTI AGENCIJE ZA PLAĆANJA														
12	IACS mjere (16 002 007 005)													
12.1	4181	Direktna plaćanja u stočarskoj proizvodnji	5.000.000,00				5.000.000,00							
12.2	4181	Direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji-osnovna plaćanja	5.000.000,00				5.000.000,00							
12.3	4181	Direktna plaćanja za mladog poljoprivrednika	100.000,00				100.000,00							
12.4	4181	Proivodno vezana plaćanja u biljnoj proizvodnji	100.000,00				100.000,00							
12.5	4181	Direktna plaćanja za područja sa prirodnim ograničenjima-planinska područja	500.000,00				500.000,00							

12.6	4181	Podrška organskoj proizvodnji	611.851,17				611.851,17							
12.7	4181	Podrška po prihvatljivom HA za livade i pasnjake-agroekološka mjera	600.000,00				600.000,00							
Ukupno IACS mjere (12)			11.911.851,17				11.911.851,17							
13	Mjere u oblasti zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda (16 002 007 006)													
13.1	4181	Program unaprijeđivanja pčelarstva	400.000,00				400.000,00							
13.2	4181	Program besplatne distribucije voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda u školama (školske šeme)	100.000,00				100.000,00							
13.3.1	4181	Mjere posebne podrške za vino-konverzija sorte i zelena berba	80.000,00				80.000,00							
13.3.2	4181	Mjere posebne podrške za vino-restrukturiranje vinograda	60.000,00				60.000,00							
13.3.3	4181	Mjere posebne podrške za vino-investicije u preradu i inovacije	140.000,00				140.000,00							
13.3.4	4181	Mjere posebne podrške za vino-promotivne aktivnosti	20.000,00				20.000,00							
Ukupno Mjere u oblasti zajedničke organizacije tržišta poljoprivrednih proizvoda (13)			800.000,00				800.000,00							
14	Mjere u oblasti ruralnog razvoja (16 002 007 007)													
14.1	4181	Podrška investicija u primarnoj biljnoj proizvodnji	1.000.000,00				1.000.000,00							
14.2	4181	Podrška za nabavku mehanizacije, priključaka i opreme u funkciji primarne proizvodnje	1.000.000,00				1.000.000,00							
14.3	4181	Podrška investicijama za izgradnju bunara i bistijerni	390.000,00				390.000,00							
Ukupno Mjere u oblasti ruralnog razvoja (14)			2.390.000,00				2.390.000,00							

15	IPARD III program (16 002 007 008)												
15.1	4181	IPARD III program-program razvoja poljoprivrede i ruralnih područja u okviru IPARD 2021-2027	14.320.007,00				3.580.001,00	10.740.006,00					
Ukupno IPARD III program (15)			14.320.007,00				3.580.001,00	10.740.006,00					
UKUPNO ZA AKTIVNOSTI AGENCIJE ZA PLAĆANJA (12+13+14+15)			29.421.858,17				18.681.852,17	10.740.006,00					
UKUPNO - AGROBUDŽET (A+B+C+D)			77.324.258,04	494.889,89	918.770,00€	11.000.000,00	37.221.852,17	10.740.003,00	3.325.000,00	13.000.000,00	123.000,00	500.739,78	

MJERE AGRARNE POLITIKE
A) POLJOPRIVREDA

1. MJERE TRŽIŠNO-CJENOVNE POLITIKE	
1.1 DIREKTNNA PLAĆANJA	
1.1.1 PODRŠKA RAZVOJU TRŽIŠNE PROIZVODNJE MLIJEKA	
Razlozi za podršku	Ukupna proizvodnja mlijeka u Crnoj Gori procjenjuje se na oko 150 miliona litara godišnje, od čega se do 17% prerađuje u odobrenim objektima za prerađu mlijeka. Količine mlijeka koje su van sistema otkupa, domaćinstva koriste za vlastitu potrošnju, dok veći dio prerađuju u mliječne proizvode (sir i kajmak). Ovi proizvodi pojavljuju se na organizovanom tržištu preko objekata za prodaju hrane na malo (trgovine, ugostiteljski objekti, pijace). Međutim, i dalje se znatne količine realizuju direktnom prodajom ili na gazdinstvu porijekla odnosno „kućnom pragu“. Osim navedenih, značajno tržište za mliječne proizvode otvara se razvojem turizma. Kako bi se odgovorilo zahtjevima tržišta potrebno je uspostaviti proizvodnju koja će obezbijediti kontinuirane količine, ali i ispuniti zahtjeve za bezbjednost hrane i kvalitet proizvoda. Podizanje konkurentnosti mljekarskog sektora kroz direktnu podršku proizvođačima može znatno unaprijediti razvoj tržišne proizvodnje mlijeka i njeno prilagođavanje standardima EU. Kako bi se postigli ovi ciljevi, Ministarstvo svojim aktivnostima i mjerama podržava otkup mlijeka, ali se mjera postepeno prilagođava uslovima na tržištu. U skladu sa situacijom u sektoru mljekarstva prilagođavaju se i mjere podrške. Radi povećanja kvaliteta otkupljenog mlijeka nastavlja se podrška proizvođačima sirovog mlijeka koji proizvode mlijeko koje ispunjava EU standarde kvaliteta. Razvoj tržišne proizvodnje mlijeka dodatno je podržan i mjerom ruralnog razvoja kojom se poljoprivrednim proizvođačima omogućava finansiranje ulaganja u opremu za povećanje kvaliteta proizvedenog mlijeka.
Ciljevi	• podizanje konkurentnosti tržišne proizvodnje mlijeka; • podsticanje razvoja komercijalne proizvodnje mlijeka za isporuku mljekarama; • povećanje ukupne proizvodnje mlijeka; • povećanje učešća otkupljenog mlijeka u ukupnoj proizvodnji mlijeka; • unapređivanje kvaliteta mlijeka; • povećanje ukupne proizvodnje mlijeka u skladu sa EU standardima kvaliteta i • ukрупnjivanje poljoprivrednih gazdinstava za proizvodnju mlijeka.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje proizvođačima koji predaju mlijeko odobrenim objektima za prerađu mlijeka (mljekarama/sirarama), a koji su upisani u Registar odobrenih objekata. Osnovna premija iznosi 0,08€ po litru. Uslov za dobijanje premije je da je isporučena količina mlijeka po gazdinstvu minimalno 300 litara mjesečno i da je mlijeko u skladu sa kriterijumima kvaliteta sirovog mlijeka u odnosu na broj mikroorganizama i somatskih ćelija, u skladu s Uredbom o posebnim zahtjevima higijene za proizvode životinjskog porijekla u odnosu na broj mikroorganizama i somatskih ćelija za sirovo kravlje mlijeko, i to: - Broj mikroorganizama (broj kolonija na podlozi) na 30 °C (u 1 ml) $\leq$ 200 000 i - Broj somatskih ćelija (u 1 ml) $\leq$ 400 000. Za ovčije i kozje mlijeko dozvoljeno je do 1.500.000 mikroorganizama. Premije se neće isplaćivati za mlijeko koje nije u skladu sa propisanim kriterijumima kvaliteta. Podrška u vidu premije za količinu u iznosu od 0,01€ po litru daje se proizvođačima koji mjesečno mljekari predaju više od 5.000 litara mlijeka koje je u skladu sa propisanim kriterijumima kvaliteta sirovog mlijeka, za cjelokupnu količinu predatog mlijeka. Podrška u vidu premije za kvalitet se ostvaruje na sljedeći način: 0,11€ po litru isporučenog kravljeg mlijeka za sirovo mlijeko koje ima do 100.000 mikroorganizama i do 400.000 somatskih ćelija u ml. 0,11€ po litru isporučenog kozjeg i ovčijeg mlijeka za sirovo mlijeko koje ima do 1.500.000 mikroorganizama u ml. Uspostavljen je funkcionalni sistem računanja geometrijske sredine za broj mikroorganizama i broj somatskih ćelija u skladu sa Uredbom o posebnim zahtjevima higijene za proizvode životinjskog porijekla. Kvalitet se određuje, za otkup u prvoj polovini mjeseca na osnovu prve

	analize mlijeka u tom mjesecu, a za otkup u drugoj polovini mjeseca na osnovu druge analize, uz primjenu geometrijske sredine kao korektivnog faktora. Proizvođači mlijeka dužni su da u uzgoju životinja i proizvodnji mlijeka poštuju preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse. Uslov za plaćanje premije je da je poljoprivredno gazdinstvo registrovano u Registru poljoprivrednih gazdinstava i da su na gazdinstvu sprovedene mjere obavezne zdravstvene zaštite životinja. Kooperanti svake mljekare su dužni da najkasnije do kraja aprila Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, dostave kopije ugovora o isporuci mlijeka koje će sklopiti sa mljekarama. Ugovor, pored ostalih članova kojima se uređuju međusobni odnosi između otkupljivača i proizvođača, treba da sadrži član kojim se propisuje obaveza otkupljivača i proizvođača da blagovremeno, u pisanoj formi, najave eventualnu privremenu ili trajnu obustavu otkupa, odnosno isporuke mlijeka, najmanje 15 dana prije obustave.	
Korisnici	Proizvođači koji predaju sirovo mlijeko odobrenim objektima za preradu mlijeka upisanim u Registar objekata za hranu.	
Način plaćanja	Uplatom na žiro račun poljoprivrednim proizvođačima.	
Procedura realizacije	Odobreni objekti za preradu mlijeka dostavljaju spiskove sa podacima o gazdinstvu, ukupno isporučenoj količini sirovog mlijeka i količinama mlijeka u odnosu na kriterijume kvaliteta sirovog mlijeka najkasnije do desetog u mjesecu za otkupljeno mlijeko u prethodnom mjesecu. Spiskovi se dostavljaju na arhivu Ministarstva i na e-mail: premija.mlijeko@mpsv.gov.me. Spiskovi proizvođača sa podacima o mjesečnim količinama isporučenog mlijeka su osnov za obračun i isplatu premije. Za otkupljeno mlijeko isplate se kooperantima vrše mjesečno na osnovu spiskova koje odobreni objekti za preradu mlijeka dostave Ministarstvu. Poslije izvršene kontrole od strane Ministarstva premije se uplaćuju direktno na žiro račun kooperanata.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za stočarstvo; Implementaciona odgovornost – samostalni savjetnik samostalni savjetnik I za Direktna plaćanja u stočarstvu.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Premije po litru mlijeka 0,08€	1.935.942,80
	Premije 0,01€ za količinu preko 5.000 litara	276.060,00
	Premije 0,11€ za kvalitet mlijeka (kravljeg, kozjeg i ovčijeg mlijeka)	2.036.670,00
	UKUPNO:	4.248.672,80

1.1.2 PODRŠKA PRERADI NA GAZDINSTVU I TOV JUNADI, BIKOVA I VOLOVA

Razlozi za podršku	Od ukupne proizvodnje sirovog mlijeka u Crnoj Gori najveći dio se preradi na porodičnim poljoprivrednim gazdinstvima u mliječne proizvode. Očuvanje tradicionalnih proizvoda kroz razne vidove zaštite, kao što su oznake porijekla, geografske oznake, garantovano tradicionalni specijaliteti, viši kvalitet i slično doprinose prepoznatljivosti krajeva iz kojih potiču, očuvanju i razvoju ruralnih sredina. Prerada sirovog mlijeka u proizvode od mlijeka na porodičnim poljoprivrednim gazdinstvima predstavlja značajan dio ukupne proizvodnje mliječnih proizvoda i oni se u najvećem dijelu plasiraju na kućnom pragu i na pijacama. Međutim, u posljednjih nekoliko godina, postoji značajna potražnja od strane turističkih objekata i trgovačkih lanaca mliječnih proizvoda proizvedenih na porodičnim poljoprivrednim gazdinstvima U cilju proizvodnje bezbjednih proizvoda na porodičnim gazdinstvima od sopstvenih životinja i očuvanja proizvodnje, donijeta je Uredba o zahtjevima higijene za objekte i prostorije u kojima se proizvode male količine primarnih proizvoda za ishranu ljudi. Time su stvoreni uslovi za očuvanje proizvodnje na poljoprivrednim gazdinstvima i stavljanje proizvoda na lokalno tržište. Tov junadi sve više dobija na značaju, budući da se tov odvija kako u intenzivnim, tako i u ekstenzivnim sistemima uzgoja. Crna Gora obiluje sa dosta prirodnih pašnjaka i cilj mjere je da se postigne što bolja iskorišćenost pašnjaka i tov u polu-intenzivnim i ekstenzivnim uslovima uzgoja. Korišćenje raspoloživih resursa prirodnih livada i pašnjaka gajenjem preživara tijesno je povezano sa opstankom aktivne radne snage na ruralnom području, odnosno smanjenjem negativnih demografskih trendova.
Ciljevi	• podizanje konkurentnosti domaćih mliječnih proizvoda; • uvođenje standarda bezbjednosti hrane na gazdinstvima na kojima se vrši prerada sirovog mlijeka; • ukрупnjivanje poljoprivrednih gazdinstava za proizvodnju sirovog mlijeka i • jačanje vertikalne integracije u proizvodnji mesa i podizanje standarda života poljoprivrednih proizvođača u ruralnim područjima kroz povećanje dohotka poljoprivrednih gazdinstava.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za proizvođače koji prerađuju sirovo mlijeko na svom gazdinstvu u vidu osnovne premije koja iznosi 0,12€ po litru prerađenog mlijeka. Pravo na premiju za preradu na gazdinstvu mogu ostvariti poljoprivredni proizvođači koji ispunjavaju sljedeće uslove: - da su upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava najkasnije do kraja trajanja roka za prijavu premija; - da posjeduju rješenje o upisu u Registar registrovanih objekata za proizvodnju, preradu i distribuciju hrane, dok su kopiju istog u obavezi da predaju prilikom podnošenja zahtjeva najkasnije do kraja trajanja roka za prijavu premija; - da posjeduju najmanje 3 uslovna muzna grla, a da brojno stanje muznih grla bude ažurirano neposredno prije predavanja zahtjeva, a sve eventualne promjene u brojnom stanju neophodno je ažurirati najkasnije do kraja trajanja roka za prijavu premija; - da prerađuju sirovo mlijeko od sopstvenih životinja; - da vode dnevnu evidenciju o proizvodnji sira/kajmaka (proizvedeni sir/kajmak i količina pomuženog mlijeka) kao i da istu posjeduju i daju na uvid prilikom terenske kontrole. Forma dnevnika biće objavljena na sajtu Ministarstva; - da tokom 2026. godine ne predaju mlijeko odobrenim objektima za preradu mlijeka (mljekare, sirare); - da su se prijavili u roku koji je definisan Agrobudžetom; - da posjeduju potrebne dokaze o plasmanu proizvoda na tržištu za 2026. godinu; - Za fizička lica ugovor i/ili dokaz o zakupu tezge i - Za pravno lice ugovor i/ili ovjerene potvrde/otkupni blokovi. Uzimanje uzoraka za kontrolu gotovih proizvoda (sir, kajmak) i sirovog mlijeka vrše veterinarske ambulate koje ovlasti Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove i Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, na lokaciji proizvodnje, a uzorci se ispituju u ovlaštenoj laboratoriji, dva puta godišnje. Laboratorije Ministarstvu dostavljaju izvještaj na osnovu kojeg se vrši obračun za isplatu. Troškovi analiza će se odbijati od premija. Pravo na premiju u jednom polugodištu ostvaruju poljoprivredni proizvođači čiji je proizvod (uzorak)

usaglašen sa propisanim mikrobiološkim zahtjevima. Uz popunjen i potpisan zahtjev za odobravanje podrške dostavlja se kopija Rješenja o upisu u Registar registrovanih objekata za proizvodnju, preradu i distribuciju hrane izdatu od Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove kojim se potvrđuje da se mlijeko prerađuje u posebnom objektu koji se nalazi na poljoprivrednom gazdinstvu i da objekat ispunjava propisane zahtjeve, kao i izvod iz Veterinarskog informacionog sistema. Provjera upisa u Registar poljoprivrednih gazdinstava vrši se po službenoj dužnosti.

Podnošenje zahtjeva sa propisanom dokumentacijom vrši se u regionalnim centrima Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva, neposredno ili preporučenom poštom.

Premija se isplaćuje dva puta godišnje. Pravo na premiju imaju isključivo proizvođači koji su u predviđenom roku dostavili kompletnu dokumentaciju za prijavu premije, a čiji je proizvod (uzorak) usaglašen sa propisanim mikrobiološkim zahtjevima.

Kontrola prijavljenih proizvedenih količina mlijeka na gazdinstvu vrši se na osnovu Rješenja o upisu u Registar registrovanih objekata za proizvodnju, preradu i distribuciju hrane, broja muznih grla koja se nalaze u Veterinarskom informacionom sistemu i terenske kontrole, kao i na osnovu prosječne godišnje proizvodnje grla u laktaciji na nivou Crne Gore (3.524 litara za krave, 118 litara za ovce i 228 litara za koze – po podacima Monstata). Proizvođač koji nije prijavio promjenu brojnog stanja na gazdinstvu u skladu sa rješenjem o registraciji (ima više grla nego što je navedeno u rješenju) ostvariće pravo na premiju samo za onaj broj grla koji stoji u rješenju.

Proizvođači mlijeka dužni su da u uzgoju životinja i proizvodnji mlijeka poštuju preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse.

Da bi ostvarilo pravo na podršku registrovano poljoprivredno gazdinstvo je dužno da prijavi sve vrste promjena na gazdinstvu (ažuriranje podataka) u 2026. godini i da su na gazdinstvu sprovedene mjere obavezne zdravstvene zaštite životinja. **U slučaju da podnosilac zahtjeva ne izvrši ažuriranje podataka gubi pravo na premiju u tekućoj godini. Ako u zahtjevu za premije unese veći broj grla, kao i ako se utvrdi predaja mlijeka mljekarama ili sirarama u periodu koji se odnosi na ovaj vid podrške, odnosno netačne podatke nema pravo na dodjelu podrške za period od dvije godine u skladu sa članom 33 Zakona o poljoprivredi i ruralnom razvoju.**

Administrativnu i terensku kontrolu vrši Komisija koju obrazuje Ministarstvo.

Direkcija za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva provjerava stanje na terenu, minimalno 50% zahtjeva za sve premije.

Podnosilac zahtjeva je dužan da omogućiti nesmetano vršenje kontrole na terenu, u suprotnom, ako onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen.

Pravo na premije za organizovani tov junadi, bikova i volova - pravo na premiju za organizovani tov imaju ona gazdinstva koja tu kategoriju goveda prodaju odobrenom, odnosno registrovanom objektu u poslovanju hranom (klanica, mesara). Osnovna klanična premija za tovljenu junad, bikove i volove iznosi **do 150€** po grlu koje je rođeno i utovljeno i Crnoj Gori. **Premija se ne ostvaruje za klanje teladi.**

Kriterijumi za ostvarivanje premije po grlu za organizovani tov junadi, bikova i volova:

Centralni registar odobrenih i registrovanih objekata za obavljanje djelatnosti u poslovanju hranom i hranom za životinje koji vodi organ Uprave (u daljem tekstu: Registar objekata za hranu) i koja su zaklana u odobrenoj klanici. Podnosilac zahtjeva može ostvariti pravo na premiju na ona grla koja su rođena i utovljena u Crnoj Gori, a uslov za ostvarivanje prava na premiju je da grla borave na gazdinstvu u tovu **najmanje šest mjeseci.**

Uslov za ostvarivanje klanične premije za utovljenu junad, bikove i volove je da grla imaju minimalnu tjelesnu masu od 400 kg, uz izuzetak za junad utovljenu na paši koja mogu imati minimalnu masu pri klanju 350 kg. Podnosilac zahtjeva za ostvarivanje prava na premiju za organizovani tov junadi, bikova i volova dostavlja Ministarstvu sljedeću dokumentaciju:

- **Prijave početka organizovanog tova grla** koju treba da prati potvrda o broju grla na gazdinstvu iz Veterinarskog informacionog sistema ovjerena od strane nadležne veterinarske ambulante ili nadležnog državnog tijela, kako bi se imao uvid o broju grla u tovu (prijava tova je u roku od deset dana od ulaska grla u organizovani tov). Nakon izvršene terenske kontrole po podnesenoj prijavi za organizovani tov, podnosilac zahtjeva je dužan nakon klanja grla da dostavi:

	- Otkupni list odobrenog, odnosno registrovanog objekta (klanica, mesara) koji je upisan u Registar objekata za hranu (sa upisanim imenom i adresom vlasnika, datumom otkupa, tjelesnom masom grla, brojem gazdinstva, identifikacionim brojem grla i kategorijom grla). Grla moraju biti zaklana u odobrenoj klanici, što se utvrđuje na osnovu podataka iz Elektronske baze podataka i uvidom u dokumentaciju sa linije klanja, a slučaju da otkupljivač nije istovremeno i subjekat koji obavlja djelatnost klanja (odobrena klanica) obavezno je dostaviti i potvrdu o klanju u odobrenoj klanici. Pravo na premiju za tov isključivo imaju gazdinstva koja su prijavila početak tova. Prijava tova je obavezna minimum šest mjeseci prije klanja. Rok za podnošenje zahtjeva i dostavljanje dokumentacije za ostvarivanje prava na premiju je 31. maj 2026. godine.	
Korisnici	Poljoprivredna gazdinstva koja ispunjavaju kriterijume predviđene mjerom.	
Način plaćanja	Uplatom na žiro račun poljoprivrednim proizvođačima. Isplata se vrši dva puta godišnje.	
Procedura realizacije	Pravo na premiju mogu ostvariti poljoprivredni proizvođači koji ispunjavaju sljedeće uslove: da su upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava i posjeduju rješenje o upisu u Registar registrovanih objekata za proizvodnju, prerađuju i distribuciju hrane i da objekat za prerađuju sirovog mlijeka ispunjava propisane zahtjeve; da prerađuju sirovo mlijeko od sopstvenih životinja; da tokom 2026. godine ne predaju mlijeko odobrenim objektima za prerađuju mlijeka (mljekare, sirare); da su se prijavili u roku koji je definisan Agrobudžetom; da se prilikom terenske kontrole daju na uvid dokazi o plasmanu proizvoda. Uzimanje uzoraka za laboratorijsku analizu vrše Veterinarske ambulante koje ovlasti Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove dva puta godišnje na osnovu Javnog poziva koje objavljuje Ministarstvo. Isplata premija vrši se dva puta godišnje na osnovu administrativne i terenske kontrole u skladu sa mikrobiološkim izvještajima uzetih uzoraka. Nakon izvršenih terenskih kontrola regionalni centri Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva zajedno sa ostalim članovima komisije pripremaju izvještaje sa spiskovima za isplatu premija. Terenska komisija će utvrđivati zatečene količine proizvoda, ukoliko zatečena količina proizvoda nije srazmjerna sa zatečenim brojem grla, Ministarstvo će formirati komisiju koja će vršiti super-kontrolu utvrđenih nepravilnosti. Obrasci zahtjeva za premiju mogu se preuzeti u regionalnim centrima Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva. Dokumentacija za organizovani tov junadi, bikova i volova dostavlja se Ministarstvu na početku organizovanog tova. Dokumentacija se dostavlja regionalnim centrima Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva, neposredno ili preporučenom poštom. Direkcija za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva provjerava sve zahtjeve preko Elektronske baze podataka i vrši kontrolu lica mjesta najmanje dva puta tokom tovnog perioda. 1. jul – 1. decembar: Nakon izvršenih terenskih kontrola regionalni centri Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva pripremaju izvještaje sa spiskovima za isplatu premija za tov i dostavljaju Ministarstvu na dalje postupanje. 15. jul – 15. decembar: Isplata premija za tekuću godinu za tov na osnovu dostavljenih spiskova.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za stočarstvo; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove i kontrole na terenu u oblasti stočarstva i nadležne inspekcije.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Premije po litru mlijeka 0,12€	3.836.327,20
	Naknada veterinarskim ambulantama za uzimanje uzoraka koje ovlasti Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove i Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede	40.000,00
	Premija za organizovani tov junadi, bikova i volova	300.000,00
	UKUPNO:	4.176.327,20

1.2 MJERE ZA STABILIZACIJU TRŽIŠTA	
1.2.1 PROGRAM INTERVENCIJA NA TRŽIŠTU	
Razlozi za podršku	Program intervencija na tržištu obuhvataju mjere koje se uvode radi stabilizacije tržišta i posebne programe podrške za određene proizvode. Mjere za stabilizaciju tržišta su mjere koje se mogu uvesti kako bi se efikasno i djelotvorno reagovalo na opasnost od tržišnih poremećaja uzrokovanih značajnim rastom ili padom cijena na unutrašnjem ili međunarodnim tržištima ili drugim događajima i okolnostima koji značajno remete tržište ili prijete njegovom remećenju, a koje nije moguće predvidjeti. Prioritet predstavlja blagovremeno preduzimanje mjera i stvaranje uslova za normalno funkcionisanje tržišta, kako bi se obezbijedila stabilnost cijena i snabdijevanje potrošača, kao i dohotka poljoprivrednih proizvođača, uz poštovanje međunarodno pruženih obaveza. Pojava sezonskih viškova, a posebno usljed okolnosti nastalih na međunarodnom tržištu koje znatno utiču na cijene poljoprivrednih proizvoda, predstavlja dodatan problem našim proizvođačima da plasiraju svoje proizvode i obezbijede stabilan dohodak. Imajući u vidu sve navedeno, jasno je da je potrebno ostaviti mogućnost intervenisanja na tržištu kako bi se preduprijedili ozbiljni poremećaji i uklonile eventualne posljedice.
Ciljevi	• stabilizovanje cijena na tržištu poljoprivrednih proizvoda; • stabilizovanje dohotka poljoprivrednih proizvođača; • povlačenje viškova poljoprivrednih proizvoda sa tržišta i • obezbjeđivanje kontinuiranog snabdijevanja potrošača.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Tokom perioda ozbiljne neravnoteže ili poremećaja tržišta, Ministarstvo može pokrenuti hitnu mjeru o davanju podrške u cilju intervenisanja na tržištu, pod uslovom da takva intervencija ne narušava funkcionisanje unutrašnjeg tržišta i da strogo slijedi cilj stabilizacije pogođenog sektora. Podrška se može obezbijediti za povlačenje i skladištenje viškova poljoprivrednih proizvoda do otklanjanja nastalih poremećaja, kao i pomoć u distribuciji proizvoda koji su predmet intervencije od strane privrednih subjekata kod kojih se vrši skladištenje. Podrška se daje privrednim subjektima koji posjeduju adekvatne prostore za skladištenje i promet poljoprivrednih proizvoda, u vidu naknade za korišćenje skladišnog prostora i održavanja proizvoda u dobrom stanju. Privredni subjekt koji posjeduje adekvatno skladište može otkupiti poljoprivredne proizvode od proizvođača po tržišnim cijenama odnosno cijenama kojima se garantuje održavanje stabilnosti dohotka proizvođača, a u skladu sa instrukcijama Ministarstva. U slučaju izuzetno kvarljive robe, Ministarstvo može pokrenuti mjeru da se viškovi ustupe javnim ustanovama, kao što su bolnice, predškolske odnosno školske ustanove, starački domovi i slično, a proizvođačima uplatiti naknadu od 100% vrijednosti proizvoda koji su se pojavili kao sezonski višak. Viškovima u smislu ove mjere, smatraće se oni proizvodi za koje se utvrdi da postoji problem plasmana na tržištu. Ministarstvo može pokrenuti mjeru o pružanju pomoći dohotku usljed poremećaja na tržištu, izazvanih rastom cijene inputa ili usljed pada prodajnih cijena koje ugrožavaju dohodak poljoprivrednih proizvođača ili prerađivača.
Korisnici	Pravna i fizička lica i preduzetnici, koja su registrovani za obavljanje poljoprivredne djelatnosti, pravna lica koja se bave trgovinom ili preradom poljoprivrednih proizvoda, distributera ili udruženja proizvođača.
Način plaćanja	Po izvršenom skladištenju i prometu od strane privrednog subjekta odnosno po izvršenoj isporuci od strane proizvođača ili udruženja proizvođača.
Procedura realizacije	Osnova za obračun i isplatu naknade za skladištenje predstavlja ugovor o skladištenju i prometu između odobrenog subjekta i Ministarstva. Obračun isplate se vrši nakon dostavljenog dokaza o količinama uskladištenih proizvoda, utvrđenih na osnovu otkupnih blokova i drugih dokaza. Otkupne blokove i evidencije, dostavljaju se od strane subjekta koji vrši skladištenje i promet. Za proizvode koji su predmet ustupanja javnim ustanovama, isplata se vrši na osnovu pisanog dokaza o prijemu proizvoda od strane javne ustanove, potpisanog od strane nadležnog rukovodioca te ustanove. Uslovi za sprovođenje ovog programa propisuju se na osnovu rješenja Ministarstva.

Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Odjeljenja za ekonomske analize i tržište.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Program intervencija na tržištu	250.000,00
	UKUPNO:	250.000,00

1.2.2 UPRAVLJANJE RIZICIMA U POLJOPRIVREDI

Razlozi za podršku	Štete na poljoprivrednim usjevima, stočnom fondu i drugim resursima redovan su pratilac poljoprivredne proizvodnje, posebno od vremenskih nepogoda na usjevima i štete koju pričinjava divljač stočnom fondu. Štete većeg obima prevazilaze mogućnost saniranja od strane proizvođača i mogu ozbiljno ugroziti opstanak gazdinstava, a time i dugoročno održivi razvoj poljoprivredne proizvodnje. Tendencija u novom strateškom periodu je da se poveća broj korisnika koji osiguravaju poljoprivrednu proizvodnju.	
Ciljevi	Podrška poljoprivrednim proizvođačima da osiguraju svoje usjeve i stočni fond, čime se obezbjeđuje smanjivanje dugoročno negativnih posljedica šteta prouzrokovanih prirodnim nepogodama i drugim vanrednim događajima.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava odnosno registre koje vodi Organ uprave. Podrška za upravljanje rizicima u poljoprivredi sastoji se iz finansiranja dijela troškova osiguranja od šteta na poljoprivrednim usjevima, stočnom fondu i za osiguranje od požara za registrovana poljoprivredna gazdinstva. Kod osiguranja životinja neophodno je da se vrše redovni veterinarski pregledi i da su ispunjeni svi propisani zahtjevi zdravstvene zaštite, zahtjevi dobrobiti životinja pri uzgoju životinja. Kod osiguranja usjeva i plodova neophodno je da su ispunjene sve agrotehničke mjere i dobra poljoprivredna praksa. Na dostavljenoj polisi navesti predmet osiguranja i opasnost koja se osigurava za stočarstvo dostavljati ID broj grla, za biljnu proizvodnju navesti broj katastarske parcele na kojoj se obavlja proizvodnja. Podrška za osiguranje od šteta na poljoprivrednim usjevima, stočnom fondu i za osiguranje od požara može da iznosi do 60% police osiguranja. Maksimalni iznos podrške za pravna lica je do 20.000,00€ po korisniku, za fizička lica do 10.000,00€. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu sredstava podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će obavijestiti osiguravajuće društvo, odnosno proporcionalno umanjiti iznos sredstava podrške po korisniku u odnosu na izdatu fakturu.	
Korisnici	Registrovana poljoprivredna gazdinstva.	
Način plaćanja	Po zaključenju police osiguranja, dostavljenom zahtjevu na račun osiguravajućeg društva sa kojim Ministarstvo ima sklopljen Sporazum o sufinansiranju premije osiguranja poljoprivredne proizvodnje.	
Procedura realizacije	Podrška osiguranju sprovodi se na bazi dostavljenih spiskova/polisa. Isplata se vrši osiguravajućim društvima.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Implementaciona odgovornost – samostalna savjetnica III za staračke naknade i poljoprivredno osiguranje.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Podrška osiguranju u poljoprivredi	325.000,00
	UKUPNO:	325.000,00

MJERE AGRARNE POLITIKE
A) POLJOPRIVREDA – MJERE RURALNOG RAZVOJA

2. MJERE RURALNOG RAZVOJA:		
2.1. Osovina 1. Mjere jačanja konkurentnosti proizvođača hrane		
2.1.1. MIDAS 2 - KOMPONENTA 1 – JAČANJE PROGRAMA MPŠV ZA POLJOPRIVREDU I RURALNI RAZVOJ		
Razlozi za podršku	Poboljšanje konkurentnosti sektora poljoprivrede u Crnoj Gori kroz unaprijeđenu državnu podršku u Crnoj Gori u skladu sa zahtjevima za pristupanje EU. Komponenta 1 projekata koncipirana je u cilju pružanja podrške Crnoj Gori u ispunjenju dva mjerila u okviru Poglavlja 11 (Poljoprivreda i ruralni razvoj): Integrisani administrativni i kontrolni sistem (IAKS) će biti u potpunosti operativan do datuma pristupanja; i Agencija za plaćanje će biti osnovana i funkcionalna do datuma pristupanja.	
Ciljevi	Jačanje programa Ministarstva, koje ima za cilj: povećanje i stvaranje raznovrsnih mogućnosti za ostvarenje prihoda od proizvodnih jedinica, doprinos kreiranju radnih mjesta, kao i jačanje otpornosti produktivnih jedinica u vidu prilagođavanja klimatskim promjenama i podržati Crnu Goru u ispunjavanju uslova za zatvaranje Poglavlja 11, kroz sljedeće potkomponente: - povećanje i diverzifikovanje mogućnosti za prihodovanje kroz grant sredstva za poljoprivredu i ruralni razvoj. Grant podrška se odnosi na podršku diversifikaciji, direktnu podršku za mjere ruralnog razvoja, razvoj agro-ekoloških mjera i mjera koje će biti podrška dostizanju ciljeva i usaglašavanju sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom Evropske unije i - jačanje kapaciteta Ministarstva u pravcu ispunjenja zahtjeva za pristupanje EU. Kroz ovu potkomponentu cilj je dalja izgradnja kapaciteta Direktorata za plaćanje (buduće Agencije za plaćanje), kroz izgradnju Integrisanog Administrativnog i Kontrolnog Sistema (IAKS), kroz razvoj regionalnih kancelarija, podrška radu Savjetodavnih službi, podrška Direktoratu za ruralni razvoj za implementaciju Programa ruralnog razvoja (IPARD III program).	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 1 MIDAS 2 projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske Banke.	
Korisnici	Korisnici su pravna i fizička lica i ostali subjekti u skladu sa procedurama/javnim pozivima/operativnim priručnicima definisanim Projektom.	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta MIDAS 2 – ministar; Operativna odgovornost - direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Uspostavljanje regionalnih kancelarija Direktorata za plaćanja (Kuća poljoprivrede u Beranama i Pljevljima)	2.900.000,00
	Unapređenje IAKS sistema (softver i hardver)	400.000,00
	Realizacija ostalih aktivnosti projekta MIDAS 2 (tehnička podrška programu, istraživanja itd)	300.000,00
	UKUPNO:	3.600.000,00

2.1.2. PODRŠKA ZASNIVANJU I ODRŽAVANJU MATIČNIH ZASADA ODREĐENIH VOĆNIH VRSTA		
Razlozi za podršku	Razvoj proizvodnje sadnog materijala voća je izuzetno važan preduslov za održivost voćarstva u Crnoj Gori. Obezbjediavanje polaznog, domaćeg, kvalitetnog sadnog materijala voća za proizvodnju biljnih kultura koje se tradicionalno gaje u Crnoj Gori je preduslov sigurne proizvodnje bilja.	
Ciljevi	Obezbjediavanje kvalitetnog sadnog materijala voća iz domaće proizvodnje visoke genetske čistoće i zdravstvene ispravnosti predstavlja osnov za sigurnu, održivu i konkurentnu voćarsku proizvodnju odnosno proizvodnju voća kao hrane biljnog porijekla.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar proizvođača sadnog materijala koji su prijavili matična stabla i koji su prijavili proizvodnju sadnog materijala za tu godinu. Podrška se obezbjeđuje za: - podizanje matičnih zasada predosnovne i osnovne kategorije za nabavljena matična stabla odnosno podloge, a za matična stabla zaštićene sorte (u skladu sa zakonom kojim se uređuje pravo oplemenjivača biljnih sorti treba da ima ovlašćenje nosioca prava oplemenjivača za korišćenje reprodukcionog materijala te sorte) u iznosu do 1.000,00€ po proizvođaču matičnog zasada; - nabavka i postavljanje mrežanika sa elementima za: • prekrivanje matičnih zasada u iznosu do 50% ukupne investicije; • uskladištenje sadnica u iznosu do 50% ukupne investicije; - nabavku opreme potrebne za čuvanje, održavanje i umnožavanje sadnog materijala voćaka u iznosu do 1.000,00€ po korisniku. Kriterijumi za podršku: - podizanje matičnih zasada: za nabavljena matična stabla sertifikat o kvalitetu zemlje izvoznice za predosnovne i osnovne kategorije sadnog materijala voća odnosno fitosertifikat, a za zaštićene sorte u skladu sa zakonom kojim se uređuje pravo oplemenjivača biljnih sorti i ovlašćenje nosioca prava za korišćenje te sorte; - nabavka i postavljanje mrežanika: faktura/JCI za nabavku mrežanika sa elementima za prekrivanje matičnih zasada i uskladištenje sadnica; - nabavka opreme potrebne za čuvanje i umnožavanje sadnog materijala voćaka: faktura/JCI za nabavku. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanja podrške prevazilazi budžetom planirani iznos, proporcionalno se smanjuje.	
Korisnici	Registrovani proizvođači sadnog materijala koji ispunjavaju propisane kriterijume.	
Način plaćanja	Registrovanim proizvođačima sadnog materijala na žiro-račun. Isplata se vrši u tekućoj godini.	
Realizacija	Ministarstvo, Organ uprave – Sektor za fitosanitarne poslove.	
Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu zahtjeva dostavljenog Ministarstvu od strane Uprave koja raspisuje Javni poziv registrovanim proizvođačima sadnog materijala, a nakon administrativne i stručne kontrole na terenu. Realizaciju na terenu utvrđuje Organ uprave – Sektor za fitosanitarne poslove – Fitosanitarna inspekcija.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za biljnu proizvodnju; Impementaciona odgovornost – pomoćnik direktora Organa uprave – Sektor za fitosanitarne poslove.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podizanje matičnih zasada	50.000,00
	Nabavka i postavljanje mrežanika	
	Nabavka opreme potrebne za čuvanje i umnožavanje sadnog materijala voćaka	
	UKUPNO:	50.000,00

2.1.3. PODRŠKA DOSTIZANJA STANDARDA DOBROBITI ŽIVOTINJA U STOČARSTVU	
Razlozi za podršku	Analizirajući stanje na terenu, veliki broj odgajivača domaćih životinja imaju problema sa standardima dobrobiti životinja. Odgajivači treba da gaje domaće životinje u skladu sa zootehničkim, zoohigijenskim i etološkim normativama. S toga, nabavkom opreme gazdinstva će urediti zaštitu zdravlja i dobrobit životinja, kao dobru odgajivačku praksu.
Ciljevi	• poboljšanje uslova za smještaj proizvodnih grla; • očuvanje zdravlja proizvodnih grla; • izvođenje stručnih zootehničkih i zoohigijenskih postupaka; • održavanje vitalnosti grla i • poboljšanje konkurentnosti poljoprivrednih gazdinstava.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava i Centralni registar gazdinstava i životinja da su grla obilježena ušnim markicama i da držalac životinja uredno vodi evidenciju, da posjeduje pasoše za goveda, odnosno da vrši godišnje popise ovaca, koza, svinja i živine u skladu sa zakonom i da su nad životinjama sprovedene mjere po Programu obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u prethodnoj, odnosno tekućoj godini. Podržavaju se investicije u nabavku isključivo nove opreme, a u skladu sa obimom proizvodnje na gazdinstvu, i to: Komponenta I: - gumene podloge za ležišta; - boks za obradu papaka; - boksovi za telad; - vezovi za životinje (grabnerov vez, krmna zabrana i drugo); - automatske pojilice; - oprema za regulisanje temperature u objektima za držanje životinja; - specijalizovana oprema za higijenu životinja; - boksovi za prašenje krmača sa pratećom opremom; - boksovi za odgoj prasadi sa pratećom opremom; - oprema za grijanje, podovi, automatizovane hranilice i pojilice - svinjarstvo i živinarstvo; - biosigurnosne mjere (dezinfekcione barijere - izgradnja, rekonstrukcija). Komponenta II: - adaptacija objekata u sektoru govedarstva; - adaptacija objekata u sektoru kozarstva i ovčarstva; - adaptacija objekata u sektoru svinjarstva. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Ministarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu u vidu refundacije realizovanih investicija u skladu sa Javnim pozivom. Podršku za Komponentu I mogu ostvariti poljoprivredna gazdinstva koja imaju minimalno jedno uslovno grla. Podršku za Komponentu II koja se odnose na adaptaciju objekata (zamjena krovnog pokrivača, rješavanje problema ventilacije i osvjetljenja u objektu, adaptacija ležišta, i slične adaptacije koje za cilj imaju dobrobit životinja) mogu ostvariti gazdinstva koja uzgajaju preživare i svinje, čiji je objekat upisan u Listu nepokretnosti. Maksimalna podrška po jednom uslovnom grlu može se ostvariti za 10m² korisne površine objekta, odnosno do 100€/m². Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku za nabavku opreme po ovoj mjeri dužni su istu staviti u funkciju, te je u period od 5 godina ne mogu otuđiti. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Maksimalno prihvatljiva investicija za Komponentu I iznosi 6.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 3.000€, dok je maskimalno prihvatljiva investicija za Komponentu II iznosi 10.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 5.000€. Pored iznosa podrške od 50% još dodatnih 10%, odnosno ukupno 60% za poljoprivredne proizvođače upisane u Registar subjekata u organskoj

	proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31. decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Investicija može biti započeta tek po odobrenju od strane Ministarstva. Podrška se ostvaruje po principu refundacije nakon realizovane investicije, a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane a za koje su dostavljeni originalni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna fiskalizovana faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalizovani račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Pravo na podršku ostvariće samo gazdinstva koja poštuju propise iz oblasti dobrobiti životinja i preporuke Kodeksa dobre poljoprivredne prakse, a koje se odnose na objekte za držanje stoke. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu sredstava podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu sredstava podrške. Podnosioci zahtjeva mogu konkurisati za podršku za obje komponente pojedinačno (podnošenjem zahtjeva za svaku komponentu ponaosob).	
Korisnici	Poljoprivredno gazdinstvo koje ispunjava kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Na račun nosioca poljoprivrednog gazdinstva u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Provjeru realizacije investicije na terenu utvrđuje Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za monitoring i evaluaciju IPARD-a; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška nabavci opreme u stočarstvu	60.000,00
	Podrška adaptaciji štalskih objekata	500.000,00
	UKUPNO:	560.000,00

2.1.4. PODRŠKA UNAPREĐENJU KVALITETA SIROVOG MLIJEKA

Razlozi za podršku	Problem sa nestabilnim kvantitetom i kvalitetom je prepoznat kao jedan od glavnih problema u otkupu mlijeka i plasmana na tržištu. Kvalitet mlijeka će se unapređivati kroz aktivnosti koje će voditi smanjenju broja mikroorganizama i somatskih ćelija, a u skladu sa Nacionalnim programom za unaprjeđenje kvaliteta sirovog mlijeka sa planom za postupanje sa neusaglašenim sirovim mlijekom koji je Vlada Crne Gore usvojila 21. juna 2018. godine.
Ciljevi	• povećana proizvodnja mlijeka; • unapređivanje kvaliteta sirovog mlijeka; • unapređivanje kvaliteta gotovog proizvoda i • povećanje otkupa mlijeka i prerade mlijeka.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za: • nabavku opreme za čuvanje i hlađenje mlijeka; • nabavku aparata/pokretnih sistema za mužu; • nabavka rostfrajnih kanti za mlijeko; • nabavku sredstava i dipera (uronjivača) za dezinfekciju i higijenu vimena, prije i poslije muže, sredstva za čišćenje vimena („suvo pranje“), sredstva za kontrolu prisustva bakterija na licu mjesta, itd; • posuda sa duplim dnom; • mastitis test (podršku za ovaj trošak nije moguće ostvariti ukoliko nije izvršena nabavka opreme za mužu ili opreme za hlađenje mlijeka). Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava i odgovarajući registar objekata za hranu da su grla obilježena ušnim markicama, da su gazdinstvo i životinje registrovani u Centralnom registru gazdinstava i životinja i da držalac životinja uredno vodi evidenciju, da posjeduje pasoše za goveda, odnosno da vrši godišnje popise ovaca i koza u skladu sa zakonom i da su nad životinjama sprovedene mjere po Programu obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u prethodnoj odnosno tekućoj godini. Podršku je moguće ostvariti isključivo za novu opremu, koja je nabavljena i plaćena u skladu sa ovom mjerom u periodu od 1. aprila 2026. godine do zaključenja Javnog poziva, a za koju je dostavljena adekvatna dokumentacija u skladu sa Javnim pozivom. Oprema koja ne posjeduje serijski broj i prateću dokumentaciju (garantni list sa naznačenim serijskim brojem), nije prihvatljiva za podršku. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Ministarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Specifični kriterijumi za podršku biće definisani Javnim pozivom. Podrška se ostvaruje po principu refundacije nakon realizovane investicije, a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 6.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije za nabavku opreme za mužu, kanti za mlijeko i sredstava za dezinfekciju, odnosno do 3.000€, a za nabavku opreme za hlađenje mlijeka podrška iznosi do 70% prihvatljive investicije, odnosno 4.200€ (maksimalna podrška biće definisana u odnosu na broj grla koja se nalaze na gazdinstvu i kapaciteta uređaja za hlađenje mlijeka). Pored iznosa podrške od 50% (60% za nabavku opreme za hlađenje mlijeka) još dodatnih 10%, odnosno ukupno 60% (70% za nabavku opreme za hlađenje mlijeka) podrške od iznosa prihvatljive investicije ostvaruju poljoprivredni proizvođači upisani u Registar subjekata u organskoj proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31. decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Pravo za podršku unapređenju kvaliteta sirovog mlijeka ostvariće samo gazdinstva koja poštuju preporuke Kodeksa dobre poljoprivredne prakse, a koje se odnose na objekte za držanje stoke. Poljoprivredna gazdinstva koja su u prošlom periodu (5 godina) ostvarila podršku kroz ovu mjeru ne mogu ostvariti podršku za isti tip investicije.

	Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku za nabavku opreme po ovoj mjeri dužni su istu staviti u funkciju, te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške.	
Korisnici	Poljoprivredno gazdinstvo koje ispunjava kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Na račun nosioca poljoprivrednog gazdinstva u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Provjeru realizacije investicije na terenu utvrđuje Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za programiranje; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška unapređenju kvaliteta sirovog mlijeka	150.000,00
	UKUPNO:	150.000,00

2.1.5 PODRŠKA AKTIVNOSTIMA KOOPERATIVA, UDRUŽENJA I ORGANIZACIJA PROIZVOĐAČA

Razlozi za podršku	Crnogorsku poljoprivredu karakteriše usitnjen posjed i veliki broj malih proizvođača, koji manji dio svojih proizvoda prodaju na organizovanom tržištu, a ostalo direktno prodaju ili troše u domaćinstvu. Udruživanje poljoprivrednika treba da bude uspostavljeno radi prilagođavanja proizvodnje pojedinih proizvoda potrebama tržišta pri zajedničkom plasiranju robe, uključujući pripreme za prodaju, centralizaciju prodaje i snabdijevanje velikih potrošača i obezbjeđivanje zajedničkih pravila i informacija o proizvodnji, kvalitetu i potražnji. Time bi se postiglo smanjivanje proizvodnih troškova i povećanje dodate vrijednosti poljoprivrednih proizvoda, a samim tim održivost i konkurentnost poljoprivrednih proizvoda. Zajednički organizovanom proizvodnjom, preradom, marketingom i prodajom može se znatno bolje iskoristiti proizvodni potencijal i jačati tržišna infrastruktura. Sve to za krajnji rezultat ima podizanje konkurentnosti poljoprivrede i dodatno stimulisanje poljoprivrednih proizvođača za tržišnu proizvodnju.	
Ciljevi	• podrška funkcionisanju kooperativa, udruženja, organizacija proizvođača; • jačanje tržišne infrastrukture za poljoprivredu; • planiranje proizvodnje prema zahtjevima tržišta u pogledu količina i kvaliteta i • ostvarivanje ekonomskih i socijalnih potreba poljoprivrednih proizvođača.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za realizaciju plana i programa osnivanja i rada kooperativa i udruženja za organizovanje proizvodnje na poljoprivrednim gazdinstvima, prerade, promocije i prodaje poljoprivredno – prehrambenih proizvoda, snabdijevanja repromaterijalom, energentima, sredstvima za proizvodnju, nabavku poljoprivredne mehanizacije i djelova za poljoprivrednu mehanizaciju i tehnološke opreme. Podrška se daje za osnivanje i rad organizacija proizvođača i može se dodijeliti organizaciji proizvođača koju je Ministarstvo priznalo u skladu sa propisanim uslovima. Uslovi za priznavanje definisani su Zakonom o uređenju tržišta poljoprivrednih proizvoda i podzakonskim aktom kojim su propisani detalji vezani za osnivanje i priznavanje organizacija proizvođača. Za podršku priznatim organizacijama proizvođača prihvatljivi su troškovi za iznajmljivanje prostora, nabavka kancelarijske opreme, uključujući računarsku opremu i softver, režije, pravne usluge i ostali troškovi. S obzirom da u Crnoj Gori još uvijek ne postoji niti jedna priznata organizacija proizvođača u skladu sa postojećim zakonskim uslovima, Ministarstvo će zainteresovanim proizvođačima pružiti podršku u smislu obuka i studijskih posjeta, kao i pružanja konsultantskih usluga, kako bi se obezbijedilo ispunjavanje uslova neophodnih za osnivanje, odnosno priznavanje organizacije proizvođača u skladu sa propisanim uslovima. Priznatim organizacijama proizvođača može se dodijeliti podrška u vrijednosti do 10.000€. Komisija za dodjelu sredstava obaviće kontrolu kako bi provjerila jesu li ciljevi iz finansijskog plana postignuti. Podrška se realizuje nakon administrativne kontrole.	
Korisnici	Kooperative, udruženja, organizacija proizvođača.	
Način plaćanja	Na račun podnosioca zahtjeva u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa pratećom dokumentacijom i izvještaja Komisije Ministarstva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Odjeljenja za ekonomske analize i tržište.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Podrška osnivanju organizacija proizvođača	40.000,00
	Edukativne aktivnosti	40.000,00
	UKUPNO:	80.000,00

2.1.6 PODRŠKA NABAVCI PRIPLODNIH GRILA U ČISTOJ RASI

Razlozi za podršku	Stočarstvo je, s obzirom na konfiguraciju terena, najznačajnija grana poljoprivrede za razvoj ruralnih područja Crne Gore. Uzgoj preživara preovladava, dok je uzgoj svinja i živine slabije razvijen. Dominiraju rase pogodne za proizvodnju mlijeka i mesa, sa tendencijom povećanja udjela mliječnih rasa. Posljednjih godina zabilježene su pozitivne promjene po pitanju ukрупnjavanja gazdinstava i povećanja broja grla pored evidentnog napretka potrebno je dalje ukрупnjavanje gazdinstava i povećanje učešća produktivnijih rasa u svim segmentima. Povećanjem kapaciteta prerađivačkih pogona u mljekarstvu, stvorila se potreba za dodatnom sirovinom sa domaćeg tržišta, a samim tim i povećanje broja mliječnih grla.
Ciljevi	• povećanje broja grla po poljoprivrednom gazdinstvu; • unapređenje rasnog sastava/povećanje učešća produktivnijih rasa; • dostizanje preduslova za korišćenje sredstava iz EU fondova i • jačanje postojećih i stvaranje novih kooperanata u sektoru mljekarstva.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za nabavku: - steonih junica u čistoj rasi od 3 do 10 grla; - ženskog podmlatka svinja visokog genetskog potencijala, od 5 do 20 grla; - ženskog podmlatka autohtone rase ovaca Zetska žuja uz obaveznu nabavku jednog priplodnjaka. Podršku je moguće ostvariti isključivo za grla iz uvoza. Odluka o odobrenju maksimalnog broja grla se donosi na osnovu broja slobodnih ležišta u samom objektu za držanje stoke i uslova držanja istih. Pravo na podršku za nabavku priplodnih grla i ženskog podmlatka svinja imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava i u odgovarajuće baze i registre Organa uprave u trenutku objavljivanja Javnog poziva. Za poljoprivredno gazdinstvo podnosi se zahtjev Ministarstvu u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Specifični kriterijumi za podršku, kao i referentne cijene po grlu biće definisani Javnim pozivom. Maksimalni iznos podrške za nabavku steonih junica po grlu je do 1.500€ (za grla koja posjeduju pedigree). Maksimalni iznos podrške za nabavku ženskog podmlatka svinja visokog genetskog potencijala po grlu je do 700€. Za podršku su prihvatljiva grla, tjelesne mase preko 50 kg, koja posjeduju pedigree, a potiču iz registrovanih reprodukcioni centara iz područja oslobođenih od zaraznih bolesti, uključujući i afričku kugu svinja. Pravo na podršku za nabavku steonih junica može se ostvariti isključivo za grla koja imaju pedigree. Poljoprivredna gazdinstva koja su, u prethodnom periodu ostvarila podršku, kroz ovu mjeru mogu ostvariti podršku isključivo pod uslovom da su ispoštovane prethodno preuzete obaveze (izgrađen prostor za smještaj stajnjaka, održano bročano stanje grla na gazdinstvu ukoliko je podrška ostvarena posljednje 4 godine). Za potrebe očuvanja genetičkih resursa u ovčarstvu za rasu zetska žuja, podržava se nabavka maksimalno 10 jagnjica i obaveznu nabavku jednog priplodnjaka u čistoj rasi. Podrška se daje po podnesenom zahtjevu uz dostavljeno stručno mišljenje ovlašćene naučno-istraživačke institucije (Biotehnički fakultet), uz obavezu da se poljoprivredni proizvođač bavi uzgojem ovih grla u naredne 4 godine. Nabavka se može izvršiti samo od uzgajivača koji su korisnici mjere za očuvanje genetičkih resursa najmanje 3 godine. Podrška nabavci priplodnih grla podliježe odobravanju. Maksimalni iznos podrške za nabavku autohtone ovce Zetska žuja je do 300€ po jagnici odnosno 400€ za nabavku priplodnjaka. Poljoprivredna gazdinstva koja su, u periodu od 2023. do 2025. godine, ostvarila podršku kroz ovu mjeru ne mogu ostvariti podršku. Investicija može biti započeta tek po odobrenju od strane Ministarstva. Podrška se ostvaruje po principu refundiranja nakon dokazane uplate od strane podnosioca zahtjeva, a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su

	blagovremeno realizovane, a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (ovjereni ugovor o kupoprodaji grla i isključivo dokaz o prenosu sredstava preko banke – uplatnica i ovjereni izvod iz banke, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Ugovor o kupoprodaji grla u bitnom mora da sadrži: broj/količinu grla koja se nabavljaju, rasu, pol, nivo graviditeta (za junice), pojedinačnu i kumulativnu vrijednost grla koja se nabavljaju, obavezu prodavca da isporuku grla na gazdinstvo kupca izvrši najkasnije do 30. septembra 2026. godine, te da je prodavac u obavezi da u trenutku isporuke grla za istu dostavi kompletnu zootehničku i veterinarsku dokumentaciju (pedigre). Poljoprivrednici kojima je odobrena investicija, imaju pravo da jednom upute zahtjev za produženje roka realizacije investicije od 30 dana. Zahtjev za produženje roka se može razmatrati jedino u slučaju kada je upućen prije isteka prvobitno odobrenog roka za realizaciju investicije i ako su podnosioci zahtjeva izvršili uplatu finansijskih sredstava i obezbijedili dozvolu za uvoz i karantin grla najkasnije do 30. septembra 2026. godine. Ministarstvo će izvršiti administrativnu i terensku kontrolu u cilju utvrđivanja poštovanja pravila Javnog poziva. Pravo na podršku kroz ovu mjeru mogu ostvariti gazdinstva pod uslovom da poštuju preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse, koje se odnose na objekte za smještaj grla i pod uslovom da se nabavljaju grla u čistoj rasi. Podnosioci zahtjeva koji ostvare podršku su dužni uvećati stočni fond za broj nabavljenih grla, te isti nivo proizvodnje odnosno stočnog fonda zadržati u periodu od najmanje četiri godine od dana ostvarivanja podrške po ovoj mjeri. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače. Ministarstvo ne vrši kupovinu i raspodjelu grla, već je odabir dobaljača/prodavca, rase i broja grla na podnosiocu zahtjeva.	
Korisnici	Poljoprivredno gazdinstvo koje ispunjava kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Na račun nosioca poljoprivrednog gazdinstva u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Provjeru realizacije investicije na terenu utvrđuje komisija koju obrazuje Ministarstvo.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za programiranje; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva Komisija Ministarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška nabavki steonih junica u čistoj rasi	1.000.000,00
	Podrška nabavci ženskog podmlatka svinja	200.000,00
	Podrška nabavci autohtone rase ovaca Zetska žuja	50.000,00
	UKUPNO:	1.250.000,00

2.1.7 PODRŠKA POKRETANJU I RAZVOJU POSLOVANJA MLADIH POLJOPRIVREDNIKA

Razlozi za podršku	Prema Popisu stanovništva iz 2011. godine učešće stanovništva koje živi na ruralnom području iznosi 36,8%. Negativan saldo migracije i rastući indeks starosne dobi, ukazuju na depopulaciju ruralnih područja, ali i njihovo istovremeno demografsko starenje (ruralna područja napušta uglavnom mlađa populacija). Dobro osmišljenom politikom ruralnog razvoja seoski prostor može pružiti dobar kvalitet života i rada, gdje će prije svega mladi ljudi uvidjeti svoju šansu da počnu da se bave poljoprivredom, kao i da dalje razvijaju svoje poslovanje, što će u značajnoj mjeri omogućiti smanjenje trenda depopulacije sela i demografsko starenje. Rezultat toga bi bilo povećanje procenta učešća mladih poljoprivrednika u ukupnoj starosnoj strukturi, koji prema Poljoprivrednom popisu iz 2010. godine iznosi 8,9% od ukupnog broja radno angažovanih na porodičnim poljoprivrednim gazdinstvima (u EU taj procenat je 14%), ali i povećanje površina obradivog poljoprivrednog zemljišta u strukturi ukupno raspoloživog poljoprivrednog zemljišta.
Ciljevi	• povećanje broja mladih poljoprivrednika u ukupnoj strukturi poljoprivrednih proizvođača; • povećanje broja poljoprivrednika sa srednjoškolskim/fakultetskim obrazovanjem, a koji se bave poljoprivredom; • stvaranje mladih lidera u poljoprivrednoj proizvodnji; • pokretanje agrobiznisa; • povećanje zapošljavanja u ruralnim područjima i povratak mladih ljudi u seosku sredinu; • obezbjeđivanje primjerenog životnog standarda za mlađe generacije koje žive i rade u ruralnom području; • bolje korišćenje kapitala tj. poljoprivrednog zemljišta i ljudskih resursa i • povećanje površina obradivog poljoprivrednog zemljišta.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Komponenta I – Podrška pokretanju poslovanja mladih poljoprivrednika Pravo na podršku kroz ovu mjeru imaju mladi ljudi, koji su nezaposleni i imaju završenu srednju poljoprivrednu/veterinarsku školu ili završen poljoprivredni/veterinarski fakultet, koji posjeduju poljoprivredno zemljište i koji žele da se bave poljoprivredom. Kriterijumi za podršku su sljedeći: - fizičko lice, starosti od 18 do 40 godina; - na evidenciji Zavoda za zapošljavanje; - završena srednja poljoprivredna/veterinarska škola ili završen poljoprivredni/biotehnički/veterinarski fakultet i - posjeduje zemlju na svoje ime ili kao član kućne zajednice registrovanog poljoprivrednog gazdinstva ili posjeduje ugovor o zakupu poljoprivrednog zemljišta zaključen na period od najmanje 7 godina. Učešće budžetskih sredstava za podršku je 100%, odnosno do 20.000 € po odobrenom biznis planu i po jednom mladom poljoprivredniku. Podrška u iznosu od 100% će se isplaćivati u ratama, u zavisnosti od dinamke sprovođenja aktivnosti opisanih u biznis planu, na sljedeći način: 1) isplata prve rate u iznosu od 40% od ukupno odobrene podrške; 2) isplata druge rate u iznosu od 60% uz dokaz da su aktivnosti iz biznis plana započete. Komponenta II – Podrška razvoju poslovanja mladih poljoprivrednika Pravo na podršku kroz ovu mjeru imaju mladi ljudi, koji se već bave poljoprivrednom proizvodnjom na svom registrovanom poljoprivrednom gazdinstvu. Kriterijumi za podršku su sljedeći: - fizičko lice, starosti od 18 do 40 godina; - posjeduje Rješenje o upisu u Registar poljoprivrednih gazdinstava i - posjeduje Rješenje o upisu u Registar poljoprivrednih osiguranika. Maksimalna vrijednost investicije za podršku opisane u biznis planu je do 20.000€.

	Učešće budžetskih sredstava za podršku je 80%, odnosno do 16.000€ po odobrenom biznis planu i po jednom mladom poljoprivredniku. Podrška u iznosu od 80% će se isplaćivati u vidu refundacije realizovane odobrene investicije. Za obje komponente: Mladi poljoprivrednik podnosi biznis plan Ministarstvu nakon objavljivanja Javnog poziva za dodjelu podrške, a Ministarstvo će na osnovu odobrenog biznis plana, odrediti mentora koji je zaposlen u Ministarstvu, koji će biti odgovoran za planiranje, praćenje i nadzor nad sprovođenjem aktivnosti opisanih u biznis planu. Specifični kriterijumi za podršku, uključujući lica koja ne mogu ostvariti pravo na podršku, biće definisani Javnim pozivom. Podrška se odobrava za primarnu poljoprivrednu proizvodnju: - višegodišnji zasadi; - povrtarska i ratarska proizvodnja i - stočarstvo. Biznis plan se dostavlja isključivo na obrascu koji je sastavni dio javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, sa internet stranice Ministarstva i u kancelarijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje ili Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu, kao i kontrole od strane odgovornog mentora. Korisnici koji ostvare pravo na podršku po ovoj mjeri, ne mogu ostvariti podršku za isti tip investicije po osnovu drugih mjera Agrobudžeta. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere i obavijestiti poljoprivredne proizvođače.	
Korisnici	Podnosilac biznis plana koji ispunjava sve kriterijume propisane javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu odobrenog biznis plana na žiro račun nakon administrativne i kontrole na terenu, kao i kontrole od strane odgovornog mentora.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije, i procjenu eventualno nenamjenski utošenih sredstava, utvrđuju Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje ili Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva i odgovorni mentor. Podrška se obezbjeđuje na osnovu odobrenog biznis plana, odgovarajuće dokumentacije i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje ili Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva i odgovornog mentora.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za programiranje; Implementaciona odgovornost – načelnici Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Podrška pokretanju poslovanja mladih poljoprivrednika	250.000,00
	Podrška razvoju poslovanja mladih poljoprivrednika	300.000,00
	UKUPNO:	550.000,00

2.1.8 PODRŠKA JAČANJU OTKUPNE MREŽE MLIJEKA

Razlozi za podršku	Otkup mlijeka je jedna od slabijih karika lanca vrijednosti u mljekarskom sektoru. Mljekare organizuju otkup same na način što specijalnim vozilima posjećuju sve poljoprivredne proizvođače na licu mjesta, a u skladu sa Nacionalnim programom za unaprjeđenje kvaliteta sirovog mlijeka sa planom za postupanje sa neusaglašenim sirovim mlijekom koji je Vlada Crne Gore usvojila 21. juna 2018. godine. Mjera podrška jačanju otkupne mreže uvedena je kada u većini opština nije bilo organizovanog otkupa mlijeka. Međutim, u posljednjih deset godina ovaj segment je unaprijeđen dok je značajno povećan broj mljekara. I pored evidentnog unapređenja otkupne mreže još uvijek u pojedinim opštinama nije organizovan otkup sirovog mlijeka.	
Ciljevi	• održavanje, jačanje i proširenje infrastrukture za otkup mlijeka; • podizanje konkurentnosti proizvodnje i prerade mlijeka; • povećanje otkupa mlijeka i prerade u objektima koji su upisani u Registar odobrenih objekata; • širenje asortimana mlječnih proizvoda iz domaće proizvodnje.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Putem učešća u finansiranju troškova otkupa mlijeka, uključujući funkcionisanje odobrenih sabirališta mlijeka u kojima se sakuplja mlijeko od više proizvođača, podržavaju se mljekare da održavaju i proširuju otkupnu mrežu. Mjera se odnosi na objekte koji su upisani u odgovarajući registar organa uprave, koji redovno otkupljuju mlijeko od domaćih proizvođača. Osnov za učešće u finansiranju troškova otkupa je količina otkupljenog mlijeka koja se dokazuje priloženim spiskovima proizvođača sa naznačenim količinama otkupljenog mlijeka. Troškovi se nadoknađuju za svaki litar otkupljenog mlijeka u iznosu od 0,02€ po litru. U cilju stvaranja klastera i ukрупnjavanja proizvodnje dodatno će biti podržane mljekare koje mlijeko otkupljuju i sarađuju sa više kooperanata. Mljekare koje na godišnjem nivou prosječno imaju više od 75 kooperanata biće podržane sa do 1.000€ na svakih 75 kooperanata.	
Korisnici	Pravo na podršku imaju objekti koji su upisani u odgovarajući registar organa uprave, a koji otkupljuju mlijeko od 20 i više domaćih proizvođača.	
Način plaćanja	Po dostavljenom spisku poljoprivrednih proizvođača od kojih je otkupljeno mlijeko.	
Procedura realizacije	Osnov za obračun, i isplatu premija su otkupljene mjesečne količine mlijeka sa registrovanih poljoprivrednih gazdinstava u Crnoj Gori. Objekti za preradu mlijeka koji su upisani u Centralni registar organa uprave dostavljaju podatke najkasnije do desetog u mjesecu za otkupljeno mlijeko u prethodnom mjesecu. Isplate se korisnicima podrške vrše mjesečno na osnovu blagovremeno dostavljenih spiskova koje dostavljaju odobreni objekti za preradu mlijeka.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za stočarstvo.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška otkupu mlijeka	490.000,00
	Podrška po osnovu broja kooperanata	10.000,00
	UKUPNO:	500.000,00

2.1.9 PODRŠKA UVOĐENJU INOVACIJA U SEKTOR POLJOPRIVREDE

Razlozi za podršku	Primjena novih tehnologija i inovacija u poljoprivredi, zajedno sa akcentom na očuvanju resursa i očuvanju životne sredine predstavlja jedan od važnijih ciljeva nove Zajedničke poljoprivredne politike. Neke od prepreka za povećanje konkurentnosti u sektoru poljoprivredne proizvodnje su upotreba zastarjele ili nerazvijene tehnologije za proizvodne procese, nezadovoljavajući nivo kvaliteta proizvodnih sistema i proizvodi nižih faza prerade. Stoga je prepoznata potreba za daljim unapređenjem proizvodnih procesa kroz primjenu novih tehnologija, što će za rezultat imati povećanje obima proizvodnje, smanjenje proizvodnih troškova, povećanje kvaliteta proizvoda i otvaranje novih radnih mjesta. Ujedno, investiranjem u savremenu tehnologiju uz nadogradnju vještina postiže se optimalno iskorišćavanje resursa, povećanje konkurentnosti i njihova integracija u globalne lance vrijednosti. Investicije u opremu predstavljaju jedan od glavnih koraka na putu modernizacije poljoprivrede. Kao najefikasniji rješenje za korišćenje resursa uz maksimalno iskorišćenje proizvodnog kapaciteta nameće se primjena modela precizne - pametne poljoprivrede koja podrazumjeva uvođenje inovativnih tehnologija i praksi u poljoprivrednu proizvodnju, kao i upotrebu pametnih tehnologija u borbi protiv klimatskih promjena. Nove tehnologije u poljoprivredi podrazumjevaju uvođenje inovativne opreme, servisa, usluga, aplikacija. Uvođenje inovativnih tehnologija i praksi dovešće do bolje produktivnosti, povećanja prinosa i jače konkurentnosti proizvoda na tržištu. Ujedno, doprinijeće i boljem prilagođavanju klimatskim promjenama, zaštiti životne sredine i očuvanju biodiverziteta, te u konačnom dati doprinos u sprovođenju Zelenog plana EU. Preciznije iskorišćavanje inputa kao što su pesticidi i đubriva, od važnog su značaja za očuvanje životne sredine te povećanje efikasnosti proizvodnje. Takođe, upravljanje otpadom i nus proizvodima koji nastaju iz poljoprivredne proizvodnje takođe su jedan od važnih segmenata održive poljoprivrede u ulozi očuvanja životne sredine, te njihovo sprovođenje postaje imperativ u održivim agro-ekološkim sistemima.
Ciljevi	Cilj mjere podržati je i podstaći primjenu inovativnih tehnologija i praksi u sektoru poljoprivrede, kao i povećanu upotrebu pametnih tehnologija za borbu protiv klimatskih promjena, što će dovesti do: • unapređenja efikasnosti proizvodnje (primarna i prerada), rasta produktivnosti i profitabilnosti uz dodatnu vrijednost proizvoda, te očuvanja životne sredine; • smanjenja osjetljivosti sektora poljoprivrede na klimatske promjene; • održivog razvoja kroz upotrebu pametnih tehnologija u borbi protiv klimatskih promjena, održivog iskorištavanja prirodnih resursa (npr. kontrolisana potrošnja vode u procesu navodnjavanja) ili drugih inputa u poljoprivredi (pesticida i đubriva) i • primjene EU standarda kada su u pitanju nove tehnologije u oblasti poljoprivrede i prehrambene tehnologije, što će ujedno dati i doprinos u sprovođenju nove ZPP.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za uvođenje inovativnih tehnologija odnosno aktivnosti u primarnoj poljoprivrednoj proizvodnji i preradi, uvođenje pametnih tehnologija za borbu protiv klimatskih promjena, uvođenje novih proizvoda ili usluga, te sprovođenju drugih relevantnih aktivnosti koje imaju za rezultat unapređenje konkurentnosti poljoprivredne proizvodnje. Podržaće se sljedeće aktivnosti u svim sektorima poljoprivredne proizvodnje: - Uvođenje novih tehnologija koje imaju za cilj smanjenje troškova proizvodnje kroz racionalnu upotrebu inputa (vode, pesticida ili đubriva, stočne hrane i drugih proizvodnih inputa); - Automatizacija proizvodnih procesa na gazdinstvu u cilju optimizacije poljoprivrednih aktivnosti/operacija; - Licence za upotrebu softverskih rješenja (maksimalno za period od 3 godine, odnosno do 500€) U sektoru stočarstva (isključujući sektor pčelarstva) podržava se i: - Uvođenje inovativnih praksi (relevantnih IT tehnologija) radi smanjenja troškova proizvodnje i poboljšanja produktivnosti;

	- Uvođenje novih tehnologija kojima se prate parametri bitni za higijenu i kvalitet primarnih poljoprivrednih proizvoda; U sektoru biljne proizvodnje podržaje se i: - Inovacije u oblasti zbrinjavanja otpada i nus proizvoda nastalih u postupku poljoprivredne proizvodnje; - Podrška proizvodnim inovativnim konceptima koji su prilagođeni da odgovore na klimatske promjene (tehnologije protiv mraza, mašine za orošavanje i sl); - Podrška inovativnim tehnologijama koje imaju za rezultat smanjenu upotrebu pesticida, preciznu primjenu vode i đubriva, uključujući podršku za dobijanje atesta za rasprskivače. Podršku nije moguće ostvariti za one investicije koje su predmet podrške drugih mjera Agrobudžeta, za one koje su se sprovodile prethodnih 5 godina, kao ni za investicije koje se odnose na izradu softvera, nabavku solarnih panela u bilo kojem obliku, nabavku industrijske opreme, te nabavku opreme, mehanizacije koja nije isključivo namijenjena poljoprivrednoj proizvodnji i obrtnih sredstava. Opremu/usluge je moguće nabaviti kod pravnih lica čija je primarna djelatnost vezana za tip usluge/proizvoda čija se nabavka vrši. Poljoprivredna gazdinstva koja su ostvarila podršku prethodne 3 godine kroz ovu mjeru nijesu prihvatljiva za podršku u toku 2026. godine. Investicija može biti započeta tek po odobrenju od strane Ministarstva, a nakon administrativne i kontrole na terenu. Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku po ovoj mjeri dužna su da istu stave u funkciju (najkasnije do trenutka podnošenja zahtjeva za isplatu) te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti, u suprotnom biće pokrenut postupak povraćaja sredstava podrške. Ministarstvo zadržava pravo da tokom pomenutog perioda može izvršiti terensku kontrolu predmetne investicije u cilju utvrđivanja funkcionalnosti i vlasništva predmetne investicije. Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva koja posjeduju i obrađuju najmanje 0,5 ha voćnjaka i vinograda, 0,5 ha povrtarskih kultura, 1 ha ratarskih kultura (uključujući krompir) i 0,03 ha plastenika, a u dijelu stočarske proizvodnje gazdinstva koja u vlasništvu imaju minimum pet uslovnih grla. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane, a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 10.000€ uz budžetsku podršku do 80% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 8.000€. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Ministarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u kancelarijama Direkcijama za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Specifični kriterijumi za podršku biće definisani Javnim pozivom. Ministarstvo zadržava mogućnost finansijske provjere realnosti i osnovanosti prikazanih troškova, putem analize tržišta. Podnosilac zahtjeva za podršku je dužan da u zahtjevu za podršku taksativno navede opremu/troškove, te da za istu dostavi detaljnu specifikaciju, kojom se dokazuje namjena predmetne investicije. Prije konačne isplate, a prilikom terenske kontrole, korisnik je dužan demonstrirati rad nabavljene opreme. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške.
Korisnici	Proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava koji ispunjavaju kriterijume propisane ovom uredbom i Javnim pozivom. Pravo na podršku ne mogu ostvariti privredna društva (djelimično ili potpuno) u državnoj svojini ili državna institucija.
Način plaćanja	Proizvođačima na žiro-račun. Isplata se vrši u tekućoj godini.

Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu zahtjeva dostavljenog Ministarstvu, a nakon administrativne i stručne kontrole na terenu. Realizaciju na terenu utvrđuje komisija i dostavlja Ministarstvu izvještaj.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za programiranje. Implementaciona odgovornost – načelnici Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Uvođenju inovacija u sektor poljoprivrede	300.000,00
	UKUPNO:	300.000,00

2.1.10 PODRŠKA ADAPTIVNIM AKTIVNOSTIMA ZA RAZVOJ LANACA VRIJEDNOSTI - GORA PROJEKAT

Razlozi za podršku	Projekat „Adaptacija na klimatske promjene i povećanje otpornosti u crnogorskim planinskim područjima - GORA“ je drugi projekat koji Crna Gora realizuje u saradnji sa Međunarodnim fondom za razvoj poljoprivrede (IFAD). Cilj projekta GORA je unapređenje životnog standarda i poljoprivredne proizvodnje u ruralnim predjelima, sa posebnim akcentom na podršku domaćinstvima u seoskim planinskim područjima u sjevernom dijelu Crne Gore. Kroz prilagođavanje klimatskim izazovima, projekat nastoji podići kvalitet života pojedinaca i smanjiti migracije stanovništva iz ruralnih u urbana područja. Gora će se sprovoditi u 14 opština koje se nalaze u sjevernom dijelu Crne Gore: 13 opština sjevernog regiona: Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Kolašin, Mojkovac, Bijelo Polje, Berane, Petnjica, Rožaje, Andrijevica, Plav, Gusinje i opštini Nikšić u centralnom regionu. Projektom su definisane tri komponente: • Sredstva za održivi razvoj u planinskim područjima; • Integrisano upravljanje pejzažom i • Integracija rješenja za adaptaciju klimatskim promjenama u planinskim područjima na opštinskom i nacionalnom nivou. U okviru pod-komponente 1.3, unutar komponente 1, predviđena je finansijska podrška adaptivnim aktivnostima za razvoj lanaca vrijednosti. Sistem odgovarajućih grantova za podsticanje privatnih investicija oslanja se na princip konkurentnosti, pri čemu su sredstva dostupna malim proizvođačima unutar klastera u sektorima biljne proizvodnje i stočarstva. Opcija 1.1 je primarno usmjerena na povećanje primarne proizvodnje, pružajući podršku početnicima i manjim poljoprivrednim gazdinstvima. Opcija 1.2 se fokusira na investicije za obradu, preradu, distribuciju i plasman, a namijenjena je ekonomski razvijenijim i komercijalno orijentisanim poljoprivrednim proizvođačima i pravnim licima, čije investicije imaju za posljedicu stvaranje mogućnosti za uvezivanje svih učesnika lanca vrijednosti, a posebno manje razvijenih poljoprivrednih proizvođača, o čemu će se posebno voditi računa prilikom odlučivanja o dodjeli sredstava podsticaja. Opcija 1.3 fonda usmjerena je na diverzifikaciju prihoda malih proizvođača, sa ciljem jačanja njihovih kapaciteta i razvoja potencijala u sektoru agroturizma. Isplata sredstava korisnicima koji su ostvarili uslove za isplatu po osnovu Javnog poziva za podršku razvoja lanaca vrijednosti iz 2025. godine, biće realizovana tokom 2026. godine.	
Ciljevi	• Povećana otpornost uslova za život malih poljoprivrednih gazdinstava na klimatske promjene; • povezivanje poljoprivrednih proizvođača iz 14 opština obuhvaćenih projektom i • kreiranje lanaca vrijednosti koji će omogućiti kraću vezu između proizvođača i krajnjih potrošača; Obezbjedivanje grant podrške za male poljoprivredne proizvođače.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Mjera podrške će biti definisana Javnim pozivima, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom projekta.	
Korisnici	Korisnici sredstava podrške uključivaće: individualne poljoprivredne proizvođače, udruženja poljoprivrednih proizvođača, klastere, preduzetnike, kompanije iz oblasti poljoprivredne proizvodnje/prerade i druge u skladu sa Operativnim priručnikom projekta.	
Način plaćanja	Po dostavljanju zahtjeva za isplatu i nakon uspješno izvršene administrativne i terenske kontrole, nezavisni Investicioni Odbor daje prijedlog podrške poljoprivrednim proizvođačima. Nakon odobrenja IFAD-a i dokaza o uplati sopstvenog učešća od strane korisnika, bespovratna sredstva se uplaćuju direktno dobavljaču.	
Procedura realizacije	Mjera će se sprovoditi u skladu sa Javnim pozivima i Operativnim priručnikom projekta.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – državni sekretar, Operativna odgovornost - Jedinica za koordinaciju GORA projekta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška adaptivnim aktivnostima za razvoj lanaca vrijednosti – Gora projekat	347.501,00

	UKUPNO:	347.501,00

2.1.11. PODRŠKA LOKALNIM INICIJATIVAMA RURALNOG RAZVOJA – LEADER like

Razlozi za podršku	Nizak nivo organizovanja aktera ruralnog razvoja u okviru lokalne zajednice rezultirao je i niskim nivoom saradnje po zajedničkim pitanjima na lokalnom nivou. LEADER predstavlja integrisani instrument teritorijalnog razvoja na lokalnom nivou, koji se decenijama primjenjuje u zemljama EU, što direktno doprinosi teritorijalnoj koherentnosti, dugoročnom održivom razvoju i poboljšanju socijalnog kapitala ruralnih područja. Sprovodi se kroz jačanje kapaciteta aktera lokalne zajednice, definisanje strateških pravaca razvoja, udruživanje i zajedničke projekte. Nosioci ovog procesa se Lokalne akcione grupe, udruženja i inicijative koje djeluju na određenoj teritoriji, a čine ih ekonomski i socijalni partneri, kao i drugi predstavnici civilnog društva.	
Ciljevi	• Udruživanje snaga na lokalnom nivou u cilju razvoja zajednice, osnivanje lokalnih akcionih grupa • Podrška edukaciji, animiranju kreiranja zajedničkih strategija ruralnog razvoja na lokalnom nivou • Realizacija malih projekata na nivou lokalne zajednice iniciranih od strane lokalnog stanovništva • Unapređenje društvenog kapitala i lokalne uprave stvaranjem privatnog-javnog partnerstva (LAG - lokalne akcione grupe), koje uspostavljaju i sprovode lokalne razvojne strategije; • Oživljavanje teritorije i izgradnja kapaciteta lokalne populacije i lokalnih akcionih grupa i • Davanje doprinosa ruralnoj ekonomiji, ruralnom turizmu, jačanju kulturnog i društvenog života zajednice, unapređivanje javnih oblasti u ruralnim oblastima unapređivanje ekoloških standarda u oblastima LAG kao glavnih tema za lokalne razvojne strategije.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za: - Sticanje vještina, animiranje stanovnika područja lokalne akcione grupe (LAG)/udruženja na lokalnom nivou za izgradnju kapaciteta; - Pripremu Lokalnih razvojnih strategija; - Tekući troškovi za osnivanje i početak rada lokalne akcione grupe/udruženja na lokalnom nivou. Prihvatljivi troškovi, kriterijumi i uslovi za dodjelu podrške definisaće se javnim pozivom. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane, a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Maksimalna podrška po jednom udruženju/LAG je 5.000€.	
Korisnici	Lokalne akcione grupe, inicijative/udruženja osnovana u cilju ruralnog razvoja na lokalnom nivou	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro račun nakon administrativne i terenske kontrole.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na osnovu Javnog poziva. Administrativnu i terensku kontrolu sprovodi Direktorat za ruralni razvoj.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – samostaln savjetnik I za programiranje; Implementaciona odgovornost – Direktorat za ruralni razvoj.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Podrška lokalnim inicijativama ruralnog razvoja	60.000,00
	UKUPNO:	60.000,00

2.1.12. CRFASD - Podkomponenta 2.1 Podrška uspostavljanju u potpunosti funkcionalne Agencije za plaćanja		
Razlozi za podršku	Projekt razvoja ribarstva i poljoprivredno-prehrambenog sektora otpornog na klimatske promjene - CRFASD dobio je odobrenje borda izvršnih direktora Međunarodne banke za obnovu i razvoj 17. decembra 2025. godine. Ugovor o kreditu potpisan je 24. decembra 2025. godine. Početak realizacije projekta je 90 dana od dana potpisivanja ugovora. Razvojni cilj projekta je jačanje javnih institucija Crne Gore u sektoru ribarstva i poljoprivredno-prehrambenom sektoru da bi se postiglo kvalitetnije pružanje usluga i povećala spremnost za pristupanje EU. Komponenta 2: Institucionalna spremnost za ispunjavanje zahtjeva EU pristupanja u okviru poglavlja 11 i 12. Ova komponenta pruža podršku Crnoj Gori u ispunjavanju zahtjeva institucionalne spremnosti za Program poljoprivrede i ruralnog razvoja i bezbjednosti hrane, u skladu sa pravnom tekovinom EU u okviru poglavlja 11 i 12. Cilj podkomponente 2.1: Podrška uspostavljanju u potpunosti funkcionalne Agencije za plaćanja. je postizanje institucionalne spremnosti Agencije za plaćanja, u skladu sa direktivama EU koje se odnose na upravljanje i kontrolu plaćanja poljoprivrednicima, što predstavlja završna mjerila za zatvaranje Poglavlja 11.	
Ciljevi	• CRFASD će finansirati uspostavljanje dodatnih regionalnih kancelarija Agencije za plaćanja u Nikšiću i Baru, kao i dalje jačanje IAKS-a. • projektna rješenja regionalnih kancelarija uključivaće elemente otpornosti na klimatske promjene, kao i principe univerzalnog dizajna (uključujući rampe i liftove) kako bi se obezbijedila pristupačnost za sve osobe; • razvoj regulatornog okvira i strateških dokumenata kojima se definišu uloge i odgovornosti Agencije za plaćanja; • jačanje kapaciteta zaposlenih u Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede i Agenciji za plaćanja i • podrška sprovođenju „Plana implementacije za uspostavljanje Agencije za plaćanja i IAKS-a“, koji je pripremila Agencija za plaćanja.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 2 (Podkomponente 2.1) CRFASD projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom projekta i procedurama Svjetske banke.	
Korisnici	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom CRFASD projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta CRFASD – ministar; Operativna i implementaciona odgovornost - direktor Agencije za plaćanja; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Uspostavljanje regionalnih kancelarija Direktorata za plaćanja	400.000,00
	Unapređenje IAKS sistema (softver i hardver)	300.000,00
	Realizacija ostalih aktivnosti projekta CRFASD (tehnička podrška/jačanje kapaciteta)	300.000,00
	UKUPNO:	1.000.000,00

2. MJERE RURALNOG RAZVOJA

2.2. Osovina 2. Mjere za održivo gazdovanje prirodnim resursima

2.2.1 OČUVANJE AUTOHTONIH GENETIČKIH RESURSA U POLJOPRIVREDI

Razlozi za podršku	Očuvanje i održivo korišćenje genetičkih resursa u poljoprivredi su od suštinskog značaja za održivi razvoj poljoprivredne proizvodnje, sigurnost hrane, prilagođavanje klimatskim promjenama, kao i za društveno-ekonomski razvoj i dobrobit ruralnih područja. Generacije poljoprivrednih proizvođača i oplemenjivača širom svijeta ostavile su u nasljeđe čovječanstvu na hiljade lokalno adaptiranih populacija nastalih kao rezultat vjekovne prirodne selekcije i pažljivog odabiranja. Crna Gora na relativno maloj površini raspolaže bogatim i raznovrsnim živim svijetom - biodiverzitetom. Izuzetno je bogat i genetički fond biljaka i životinja, a naročito autohtonih populacija biljaka i životinja koje se koriste za proizvodnju hrane. Crna Gora kao članica UN i zemlja kandidat za članstvo u EU dužna je na svojoj teritoriji da sprovodi mjere očuvanja i održivog korišćenja genetičkih resursa u skladu sa međunarodnim konvencijama i principima. Očuvanje i održivo korišćenje autohtonih populacija, koje su uvijek nisko produktivne, zahtijeva i odgovarajuću finansijsku podršku iz budžeta za stimulisanje poljoprivrednih gazdinstava da održavaju genetičke resurse.
Ciljevi	• doprinos očuvanju ukupnog biodiverziteta; • očuvanje i održivo korišćenje genetičkih resursa u poljoprivredi - ugroženih autohtonih vrsta/sorti/rasa; • izučavanje i selekcija genotipova autohtonih populacija biljnih vrsta i autohtonih rasa i sojeva domaćih životinja; • unapređivanje postojećih kolekcija i prateće dokumentacije sa ciljem stvaranja uslova za komercijalni uzgoj domaćih i odomaćenih vrsta/sorti/rasa i • podizanje svijesti o značaju genetičkog diverziteta u poljoprivredi.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u odgovarajuće registre Organa uprave koji uzgajaju autohtone vrste/sorte/rase i koji su saglasni da sarađuju sa institucijom nadležnom za genetičke resurse po pitanju dostavljanja materijala i pružanja neophodnih informacija. U biljnoj proizvodnji podrška se daje: za višegodišnje kulture: uzgoj i njega pojedinačnih (do 20) autohtonih stabala masline procijenjene starosti preko 1000 godina, čokota vinove loze ili zasada procijenjene starosti preko 200 godina, te pojedinačnih stabala (do 20) ili zasada ostalih autohtonih sorti voćnih vrsta, koje su ugrožene genetskom erozijom, a za koje je dostavljen dokaz o starosti i dokazi o saradnji sa Crnogorskom bankom biljnih gena; za jednogodišnje kulture: uzgoj ugroženih autohtonih ratarskih i povrtarskih kultura/sorti, na površini većoj od 0,3 ha po uzgajanoj vrsti a za koje su dostavljeni dokazi o saradnji sa Crnogorskom bankom biljnih gena koja je smještena na Biotehničkom fakultetu. U stočarstvu podrškom je obuhvaćena: autohtona rasa goveda – buša, autohtone rase ovaca: zetska žuja, piperska žuja, sora, (jezero) pivska pramenka i ljaba, domaća balkanska koza (prioritetno crvene boje kostreti) i domaći balkanski magarac. Zahtjevi za podršku dostavljaju se Ministarstvu isključivo na obrascu koji se može preuzeti na internet stranici i kancelarijama Ministarstva. Po dostavljenim zahtjevima Izvještaj podnosi naučno-istraživačka institucija (Biotehnički fakultet) koja je ovlašćena od Ministarstva za obavljanje ovih poslova u skladu sa sporazumom. Izvještaj treba da sadrži: naziv i opis rase i varijeteta, geografsko područje gajenja, najvažnije morfološke karakteristike, brojno stanje i procijenjenu starost, ostvareni i planirani vid saradnje sa vlasnikom iz tekuće godine. Podršku je moguće ostvariti samo za one vrste/rase/sorte koje se uzgajaju u tipičnom arealu gajenja koji su karakteristični za tu vrstu/rasu/sortu. Za potrebe očuvanja genetičkih resursa u govedarstvu za rasu buša, podržava se nabavka tri priplodnjaka-bika u čistoj rasi. Priplodnjaci će biti dodijeljeni uzgajivačima koji su korisnici ove mjere najmanje tri godine. Rangiranje podnosioca zahtjeva i dodjela priplodnjaka vršiće se prema broju grla za koja je ostvarena podrška po ovoj mjeri u posljednje tri godine. Poljoprivrednik koji dobije priplodnjaka u obavezi je da naredne tri godine po jedno muško grlo podmlatka ustupe nekom od gazdinstava koja uzgajaju bušu. Podrška se daje po podnesenom zahtjevu uz dostavljeno stručno mišljenje ovlašćene naučno-istraživačke institucije (Biotehnički fakultet). Podrška nabavci priplodnih grla podliježe odobravanju.

	Cjelokupno stado podnosioca grla mora biti u rasi (sa tipičnim karakteristikama rase) koja je predmet podrške minimalno 80%, i posjedovati priplodnjaka (za sitne preživare). Pravo na podršku imaju isključivo grla koja su rođena na gazdinstvu podnosioca zahtjeva i grla koja su na gazdinstvu minimum dvije godine. Najmanji broj priplodnih grla odabrane rase po gazdinstvu za ostvarivanje prava na podršku je: buša 3 grla, ovce i koze 25 grla sa priplodnjacima, a zetske žuje 20 grla i magarci 3 grla. Obradive površine pod voćnjacima, maslinama i vinovom lozom za koje se podnosi zahtjev za podršku moraju biti upisane u SIZEP prije podnošenja zahtjeva. Monitoring stabala navedene starosti najmanje jednom u tri godine uz izvještaj ovlaštene institucije. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku i rok za dostavljanje zahtjeva biće definisani Javnim pozivom. Troškovi implementacije programa očuvanja biljnih i stočarskih genetičkih resursa prenose se naučno-istraživačkoj instituciji, ovlaštenoj za implementaciju ove mjere. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške.	
Korisnici	Poljoprivredna gazdinstva koja zadovoljavaju kriterijume. Ovlaštena naučno-istraživačka institucija za genetičke resurse u poljoprivredi.	
Način plaćanja	Poljoprivrednim proizvođačima na žiro račun po priloženom izvještaju ovlaštene institucije za genetičke resurse u poljoprivredi. Ovlaštenoj naučno-istraživačkoj instituciji za genetičke resurse u poljoprivredi, na osnovu podnešenog zahtjeva, izvještaja i ispostavljenih dokaza o ostvarenim troškovima, u skladu sa obavezama iz sporazuma o saradnji sa Ministarstvom.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi godišnjih zahtjeva potencijalnih korisnika i podnešenih izvještaja i zahtjeva naučno istraživačkih institucija.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za programiranje.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Premije po grlu za genetičke resurse u stočarstvu: - goveda (buša) 150€; - ovce (pivska pramenka, sora, ljaba, žuja) 15€; - ovce (zetska žuja) 30€; - koze (balkanska crvena) 15€; - magarce 60€; - nabavka (uvoz) bika rase buša do 1.000€.	100.000,00
	Genetički resursi u biljnoj proizvodnji: - jednogodišnje ratarske i povrtarske kulture ugroženih autohtonih sorti – 150€/ha, za uzgoj na površini većoj od 0,3ha; - višegodišnje kulture: za pojedinačne vjekovne jedinice masline/vinove loze kao i za pojedinačna stabla ostalih voćnih vrsta/sorti koje su ugrožene genetskom erozijom - 50€/stablu.	50.000,00
	Troškovi implementacije mjere za ovlaštenu naučno istraživačku instituciju za genetičke resurse u u biljnoj proizvodnji (5.000€) i stočarstvu (10.000€).	15.000,00
	UKUPNO:	165.000,00

2.2.2 ODRŽIVO KORIŠĆENJE PLANINSKIH PAŠNJAKA

Razlozi za podršku	Crna Gora je veoma bogata planinskim pašnjacima, koji se tradicionalno koriste putem ekstenzivnog gajenja stoke (goveda, ovaca i koza) za proizvodnju mlijeka i mesa. Planinski pašnjaci su, uključujući i katune na njima, posebno bogatstvo koje doprinosi očuvanju biodiverziteta (specifična flora i fauna, korišćenje prilagođenih lokalnih rasa), a ima i poseban ekonomski značaj. Taj sistem omogućava proizvodnju tradicionalnih proizvoda (različite vrste sireva, skorup i druge mlječne proizvode, jagnjeće i druge vrste mesa) koji imaju važnu ulogu u crnogorskoj nacionalnoj kuhinji. Prema raspoloživim podacima, u Crnoj Gori postoji oko 500 katuna od kojih se i danas znatan broj koristi ali sa mnogo manjim brojem stoke. Jedan broj seoskih domaćinstava i danas praktikuje ovaj vid držanja stoke, čime se održavaju planinski pašnjaci i smanjuju negativne posljedice koje prate napuštanje pašnjaka. Međutim, postoje brojni još nedovoljno iskorišćeni pašnjački resursi. Očuvanje planinskih pašnjaka i katunskog načina stočarenja veoma je važno i sa stanovišta očuvanja prirodne i kulturne baštine. Direktna podrška po uslovnom grlu stoke koja se izdiže na katune i koristi planinsku pašu može stimulisati poljoprivredna gazdinstva da sačuvaju i dalje razvijaju taj sistem proizvodnje.
Ciljevi	• očuvanje i održivo korišćenje prirodnih resursa; • održivo gazdovanje poljoprivrednim zemljištem; • zaštita životne sredine; • očuvanje biodiverziteta; • održavanje prirodne i kulturne baštine; • očuvanje tradicionalnih proizvoda; • obnavljanje pašnjaka putem uklanjanja šikara i • spriječavanje konverzije u šume.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje poljoprivrednim gazdinstvima koja najmanje tri mjeseca u kalendarskoj godini drže stoku (svoju i stoku uzetu na mljekarinu) na crnogorskim katunima. Podrška ima oblik plaćanja po uslovnom grlu. Pod jednim uslovnim grlom (UG) smatra se: krava, vo, dvoje junadi, 10 ovaca, 10 koza, osim teladi, jagnjadi i jaradi. Za obračun se uzimaju sve navedene vrste i kategorije preživara. Minimalan broj za podršku je četiri uslovnih grla. Preduslov podrške za goveda, ovce i koze je da su grla obilježena ušnim markicama i njihovo kretanje na katun prijavljeno u skladu sa zakonom i da su nad životinjama sprovedene mjere po Programu obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u prethodnoj odnosno tekućoj godini. Gazdinstva su dužna da u uzgoju životinja poštuju preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse. Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva dužna je običi najmanje 50% prijavljenih gazdinstava i sačiniti pisani izvještaj o izvršenoj kontroli i dostaviti ga Ministarstvu. U slučaju da se nakon završene administrativne i terenske kontrole, utvrdi razlika između broja grla na gazdinstvu i broja grla navedenih u zahtjevu za premiju: - razlika do 20%, premija će se isplatiti za onaj broj grla koji je zatečen na gazdinstvu prilikom terenske kontrole, pod uslovom da korisnik plaćanja u trenutku terenske kontrole priloži adekvatne dokaze za nastalu razliku. U suprotnom gubi pravo na podršku; - razlika viša od 20%, pravo na podršku će biti uskraćeno. Spisak gazdinstava koja su ostvarila podršku, kao i spisak gazdinstva koja nijesu ostvarila podršku biće objavljeni na zvaničnom sajtu ovog Ministarstva. Pravo na premiju ostvaruju samo grla koja su zatečena na gazdinstvu podnosioca zahtjeva prilikom kontrole na terenu, a o čemu je sačinjen zapisnik. Premija po uslovnom grlu iznosi do 25€. Ako je ukupna visina zahtjeva za podršku veća od planiranog iznosa, proporcionalno se smanjuje plaćanje po uslovnom grlu. Pravo na podršku imaju gazdinstva koja su registrovana u Registru poljoprivrednih gazdinstva i odgovarajuće registre Organa uprave.
Korisnici	Poljoprivredna gazdinstva koja ispunjavaju propisane kriterijume.
Način plaćanja	Uplatom na žiro račun poljoprivrednim gazdinstvima, prema spiskovima Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.
	April: Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva distribuira obrasce zahtjeva za prijavu i putem medija najavljuje mjeru.

Procedura realizacije	1. april - 15. maj: Proizvođači sami ili uz pomoć Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva popunjavaju obrasce za premije (potvrda o kretanju stoke). Zahtjevi za premije se dostavljaju regionalnim centrima Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva, neposredno ili preporučenom poštom. 31. maj: Direkcije za savjetodavne poslove u stočarstvu dostavlja zaključen spisak podnijetih zahtjeva za premiju Ministarstvu. 1. jun - 1. oktobar: Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva provjerava stanje na terenu: minimum 50% podnesenih zahtjeva. Za goveda, ovce i koze Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva provjerava prijavu kretanja preko Elektronske baze podataka. Podnosilac zahtjeva je dužan da omogući nesmetano vršenje kontrole na terenu, u suprotnom, ako na bilo koji način onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. 15. oktobar - 15. novembar: Izrada izvještaja, formiranje spiskova za premiju i dostavljanje Ministarstvu. 15. novembar – 15. decembar: Isplata premija za tekuću godinu na osnovu dostavljenih spiskova.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za programiranje; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Premije za izdīg stoke na katune	480.000,00
	UKUPNO:	480.000,00

2.2.3 PODRŠKA UPRAVLJANJU OTPADOM U STOČARSKOJ PROIZVODNJI

Razlozi za podršku	Sagledavanjem stanja na terenu identifikovan je jedan broj oblasti u kojima poljoprivrednici moraju uložiti dodatna sredstva kako bi ispunili standarde propisane Kodeksom dobre poljoprivredne prakse. Vrlo je važno da se stajnjak odnosno osoka odlaže u namjenske objekte, kako ne bi uzrokovali ozbiljne ekološke probleme. Podjednako je bitno adekvatno skladištenje silaže, te sprečavanje oticanja tečne komponente. Najčešći poljoprivredno-ekološki rizik je rizik od lokalizovanog zagađenja površinskih i podzemnih voda stajskim đubrivom, tečnim stajnjakom, zagađenom vodom i u nešto manjoj mjeri, otpadnim vodama iz silaže. Važno je smanjiti te rizike, posebno jer su rizici od zagađenja visoki u periodu godine kada se stajnjak ne iznosi na njivu. Pravilnim skladištenjem stajnjaka, osim što čuvamo životnu sredinu, postizemo i maksimalan efekat đubriva, jer će đubrivo očuvati kvalitet.
Ciljevi	• rješavanje pitanja odlaganja stajnjaka; • rješavanje pitanja otpadnih voda; • rješavanje pitanja skladištenja silaže i • očuvanje životne sredine.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za izgradnju objekata (bazena) za skladištenje stajskog đubriva/silaže i nabavku specijalizovanih tankova za lagerovanje stajnjaka. Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Ministarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 9.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 4.500€. Pored iznosa podrške od 50% još dodatnih 10%, odnosno ukupno 60% za poljoprivredne proizvođače upisane u Registar subjekata u organskoj proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31. decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Investicija može biti započeta tek po odobrenju od strane Ministarstva. Podrška se ostvaruje po principu refundacije nakon realizovane investicije, a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane, a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Pravo na podršku kroz ovu mjeru mogu ostvariti gazdinstva koja do sada nijesu koristila podršku za upravljanje stajnjakom kroz programe i mjere Ministarstva, a pod uslovom da poštuju preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse, koje se odnose na objekte za smještaj grla. Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku po ovoj mjeri dužni su investiciju/objekat staviti u funkciju, te je u period od 5 godina isključivo koristiti u svrhu za koju je ostvarena podrška. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu sredstava podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti poljoprivredne proizvođače odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu sredstava podrške.
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume utvrđene Javnim pozivom.
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.

Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za programiranje; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška upravljanju stajskim đubrivom	55.000,00
	UKUPNO:	55.000,00

2.2.4 SPROVOĐENJE BIOTEHNIČKIH MJERA U OKVIRU GORA PROJEKTA

Razlozi za podršku	Projekat „Adaptacija na klimatske promjene i povećanje otpornosti u crnogorskim planinskim područjima - GORA“ je drugi projekat koji Crna Gora realizuje u saradnji sa Međunarodnim fondom za razvoj poljoprivrede (IFAD). Projekat će se sprovoditi u 14 opština koje se nalaze u sjevernom dijelu Crne Gore: 13 opština sjevernog regiona: Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Kolašin, Mojkovac, Bijelo Polje, Berane, Petnjica, Rožaje, Andrijevica, Plav, Gusinje i opštini Nikšić u centralnom regionu. U okviru komponente 2, projekat Gora planira sprovođenje biotehničkih mjera na ukupnoj površini do 300ha, u zavisnosti od potreba i prioriteta identifikovanih u Lokalnim strategijama prilagođavanja klimatskim promenama, za ukupno 22 mapirana klastera, kako bi se poboljšali uslovi koji proizilaze iz klimatske varijabilnosti i promjena.	
Ciljevi	Implementacija biotehničkih mjera i pošumljavanja; smanjenje brzine površinskog oticanja vode i ublažavanje nagiba terena; promocija biodiverziteta.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Prioritetne oblasti intervencije biće definisane na osnovu potencijala za klimatsku otpornost u skladu sa Lokalnim klimatskim strategijama adaptacije (LCAS). Fokus je na aktivnostima koje direktno utiču na suzbijanje erozije i očuvanje vlažnosti zemljišta, uključujući izgradnju progresivnih terasa, biološkoj sanaciji opožarenih površina radi sprečavanja klizišta, kao i mjere unapređenju akumulacije vode na katunima. Ove antierozivne mjere podrazumijevaju primjenu tehnika koje kombinuju živu vegetaciju (sjeme, sadnice, reznice) i biomasu (drveni materijal) u cilju stabilizacije nagiba padina i usporavanja površinskog oticanja voda, poboljšava propustljivost i kohezija zemljišta, podstiče obnavljanje podzemnih voda i poboljšava otpornost zemljišta na eroziju. Mjera podrške će biti definisana Javnim pozivima, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom projekta.	
Korisnici	Glavni podnosioci prijava su opštine, koje apliciraju u konsultaciji sa lokalnim akterima (poljoprivrednici, udruženja, vatrogasci, šumari).	
Način plaćanja	Način plaćanja biće realizovan u skladu sa Operativnim priručnikom projekta. Investicije se finansiraju iz budžeta projekta, uz učešće opština u iznosu od 20% neto troškova radova.	
Procedura realizacije	Mjera podrške će biti definisane Javnim pozivom, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom.	
Nadzor i kontrola	Operativna odgovornost za sprovođenje GORA projekta - Jedinica za koordinaciju GORA projekta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška sprovođenju biotehničkih mjera - Gora projekat	209.492,00
	UKUPNO:	209.492,00

2. MJERE RURALNOG RAZVOJA	
2.3. Osovina 3. Mjere za poboljšanje života i širenje ekonomskih aktivnosti u ruralnim područjima	
2.3.1 PODRŠKA INVESTICIJAMA U ADAPTACIJU PLANINSKIH KATUNA	
Razlozi za podršku	Održivo korišćenje planinskih pašnjaka i izdig stoke na katune je veoma važan segment za očuvanje biodiverziteta (specifična flora i fauna, korišćenje prilagođenih lokalnih rasa životinja), a ima i poseban ekonomski značaj i dodatnu vrijednost za gazdinstvo proizvođači veoma kvalitetan planinski sir i kajmak, potpuno prirodni i nezagađeni, prepoznat i van granica Crne Gore, što je u 21. vijeku prava rijetkost i što ovom vidu gastronomije daje ogromnu vrijednost u cilju, prvenstveno povećanja dodate vrijednosti na gazdinstvu ali i povećanje poljoprivredne proizvodnje u cjelini kroz obogaćivanje ponude sa crnogorskim proizvodima na tržištu. Katuni u Crnoj Gori su prava, živa riznica brojnih običaja i specifične kulture i tradicije koji su se sačuvali od davnina do danas. Stil života u katunu diktirao je, a i danas diktira brojne druge stvari kao što su gastronomija, aktivnosti vezane za slobodno vrijeme i za zabavu, a najzanimljiviji je jako blizak odnos i suživot prirode i čovjeka što je u urbanim područjima nemoguće vidjeti. Upravo ta izloženost prirodi je i uticala na to da se formiraju određene navike i običaji svojstveni samo katunima. Isto tako, decembra 2025. godine Rješenjem Uprave za zaštitu kulturnih dobara Crne Gore tradicionalno sezonsko stočarstvo i život na katunima, katunovanje/izdig na kartun je proglašeno nematerijalnim dobrom Crne Gore. Zastarjele kolibe zahtijevaju njihovu adaptaciju, kako bi bile u funkciji, a takođe, neophodno je i regulisanje vodosnabdijevanja za gazdinstva koje izdižu na katun, obezbjeđenje električne energije kroz nabavku i ugradnju fotonaponskog sistema i nabavku rashladnih uređaja, koji se mogu napajati sa fotonaponskog sistema. U posljednjih deset godina prosječno je godišnje oko 1600 gazdinstava koristilo pravo na subvencije za održivo korišćenje planinskih pašnjaka sa prosječno oko 24.000 uslovnih grla.
Ciljevi	• poboljšanje životnih uslova, rada i kompletnog proizvodnog procesa na katunu; • povećanje dohotka na poljoprivrednim gazdinstvima; • podrška tradicionalnoj lokalnoj ekonomiji poljoprivrednika u planinskim područjima kroz razvoj mogućnosti za dodatnu vrijednost u poljoprivrednoj proizvodnji; • održavanje katuna kao nematerijalno dobro Crne Gore; • doprinos očuvanju biodiverziteta i tradicionalnih „otvorenih” pejzaža i • povećanje ponude kvalitetnim poljoprivrednim proizvodima.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška poljoprivrednim gazdinstvima koja su posljednje tri godine ostvarivale pravo na subvencije za održivo korišćenje planinskih pašnjaka. Podrška se dodjeljuje za investicije u adaptaciju koliba (na katunu) na planinama za poljoprivrednike i njihove porodice uz zadržavanje tradicionalnih aspekata građenja, regulisanje vodosnabdijevanja (rekonstrukcija postojećih pojila, rekonstrukcija postojećih sistema za pojenje stoke, kao alternativa prirodnim izvorima vode i kupovina plastičnih cistijerni za vodu-minimum 2m³ u cjelini), nabavku crijeva za dovod vode od izvora do kolibe na katunu, potopne električne pumpe i hidrofora od 0,75 kW) sa pratećom opremom, nabavku i ugradnju fotonaponskog sistema i nabavku rashladnih uređaja koji se mogu napajati sa fotonaponskog sistema. Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava i koja posjeduju najmanje četiri uslovnih grla (uslovno grlo - uporedna vrijednost domaćih životinja svedena na masu od 500 kg: 1 krava/bik, 2 junice, 10 ovaca, 10 koza), registrovanih u Registru za identifikaciju i obilježavanje životinja – Organa uprave i Registru poljoprivrednih gazdinstava, u trenutku podnošenja Zahtjeva za odobravanje projekta. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Ministarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Bliži kriterijumi i uslovi za dobijanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 10.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 5.000€. Pored iznosa podrške od 50% još dodatnih 10%, odnosno ukupno 60% za poljoprivredne proizvođače upisane u Registar subjekata u organskoj proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31.

	decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% u odnosu na osnovnu podršku od 50% podrške ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Investicija može biti započeta tek po odobrenju od strane Ministarstva. Podrška se ostvaruje po principu refundacije nakon realizovane investicije, a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane, a za koje su dostavljeni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku za nabavku opreme po ovoj mjeri dužni su istu staviti u funkciju, te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu sredstava podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere i obavijestiti poljoprivredne proizvođače, odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu sredstava podrške.	
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Direkcija za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za monitoring i evaluaciju mjera ruralnog razvoja; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška investicijama u adaptaciju planinskih katuna.	250.000,00
	UKUPNO:	250.000,00

2.3.2 RAZVOJ SELA I IZGRADNJA INFRASTRUKTURE

Razlozi za podršku	Nedovoljno razvijena seoska infrastruktura (loša obezbijeđenost lokalnim putevima, vodom, električnom energijom i drugom pratećom infrastrukturom) karakteristična je za mnoga ruralna područja u Crnoj Gori. Takvo stanje otežava primjenu agrotehničkih mjera u poljoprivredi, povećava rizik od elementarnih nepogoda i negativno utiče na ekonomski i socijalni položaj stanovništva, depopulaciju sela, smanjenja poljoprivredne proizvodnje i ograničenog razvoja drugih ekonomskih aktivnosti u ruralnim sredinama. Razvoj ruralne infrastrukture ima višestruki značaj za unapređenje kvaliteta života stanovništva, podsticanje ostanka poljoprivrednih proizvođača na selu, kao i za stvaranje uslova za povratak i doseljavanje mladih ljudi u ruralna područja. Pored direktne podrške razvoju poljoprivrede, ulaganja u infrastrukturu i objekte od javnog interesa u ruralnim sredinama doprinose očuvanju društvenog života sela, unapređenju uslova za okupljanje i boravak lokalnog stanovništva, kao i razvoju povezanih djelatnosti poput eko i agroturizma. Na taj način stvaraju se uslovi za bolju promociju i plasman lokalnih poljoprivrednih proizvoda turistima i posjetiocima ruralnih područja. S obzirom na sve navedeno, realizacija ovih aktivnosti nije moguća bez podrške iz budžetskih sredstava.
Ciljevi	• poboljšanje životnih uslova i kvaliteta života u ruralnim područjima; • stvaranje uslova za razvoj poljoprivrede i diverzifikaciju ekonomskih aktivnosti na poljoprivrednim gazdinstvima i u seoskim sredinama u cjelini; • direktno i indirektno ulaganje u ruralnu infrastrukturu u cilju podsticanja ostanka stanovništva i poljoprivrednih proizvođača na selu i stvaranje uslova za povratak i doseljavanje mladih ljudi i porodica u ruralna područja; • unapređenje uslova za razvoj eko i agroturizma i bolju dostupnost i plasman poljoprivrednih proizvoda turistima i posjetiocima ruralnih područja, kroz povećanje obima poljoprivredne proizvodnje i povećanje vidljivosti poljoprivrednih proizvoda.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za poboljšanje ruralne infrastrukture, a posebno za: • izgradnju nove, adaptaciju, rekonstrukciju i opremanje postojeće lokalne infrastrukture (putna, vodna, elektro i ostala prateća infrastruktura) do pojedinih ili grupa seoskih domaćinstava, pristup katunima, kao i infrastrukturu u okviru poljoprivrednih gazdinstava; • projekte razvoja elektro mreže u ruralnim područjima, kao i projekte korišćenja solarne energije za javnu upotrebu na lokalnom nivou; • projekte podrške radu mašinskih prstenova; • objekte i sadržaje od javnog interesa u ruralnim područjima, uključujući izgradnju, adaptaciju, rekonstrukciju, sanaciju, uređenje i opremanje objekata i pripadajuće infrastrukture, kada takva ulaganja doprinose unapređenju uslova života u ruralnim sredinama, okupljanju lokalnog stanovništva i stvaranju uslova za razvoj poljoprivrede, eko i agroturizma i plasman lokalnih poljoprivrednih proizvoda i • ostale projekte ruralne infrastrukture. Ministarstvo će kontaktirati lokalne samouprave u cilju dostavljanja prioriternih zahtjeva iz oblasti koje se finansiraju ovom mjerom. Zahtjev za podršku mora sadržati odgovarajuću dokumentaciju, uključujući: opis lokacije, fotografije postojećeg stanja, opis i procijenjenu vrijednost investicije, kao i predmjer i predračun planiranih radova. Zahtjev treba da sadrži i obrazloženje značaja investicije za razvoj ruralnog područja, posebno sa aspekta broja potencijalnih poljoprivrednih proizvođača i poljoprivrednih površina koje će imati korist od realizacije predmetne investicije. Lokalne samouprave mogu dostaviti više prioriternih zahtjeva, dok će konačan izbor projekata za finansiranje izvršiti Komisija Ministarstva na osnovu raspoloživih budžetskih sredstava, stepena razvijenosti područja, značaja investicije za razvoj poljoprivrede i ruralnih sredina, kao i broja korisnika koji će imati korist od realizacije investicije.

	Za lokalne samouprave koje ispune navedene kriterijume Ministarstvo će potpisati ugovore kojima će se preciznije definisati način realizacije investicije i rokovi za završetak radova. Ostali zahtjevi moraju sadržati: opis lokacije, fotografije postojećeg stanja, opis i vrijednost investicije (uz obavezno dostavljanje predračuna), kao i obrazloženje koje pokazuje broj potencijalnih korisnika i značaj investicije za lokalnu zajednicu. Prilikom odlučivanja o podršci zahtjevima, Komisija Ministarstva naročito će uzeti u obzir: • broj poljoprivrednih gazdinstava i stanovnika koji će imati korist od realizacije investicije; • značaj investicije za unapređenje uslova za obavljanje poljoprivredne proizvodnje; • stepen razvijenosti i demografske karakteristike ruralnog područja; • doprinos investicije razvoju eko i agroturizma, kao i promociji i plasmanu lokalnih poljoprivrednih proizvoda; • spremnost podnijetog zahtjeva za realizaciju i potpunost predate dokumentacije. Sredstva podrške se dodjeljuju nakon administrativne kontrole Komisije, u obliku avansnog plaćanja. Korisnik podrške dužan je da Ministarstvu dostavi izvještaj o realizaciji investicije najkasnije do 15. decembra 2026. godine.	
Korisnici	- lokalne samouprave; - mjesne zajednice; - grupe građana; - režijski odbori; - registrovana poljoprivredna gazdinstva; - ostali vidovi organizovanja.	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro račun - avansno.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi zahtjeva korisnika. Nakon odobravanja sredstava korisnik je dužan da dostavi izvještaj o realizaciji. Administrativnu kontrolu zahtjeva sprovede Komisija Ministarstva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za programiranje; Implementaciona odgovornost – Komisija Ministarstva;	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška razvoju ruralne infrastrukture kroz nacionalni budžet	3.075.000,00
	UKUPNO:	3.075.000,00

2.3.3 PRILAGOĐAVANJE PUTEVA U RURALNIM PODRUČJIMA NA KLIMATSKE PROMJENE – GORA PROJEKAT

Razlozi za podršku	Nezadovoljavajuće stanje seoske infrastrukture, primarno u pogledu lokalnih puteva, vodosnabdijevanja i elektro-mreže, predstavlja jedan od ključnih izazova za razvoj ruralnih, a naročito udaljenih planinskih područja Crne Gore. Projekat „Adaptacija na klimatske promjene i povećanje otpornosti u crnogorskim planinskim područjima - GORA“ je drugi projekat koji Crna Gora realizuje u saradnji sa Međunarodnim fondom za razvoj poljoprivrede (IFAD). Projekat će se sprovoditi u 14 opština koje se nalaze u sjevernom dijelu Crne Gore: 13 opština sjevernog regiona: Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Kolašin, Mojkovac, Bijelo Polje, Berane, Petnjica, Rožaje, Andrijevica, Plav, Gusinje i opštini Nikšić u centralnom regionu. Kroz drugu komponentu projekta GORA, planirana je sanacija kritičnih tačaka na seoskim putevima u 14 ciljanih opština kako bi se osigurala njihova otpornost na klimatske promjene. Ova investicija direktno pomaže malim poljoprivrednim proizvođačima i klasterima, jer im omogućava lakši i sigurniji prevoz proizvoda do tržišta, smanjuje troškove transporta i povećava njihovu konkurentnost. Poseban prioritet imaju lokacije ugrožene klizištima, erozijom i poplavama. Podrška je usmjerena na konkretne kritične tačke na terenu (mikrolokacije) gdje je potrebno izgraditi jača ojačanja, propuste i kvalitetne podloge, čime se obezbjeđuje prohodnost puteva u svim vremenskim uslovima.	
Ciljevi	• poboljšanje životnih uslova i kvaliteta života u ruralnim područjima i • stvaranje uslova za razvoj poljoprivrede i diverzifikaciju ekonomskih aktivnosti na poljoprivrednim gazdinstvima i u seoskim sredinama u cjelini.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Mjera podrške će biti definisana Javnim pozivom, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom projekta. Potrošnja sredstava namjenjena za poboljšanje infrastrukture (Komponenta 2 Gora projekta) i sprovođenje operativnih troškova Gora projekta vrši se u skladu sa IFAD procedurom za javne nabavke.	
Korisnici	Opštine (lokalne zajednice iz opština obuhvaćenih projektom, grupe stanovnika iz ruralnih područja organizovanih u klastere).	
Način plaćanja	Način plaćanja biće realizovan u skladu sa Operativnim priručnikom i Javnim pozivom.	
Procedura realizacije	Mjera podrške će biti definisana Javnim pozivom, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom.	
Nadzor i kontrola	Operativna odgovornost za sprovođenje GORA projekta - Jedinica za koordinaciju GORA projekta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Prilagođavanje puteva u ruralnim područjima na klimatske promjene – Gora projekat	232,564.00
	Operativni troškovi za sprovođenje Gora projekta	32,334.89
	UKUPNO:	264,898.89

2.3.4 UNAPREĐENJE VODNE INFRASTRUKTURE – GORA PROJEKAT

Razlozi za podršku	Sjever Crne Gore suočava se sa nestašicom vode usljed klimatskih promjena (toplotni talasi, neredovne padavine). To dovodi do: smanjenja prinosa usjeva i stočne hrane, povećanog rizika od šumskih požara i erozije zemljišta, ekonomskih gubitaka za farmere i prerađivače (klanice, mljekare) koji zavise od stabilnog vodosnabdijevanja	
Ciljevi	Glavni cilj je prilagođavanje klimatskim promjenama kroz izgradnju infrastrukture za skladištenje vode kako bi se obezbijedila otpornost ruralnih područja i poljoprivredne proizvodnje.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Projekat „Adaptacija na klimatske promjene i povećanje otpornosti u crnogorskim planinskim područjima - GORA“ je drugi projekat koji Crna Gora realizuje u saradnji sa Međunarodnim fondom za razvoj poljoprivrede (IFAD). Projekat će se sprovoditi u 14 opština koje se nalaze u sjevernom dijelu Crne Gore: 13 opština sjevernog regiona: Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Kolašin, Mojkovac, Bijelo Polje, Berane, Petnjica, Rožaje, Andrijevica, Plav, Gusinje i opštini Nikšić u centralnom regionu. U okviru komponente 2, Gora projekat planira da pruži podršku za izgradnju višenamjenskih sistema za skladištenje vode poput akumulacionih bazena za kišnicu, hermetičkih rezervoara (ukopani ili nadzemni), brana za sezonske potoke (topljenje snijega) i sl.	
Korisnici	Opštine (lokalne zajednice iz opština obuhvaćenih projektom, grupe stanovnika iz ruralnih područja organizovanih u klastere).	
Način plaćanja	Način plaćanja biće realizovan u skladu sa Operativnim priručnikom i Javnim pozivom. Investicije se finansiraju iz budžeta projekta, uz učešće opština u iznosu od 20% neto troškova radova.	
Procedura realizacije	Mjera podrške će biti definisane Javnim pozivom, kojim će se bliže definisati kriterijumi i uslovi za podršku, a uskladu sa Operativnim priručnikom.	
Nadzor i kontrola	Operativna odgovornost za sprovođenje GORA projekta - Jedinica za koordinaciju GORA projekta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Unapređenje vodne infrastrukture	129.213,00
	UKUPNO:	129.213.00

3. PODRŠKA OPŠTIM SERVISIMA U POLJOPRIVREDI

3. PODRŠKA OPŠTIM SERVISIMA U POLJOPRIVREDI		
3.1 EKONOMSKE ANALIZE U POLJOPRIVREDI		
Razlozi za podršku	Reforme i prilagođavanje sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU (ZPP) još više nameću potrebu snažne institucionalne podrške koju nije moguće obezbijediti bez jačanja kadrova i istraživačko – razvojne funkcije. Stanje u Crnoj Gori iskazuje deficite u naučno-istraživačkom sektoru, koji u znatno većoj mjeri treba da podržava razvoj poljoprivrede i usklađivanje sa ZPP EU.	
Ciljevi	• razvoj poljoprivrede zasnovan na znanju; • jačanje institucionalne podrške za razvoj održive poljoprivrede; • brže sprovođenje reformi i usklađivanja sa EU ZPP, uz punu implementaciju Akcionog plana za usaglašavanje sa pravnom tekovinom EU PP11; • upravljanje FADN sistemom; • formalizacija AKIS sistema i • uspostavljanje AMIS sistema.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se usmjerava za izradu ekonomskih analiza za potrebe agrarne politike. U narednom periodu neophodno je uključiti što više poljoprivrednih gazdinstava u Sistem računovodstvenih podataka poljoprivrednih gazdinstava (FADN). Učešće poljoprivrednih gazdinstava u FADN istraživanju je dobrovoljno, a Ministarstvo će kroz model iskazane zahvalnosti svim gazdinstvima dodijeliti „FADN promotivne pakete“. Pored toga, neophodno je održavati softver FADN sistema, organizovati studijsko putovanje za prikupljače podataka i poljoprivredne proizvođače koji su u FADN sistemu. Neophodno je angažovati i eksterne stručnjake za organizaciju prikupljanja podataka, a 2026. godini planiran je početak konverzije FADN u FSDN (Farm Sustainability Data Network), za šta je neophodno planirati sredstva za izradu funkcionalne specifikacije, obuka i dr. U 2024. godini započeto je sistemsko izvještavanje cijena poljoprivrednih proizvoda. Prikupljanje cijena obavlja se preko proizvođača, otkupljivača i uvoznika, kao i sa pijava i tržnica. Plan je da se izradi softversko rješenje za prikupljanje cijena i informacija sa tržišta poljoprivrednih proizvoda, kao i registra trgovaca voćem i povrćem iz kojeg će se koristiti informacije sa tržišta poljoprivrednih proizvoda, čiji je cilj postepeno usklađivanje s EU pravnom tekovinom u dijelu koji se tiče obuhvata proizvoda, načina izvještavanja i dr. Jedna od obaveza usklađivanja poljoprivredne politike sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU jeste i funkcionalni AKIS (Agricultural Knowledge and Innovation Systems) koji podrazumijeva aktivnu saradnju, razmjenu znanja i informacija. Kao takav, sistem treba da omogući svim učesnicima u Crnoj Gori mogućnost obuke i usavršavanja, davanje savjeta, informacija, učenje o novim tehnologijama, proizvodnim praksama, metodama i sistemima upravljanja. U 2026 godini planiran je razvoj IT sistema za razmjenu informacija i uspostavljanje funkcionalnog AKIS-a. Takođe, neophodno je odabrati demo-farme, koje će demonstrirati i prenositi znanje i inovacije drugim poljoprivrednim proizvođačima.	
Korisnici	Obrazovne i naučno-istraživačke ustanove, domaće i strane kompanije, ekspertski timovi ili pojedinci, studenti deficitarnih i drugih zanimanja.	
Način plaćanja	Na bazi zahtjeva, po ispostavljenoj fakturi za ugovoreni i obavljeni posao i/ili izvještaj.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na osnovu godišnjih zahtjeva potencijalnih korisnika i rješenja Ministarstva, a odabir projekata vrši se na osnovu objektivnih kriterijuma. Odabir demo-farmi se vrši putem javnog poziva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu. Operativna odgovornost – načelnik Odjeljenja za ekonomske analize i tržište.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Sistem računovodstvenih podataka poljoprivrednih gazdinstava (FADN)	10.000,00
	Agrarni marketinški informacioni sistem (AMIS)	5.000,00
	Formalizacija AKIS-a	5.000,00
	UKUPNO:	20.000,00

3.2 PROGRAM UNAPREĐIVANJA STOČARSTVA

Razlozi za podršku	Stočarstvo predstavlja dominantnu granu ukupne poljoprivrede Crne Gore i njime se bavi najveći broj poljoprivrednih gazdinstava. U zavisnosti od vrste stoke, različit je stepen unapređivanja genetskog potencijala i poboljšanja rasne strukture. Sve veća konkurencija zahtijeva visoku proizvodnju po jedinici, odnosno priplodnom grlu, što se ne može ostvariti bez sistematičnog rada na dosljednom sprovođenju odgajivačko – selekcijskih programa za pojedine vrste i rase stoke. U sprovođenju mjera unapređivanja stočarstva Crna Gora uvodi međunarodne principe, posebno pravila i procedure Međunarodne komisije za kontrolu produktivnosti stoke (ICAR). Uspješno sprovođenje programa unapređivanja stočarstva zahtijeva i obezbjeđivanje kvalitetnog sjemena za vještačko osjemenjivanje krava i korišćenje kvalitetnih priplodnjaka tamo gdje se vještačko osjemenjivanje ne primjenjuje. Imajući u vidu karakteristike crnogorskog stočarstva (veličinu populacija, razvijenost pojedinih sektora, dosadašnji rad na unapređivanju i slično), to nije moguće obezbijediti bez podrške iz budžetskih sredstava.
Ciljevi	• poboljšanje konkurentnosti stočarske proizvodnje; • unapređivanje genetskog potencijala priplodne stoke i • uvođenje i primjena međunarodnih standarda u programima unapređivanja stoke.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se opredjeljuje za nabavku sjemena za vještačko osjemenjivanje krava, uz ispunjavanje potrebnih uslova u pogledu kvaliteta, koji se definišu javnim tenderom. Podrška može biti namijenjena i interventnima nabavkama sjemena za vještačko osjemenjivanje u cilju održavanja stočarske proizvodnje. U udaljenijim seoskim područjima, gdje nije moguće organizovati sprovođenje vještačkog osjemenjivanja, podržava se korišćenje kvalitetnih bikova za prirodni pripust, uz uslov da su odabrani i licencirani u skladu sa zakonom. Ovom mjerom biće licencirani bikovi sa područja koja su udaljena najmanje 15 km od najbliže veterinarske ambulante. Podrška se opredjeljuje za korišćenje kvalitetnih pastuva za prirodni pripust, uz uslov da su odabrani i licencirani u skladu sa zakonom. Podrška se opredjeljuje za nabavku sjemena za vještačko osjemenjivanje u cjelosti, a za licencirana priplodna grla do 120€ po grlu. Ako broj odabranih i licenciranih priplodnih grla bude veći od planom predviđenih sredstava, iznos po priplodnom grlu se proporcionalno smanjuje. Predmet podrške može biti i korišćenje u rasplodu priplodnjaka drugih stočnih vrsta (pastuvi). Programom je predviđena obuka poljoprivrednih proizvođača radi unapređenja znanja u ovoj oblasti. Podrška se opredjeljuje za steone junice u čistoj rasi od poznatih roditelja a koje su osjemenjene vještačkim putem, (kao i za junice rase buša koje u svom stadu imaju i bika rase buša a čiji roditelji ostavruju podršku kroz mjeru za očuvanje genetičkih resursa). Pravo na podršku za steone junice u čistoj rasi može se ostvariti za grla koja imaju pedigre sa podacima za najmanje jednu generaciju, a koje su vještački osjemenjene. Pravo na podršku imaju grla koja su rođena i uzgajaju se na teritoriji Crne Gore. Podrška iznosi 400€ po grlu. Uz zahtjev za podršku neophodno je dostaviti kopiju pasoša za svako grlo i potvrdu veterinarske ambulante o osjemenjivanju junice, kao i potvrdu da je majka junice vještački osjemenjena. Ukoliko podnosioc zahtjeva dostavi samo pasoše i potvrdu veterinarske ambulante o osjemenjivanju junice (koja mora biti u čistoj rasi), a ne dostavi dokaze za majku junice, premija se umanjuje i iznosi 300€ po grlu. Pored navedenih uslova i dokaza za ostvarivanje prava na podršku je i dokaz da grlo fenotipski odgovara navedenoj rasi, a što će se utvrditi terenskom kontrolom, koju sprovode službenici Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva. Rok za podnošenje zahtjeva je 31. maj 2026. godine. Podrška se opredjeljuje i za krmače, a minimalni broj grla za ostvarivanje prava na premiju je deset, a maksimalan broj grla na koji se može ostvariti premija je 100 po jednom gazdinstvu. Uslov za ostvarivanje prava na podršku je da grla borave na gazdinstvu najmanje sedam mjeseci, i da su ista zatečena na gazdinstvu podnosioca zahtjeva prilikom kontrole na terenu. Pravo na podršku ne mogu ostvariti grla koja nemaju komercijalni značaj (ovo se odnosi na sve one rase koje se gaje kao kućni ljubimci). Poljoprivredni proizvođači kod kojih je izvršena kontrola od strane službenika Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove (zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu) i koji ispunjavaju minimalne uslove zaštite dobrobiti svinja ostvariće podršku u iznosu od 150 eura po grlu i to za svako grlo, a poljoprivredni

	proizvođači kod kojih je prilikom kontrole utvrđeno da ne ispunjavaju minimalne uslove zaštite dobrobiti svinja ostvariće pravo na podršku u iznosu od 75 eura po grlu. Uz zahtjev za podršku neophodno je dostaviti kopiju godišnjeg popisa svinja (31. decembar 2025. godine). Novi godišnji popis svinja (01. jul 2026. godine) neophodno je dostaviti na uvid službenicima Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva prilikom terenske kontrole na osnovu čega će se izvršiti terenska kontrola. Rok za podnošenje zahtjeva je 31. maj 2026. godine. Uslov za plaćanje je da je poljoprivredno gazdinstvo registrovano u Registru poljoprivrednih gazdinstava i Centralnom registru gazdinstava i životinja uz obavezu da držalac životinja uredno vodi evidenciju, da vrši godišnje popise svinja u skladu sa zakonom i da su nad životinjama sprovedene mjere po Programu obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u prethodnoj odnosno tekućoj godini. Gazdinstva su dužna da u uzgoju životinja poštuju propise iz zaštite zdravlja i dobrobiti životinja i identifikacije i registracije životinja, kao i preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse. Direkcija za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva vrši administrativnu kontrolu zahtjeva i utvrđuje stanje na terenu: minimum 50% podnesenih zahtjeva. Ukoliko se administrativnom ili terenskom kontrolom utvrdi da podnosilac zahtjeva ne ispunjava kriterijume i uslove definisane mjerom predmetni zahtjev će biti odbijen. Zahtjevi koji su podnijeti nakon isteka roka odnosno neblagovremeno podnijeta dokumentacija se neće razmatrati. Terenska kontrola će sačiniti zapisnik sa ustanovljenim činjeničnim stanjem prilikom terenske kontrole. Prije zaključenja zapisnik će se pročitati podnosiocu zahtjeva kako bi bio upoznat sa ustanovljenim stanjem zatečenim na terenu. Na kraju Zapisnika će se navesti da je isti pročitao i da nijesu stavljene primjedbe ili će se, ako su primjedbe stavljene, ukratko navesti njihov sadržaj. Ako podnosilac zahtjeva odbije da potpiše zapisnik ili napusti mjesto održavanja terenske kontrole prije zaključenja zapisnika, to se unosi u zapisnik, kao i razlozi zbog kojih zapisnik nije potpisan. Takođe, ukoliko podnosilac zahtjeva potpiše Zapisnik bez primjedbi smatraće se da je saglasan sa istim. Zapisnik će potpisati ovlaštena službena lica Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva. <u>Podrška za nabavku kontejnera Veterinarskim ambulancama:</u> Podrška se odnosi na nabavku kontejnera za čuvanje sjemena i tečnog azota za vještačko osjemenjivanje krava, iznos podrške će iznositi do 50 %. Ukupan iznos sredstava za nabavku kontejnera će iznositi 50.000,00 eura, a specifični kriterijumi za podršku, biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina zahtjeva za podršku prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, visina podrške se proporcionalno smanjuje.	
Korisnici	Poljoprivredna gazdinstva uključena u realizaciju odgajivačko – selekcijskih programa u stočarstvu. Poljoprivredna gazdinstva koja ispunjavaju kriterijume utvrđene Agrobudžetom i Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Isplata po komponentama: • isplata odabranom dobavljaču sjemena u skladu sa zaključenim Ugovorom; • uplatom na žiro račun poljoprivrednim gazdinstvima po spiskovima Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva i • na račun korisnika u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku utvrđene Javnim pozivom.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva putem redovnih prijava na premije i putem javnih poziva	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za stočarstvo; Implementaciona odgovornost – načelnik Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u oblasti stočarstva.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Sjeme za vještačko osjemenjivanje krava	380.000,00

	Premije za licencirane bikove	60.000,00
	Premije za licencirane pastuve	25.000,00
	Premije za steone junice	520.000,00
	Premije za krmače	180.000,00
	Premija za živinarstvo (Zaostala isplata iz 2025. godine)	535.000,00
	Podrška za nabavku kontejnera	50.000,00
	UKUPNO:	1.750.000,00

3.3 SERTIFIKACIJA GEOGRAFSKOG PORIJEKLA VINA

Razlozi za podršku	Zakonom o vinu („Sl. list CG“, broj 41/16, drugi zakon 84/24 i 89/25) uveden je novi sistem označavanja i kategorisanja vina, a donošenjem Odluke o određivanju regiona za proizvodnju vina („Sl. list CG“, broj 65/17) omogućena je implementacija sistema geografskog označavanja i sertifikacija crnogorskih vina, koji je u kompatibilan sa geografskim označavanjem vina u Evropskoj uniji (tzv. PDO/PGI sistem). Sistem podrazumijeva strogu kontrolu porijekla grožđa, a s tim u vezi i (ne)mogućnost dodjele geografske oznake. Oznaka porijekla i geografska oznaka (u daljem tekstu: oznaka) su dva nivoa zaštite geografskog porijekla vina, koja se odnose, prije svega, na definisana homogena područja - regione i subregione (sa približno istim agroekološkim uslovima, karakterističnim sortimentom vinove loze i tehnologijom proizvodnje), a koji opredjeljuju karakteristike vina. Do sada su zaštićeni nazivi za sve oznake, osim za vinogradarski subregion Jadransko zaleđe. Zaštićeni naziv oznake je preduslov za sertifikaciju vina. Potrebno je podržati finansijski i logistički aktivnosti vinara na sertifikaciji geografskog porijekla njihovih vina u područjima za koja su već zaštićeni nazivi oznake. Osim unapređenja valorizacije proizvodnje, mogućnosti boljeg plasmana vina na domaćem i međunarodnom tržištu što je cilj svakog proizvođača, sistem označavanja i zaštite geografskog porijekla vina, ekstremno je važan za postizanje i očuvanje atraktivnosti i reputacije države kao vinske destinacije, kao i model za očuvanje autentičnosti, tradicije i različitosti na međunarodnom tržištu vina. Poseban aspekt je sinergetski efekat poljoprivrede i turizma na obostranu korist – obogaćivanje turističke ponude i izvoz vina na kućnom pragu kroz turističku potrošnju.
Ciljevi	• efikasnija implementacija sistema zaštite geografskog porijekla vina; • očuvanje autentičnosti i vinske tradicije na međunarodnom tržištu; • postizanje i očuvanje atraktivnosti i reputacije države kao vinske destinacije kroz promociju lokalnih sredina i za njih karakterističnih vina sa sertifikovanim geografskim porijeklom; • poboljšanje konkurentnosti sektora vina i tržišne vrijednosti vina i • podsticanje udruživanja proizvođača u lokalnim sredinama i održivog razvoja od lokalnog nivoa do nacionalnog.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Komponenta 1: Zaštita naziva oznake Opredjeljuje se podrška za pripremu i definisanje Specifikacije proizvoda za zaštitu naziva i registraciju oznake. Ostvarivanje prava na podršku za zaštitu naziva oznake imaju registrovana udruženja proizvođača vina, ili pojedinačni proizvođač u opravdanim slučajevima, koji zadovoljavaju uslove definisane Zakonom o vinu. Uz zahtjev za podršku prilaže se Specifikaciju proizvoda za konkretnu oznaku, spisak svih vina koje proizvode potpisnici zahtjeva za zaštitu naziva oznake i dokaz o registraciji udruženja. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascima, koji su propisani Zakonom i pratećim podzakonskim aktima. Iznos podrške je do 5.000€ po oznaci. Komponenta 2: Sertifikacija geografskog porijekla konkretnog vina Opredjeljuje se finansijska podrška za sertifikaciju geografskog porijekla konkretnog vina zbog dodatnih izdataka generisanih značajnim promjenama u označavanju i predstavljanju vina nakon sticanja sertifikata. Da bi ostvarili pravo na podršku za sertifikovano vino, svako pravno ili fizičko lice, dužno je da u skladu sa Zakonom o vinu, osim kontrole kvaliteta vina radi stavljanja u promet, uredno vodi vinarsku evidenciju, blagovremeno dostavi obavezne izjave o berbi, proizvodnji, obradi i o zalihama vina. Do podnošenja zahtjeva za sertifikaciju, neophodno je da prođu barem dva proizvodna ciklusa (dvije vinske godine) ukoliko vinar raspolaže sa zalihama vina, odnosno, ukoliko zahtjev za sertifikaciju određene količine vina premašuje godišnji obim proizvodnje toga vina. Do podnošenja zahtjeva za sertifikaciju „starijih“ vina, koja su označena i tradicionalnim terminima „arhivsko vino“ i „rezervisano vino“, potrebno je dostaviti obavezne izjave za adekvatni broj kontinuiranih proizvodnih ciklusa. Uz zahtjev za podršku dostavlja se kompletna dokumentacija neophodna za sertifikaciju konkretnog vina, etiketa vina nakon sertifikacije. Iznos podrške je do 300€ po proizvodu i ne više od 1.500€ po proizvođaču u toku budžetske godine.
Korisnici	Pravna i fizička lica, preduzetnici, registrovana udruženja vinogradara i vinara.

Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro račun, u skladu sa predviđenom namjenom.	
Procedura realizacije	Osnov za isplatu podrške je: Komponenta 1: odobrena i objavljena na sajtu Ministarstva Specifikacija proizvoda za naziv oznake porijekla/geografske oznake vina. Komponenta 2: sertifikovano vino, tj. sertifikat kojim se dozvoljava označavanje vina konkretnim zaštićenim nazivom geografskog porijekla.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za vinogradarstvo i vinarstvo.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Podrška za zaštitu naziva i registraciju oznake	5.000,00
	Podrška za sertifikovano vino	10.000,00
	UKUPNO:	15.000,00

3.4 POLITIKA KVALITETA – ŠEME KVALITETA

Razlozi za podršku	Kvalitet proizvoda je važan element za pozicioniranje na tržištu i postizanje konkurentnosti u poljoprivredi. Konkurentnost je moguće unaprijediti vertikalnim integrisanjem poljoprivredne proizvodnje i prerade u jedinstvene šeme kvaliteta, odnosno zaštitu naziva proizvoda nekom od zakonski prepoznatih šema kvaliteta. Na taj način je moguće garantovati i veći nivo sledljivosti proizvoda, što je veoma značajno sa stanovišta potrošača. Šeme kvaliteta koje obuhvataju: oznaku porijekla, geografsku oznaku, oznaka garantovano tradicionalni specijalitet, oznaku viši kvalitet, dodatni su elementi garancije kvaliteta proizvoda. Navedeni sistemi podrazumijevaju formiranje grupa proizvođača, uspostavljanje sistema, uspostavljanje posebnog vida internog i eksternog nadzora. U crnogorskoj poljoprivredi i prerađivačkoj industriji učinjeni su važni koraci u pravcu uspostavljanja sistema politike kvaliteta, ali su za jačanje konkurentnosti potrebni intenzivniji koraci. Crna Gora ima značajan potencijal za proizvodnju proizvoda višeg kvaliteta, koje treba da prati adekvatna promocija i informacije o dodatnom kvalitetu, kako od strane države, regiona, lokalnih zajednica tako i od strane proizvođača. Podrška za unapređivanje proizvodnje i podsticaji podizanju kvaliteta proizvoda i uspostavljanju šema kvaliteta, mogu u značajnoj mjeri unaprijediti i mogućnosti plasmana poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda na domaćem tržištu, naročito kroz turističku ponudu i potrošnju. Budući da je proces usklađivanja domaćeg zakonodavstva sa propisima EU veoma zahtjevan, potrebno je nastaviti jačanje institucija neophodnih za implementaciju šema kvaliteta, tj. opredjeljivanje podrške kontrolnim tijelima za usluge kontrole i sertifikacije registrovanih šema kvaliteta, obzirom da je broj poljoprivredno-prehrambenih proizvoda registrovanih šema kvaliteta na zadovoljavajućem nivou, dok je sertifikacija istih na veoma niskom nivou.
Ciljevi	• unapređivanje kvaliteta proizvoda; • održavanje specifičnosti i raznolikosti crnogorske proizvodnje i kuhinje; • zaštita od bilo kakve zloupotrebe, imitiranja i obmane; • doprinos održivom razvoju ruralnih područja; • povećanje tržišne vrijednosti proizvoda priznate dodatne vrijednosti; • povećano povjerenje potrošača; • održavanje tradicije u poljoprivrednoj proizvodnji i praksi; • jačanje konkurentnosti poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda; • uspostavljanje i jačanje veze između turizma, poljoprivrede i ekonomije; • obezbjeđivanje stabilne ponude hrane dodatne vrijednosti i • promocija lokaliteta, regiona i države.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Opredjeljuje se podrška udruženjima ili proizvođaču poljoprivrednog ili prehrambenog proizvoda za pripremu i realizaciju procesa registracije kolektivnih šema kvaliteta (oznaka porijekla, geografska oznaka, oznaka garantovano tradicionalnog specijaliteta) kao i oznake viši kvalitet) u skladu sa Zakonom o šemama kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda („Službeni list CG“, broj 22/17, 140/25) i Zakonom o jakim alkoholnim pićima („Službeni list CG“, broj 3/23), u zavisnosti odvrste šeme kvaliteta i kategorije proizvoda.. Podrška se opredjeljuje grupi proizvođača koja je definisala plan aktivnosti, organizovala sastanke/edukacije sa članovima udruženja, pripremila dokumentaciju za registraciju određene šeme kvaliteta i specifikaciju troškova za realizaciju registracije određene šeme kvaliteta. Bliži kriterijumi biće definisani Javnim pozivom. Opredjeljuje se podrška udruženjima proizvođača koja su registrovala oznaku porijekla, geografsku oznaku, oznaku garantovano tradicionalnog specijaliteta ili oznaku viši kvalitet kod Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.za sprovođenje obuka – edukacija radi pripreme za proces kontrole i sertifikacije, sprovođenje internih kontrola, senzornih analiza ili drugih neophodnih aktivnosti u oblasti šema kvaliteta. Maksimalan iznos podrške po udruženju na godišnjem nivou iznosi do 3.000,00 eura. Podrška se isplaćuje na osnovu sledeće dokumentacije: zahtjeva udruženja proizvođača, programa/agende obuke od strane relevantnog stručnog lica ili kompetentnih pravnih lica ili

	naučne institucije, dokaza o kompetencijama u određenoj oblasti u zavisnosti od teme obuke relevantnog stručnog lica ili kompetentnih pravnih lica ili naučne institucije; ugovora o djelu između udruženja i relevantnog stručnog lica ili kompetentnih pravnih lica ili naučne institucije; dokaza o uplati sredstava, izvještaj o rezultatima obuke, uvidima i usvojenim znanjima i informacija o članovima udruženja koji su prisustvovali obuci. Opredjeljuje se podrška ovlaštenim kontrolnim/sertifikacionim tijelima za usluge kontrole i sertifikacije registrovanih šema kvaliteta. Podrška se ostvaruje na osnovu podnijetog zahtjeva i dokaza o troškovima kontrole i sertifikacionih usluga u iznosu od 100% od iznosa (faktura, računa). Bliži uslovi za podršku za usluge vršenja kontrole i sertifikacije ovlaštenih kontrolnih/sertifikacionih tijela u oblasti šema kvaliteta biće definisani Javnim pozivom i Ugovorom.	
Korisnici	- Udruženja proizvođača koja planiraju i podnose zahtjev sa pratećom dokumentacijom za registraciju oznake porijekla, geografske oznake, oznake garantovano tradicionalnog specijaliteta ili oznake viši kvalitet; - Udruženjima proizvođača koja su registrovala oznaku porijekla, geografsku oznaku, oznaku garantovano tradicionalnog specijaliteta ili oznaku viši kvalitet kod Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede - Ovlašćena kontrolna/sertifikaciona tijela za šeme kvaliteta	
Način plaćanja	- Podnosiocima zahtjeva (udruženjima) na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima definisanim javnim pozivom. - Udruženjima proizvođača koja su registrovala oznaku porijekla, geografsku oznaku, oznaku garantovano tradicionalnog specijaliteta ili oznaku viši kvalitet na žiro račun u skladu sa definisanim kriterijumima i uslovima. - Ovlaštenim kontrolnim/sertifikacionim tijelima na žiro-račun u skladu sa kriterijumima i uslovima definisanim javnim pozivom i ugovorom.	
Procedura realizacije	U skladu sa kriterijumima i uslovima definisanim ovom uredbom i javnim pozivima.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – samostalna savjetnica I za šeme kvaliteta	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Učešće u troškovima za pripremu udruženja proizvođača i realizaciju procesa registracije kolektivne šeme kvaliteta (oznaka porijekla, geografska oznaka, oznaka garantovano tradicionalnog specijaliteta i oznaka „Viši kvalitet“).	20.000,00
	Učešće u troškovima obuka - edukacija (radi pripreme za proces kontrole i sertifikacije, sprovođenje internih kontrola, senzornih analiza ili drugih neophodnih aktivnosti u oblasti šema kvaliteta) prema udruženjima proizvođača koja su registrovala oznaku porijekla, geografsku oznaku, oznaku garantovano tradicionalnog specijaliteta ili oznaku viši kvalitet.	20.000,00
	Podrška za operativne troškove ovlaštenih kontrolnih/sertifikacionih tijela za šeme kvaliteta.	10.000,00
	UKUPNO:	50.000,00

3.5 PODRŠKA CERTIFIKACIJI ORGANSKIH PROIZVOĐAČA

Razlozi za podršku	Crnogorska poljoprivreda, uprkos svom obimu, nudi široku paletu proizvoda čiji plasman na tržište zahtijeva strogo poštovanje standarda kontrole i nadzora, u skladu sa rastućim potrebama potrošača i pravnom tekovinom EU. Dosadašnji naponi bili su usmjereni na jačanje institucija kroz kontinuirano stručno osposobljavanje kadra i unapređenje sistema kontrole kvaliteta. S obzirom na to da je proces usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa evropskim propisima veoma zahtjevan, prioritet je dodatno osnažiti i unaprijediti operativno djelovanje kontrolnih tijela u sektoru organske proizvodnje. Fokus na jačanju kapaciteta ovih tijela osigurava adekvatan nadzor nad subjektima upisanim u Registar organske proizvodnje, čime se garantuje integritet sertifikacionog procesa i osigurava dugoročno povjerenje u autentičnost organskih proizvoda.	
Ciljevi	• jačanje podrške za nadzor održive poljoprivrede; • efikasnija kontrola kvaliteta i sertifikacija proizvoda; • podrška širenju organskih površina kroz bolji sistem nadzora; • modernizacija kontrole primjenom novih tehnologija.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Finansijska podrška namijenjena je pokrivanju troškova kontrolnih i sertifikacionih usluga za sve proizvođače koji su upisani u Registar subjekata u organskoj proizvodnji. Cilj ove mjere je smanjenje finansijskog opterećenja proizvođača i podsticanje kontinuiteta u primjeni strogih standarda organske poljoprivrede. Pravo na dodjelu sredstava ostvaruje se nakon sprovedene terenske kontrole od strane ovlaštenog kontrolnog tijela, kao i nakon sprovedene administrativne provjere koju vrši komisija nadležnog Ministarstva. Podrška za organske proizvođače se ostvaruje na osnovu podnešenih zahtjeva i dokaza o troškovima kontrole i sertifikacionih usluga u iznosu od 50% od iznosa (fakture, računa). Bliži kriterijumi koji se odnose na uslove prijave, potrebnu dokumentaciju i precizne rokove za podnošenje zahtjeva, biće definisani i objavljeni putem Javnog poziva.	
Korisnici	Proizvođači upisani u Registar subjekata za organsku proizvodnju	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun u skladu sa kriterijumima i uslovima definisanim Javnim pozivom.	
Procedura realizacije	Osnov za isplatu sredstava predstavlja podneseni zahtjev uz dokaz o realizovanim uslugama. Podrška se odobrava u visini od 50% iznosa dostavljene fakture ili računa za usluge kontrole i sertifikacije.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za organsku proizvodnju.	
Finansijski plan	UKUPNO:	Iznos u €
		60.000,00

3.6 UVOĐENJE STANDARDA KVALITETA I BEZBJEDNOSTI HRANE

Razlozi za podršku	Crna Gora ima znatan potencijal u proizvodnji proizvoda višeg kvaliteta, ali je on za sada još nedovoljno korišćen. Neadekvatna tehnološka opremljenost manjih pogona u kojima se primjenjuju tradicionalne metode proizvodnje hrane otežavaju ispunjavanje zahtjeva iz „higijenskog paketa“ odražavaju se na njihovu konkurentnost. Podrška za unapređivanje proizvodnje (adaptacija objekata, primjena dobre higijenske prakse, dobre proizvođačke prakse) i podsticaji podizanju kvaliteta proizvoda i uspostavljanju šema za postizanje viših standarda, pogotovo uz povezivanje primarne proizvodnje i prerade, mogu u znatnoj mjeri povećati mogućnosti plasmana poljoprivredno prehrambenih proizvoda na domaćem tržištu, naročito preko turizma.
Ciljevi	• unapređivanje kvaliteta proizvoda; • jačanje konkurentnosti poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda; • jačanje crnogorskih poljoprivrednih proizvoda za inostrana tržišta i • obezbjeđivanje stabilne ponude bezbjedne i kvalitetne hrane.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za: - Uvođenje, sertifikaciju ili resertifikaciju sistema kvaliteta i bezbjednosti hrane. Podrška se odnosi na troškove uvođenja, sertifikacije ili resertifikacije sistema kvaliteta i bezbjednosti hrane i iznosi najviše 50% ukupnih troškova uvođenja, sertifikacije ili resertifikacije, maksimalno do 4.000€ po projektu. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava za podršku biće definisani Javnim pozivom koji će objaviti Ministarstvo. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na sajtu Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. - Laboratorijsku kontrolu kvaliteta poljoprivrednih, prehrambenih proizvoda (vina, alkoholnih pića, eteričnog ulja, maslinovog ulja, meda i drugih pčelinjih proizvoda, proizvodi od voća, povrća i žitarica) i laboratorijsku analizu zemljišta. Pravo na nadoknadu troškova za obavljenу fizičko-hemijsku analizu vina, alkoholnog pića, maslinovog i eteričnog ulja, meda i drugih pčelinjih proizvoda prilikom stavljanja proizvoda u promet, mogu da ostvare registrovani proizvođači koji su upisani u odgovarajuće registre MPŠV. Visina podrške je 80% od ukupnih troškova analize, na osnovu dostavljenog zahtjeva, upisa u odgovarajući registar (dozvole za promet gdje je zakonima predviđeno), rezultata analize i dokaza o uplati. Maksimalna visina podrške po proizvođaču je do 500€. Prihvatljivi zahtjevi su zahtjevi koji su dostavljeni od 1. decembra 2025. godine do 1. decembra 2026. godine. Rok za dostavljanje zahtjeva je do 1. decembar 2026. godine. Prihvatljivi rezultati analiza su od 1. decembra 2025. godine do 1. decembra 2026. godine. - Obavljene fizičko-hemijske analize i organoleptičku analizu poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda prilikom učešća na regionalnim i međunarodnim takmičarskim manifestacijama/sajmovima. Pravo na navedenu podršku imaju registrovani proizvođači koji su upisani u odgovarajuće registre MPŠV. Visina podrške je 50% od ukupnih troškova analize, na osnovu dostavljenog zahtjeva, upisa u odgovarajući registar (dozvole za promet gdje je zakonima predviđeno), potvrde/dokaza o učešću od strane organizatora manifestacije/sajma, rezultata/izvještaja analize i dokaza o uplati. Maksimalna visina podrške po proizvođaču je do 200€. Prihvatljivi zahtjevi su zahtjevi koji su dostavljeni od 1. decembra 2025. godine do 1. decembra 2026. godine. Rok za dostavljanje zahtjeva je 1. decembar 2026. godine. Prihvatljivi rezultati analiza su od 1. decembra 2025. godine do 1. decembra 2026. godine.
Korisnici	Za uvođenje, sertifikaciju ili resertifikaciju sistema kvaliteta i bezbjednosti hrane pravna lica, koja su registrovana za obavljanje poljoprivredne djelatnosti i registrovani u odgovarajuće registre MPŠV u zavisnosti od sektora proizvodnje. Za obavljenу fizičko-hemijsku u skladu sa komponentom 2 i fizičko-hemijske analize i organoleptičku analizu u skladu sa komponentom 3, registrovani proizvođači koji su upisani u odgovarajuće registre MPŠV.
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro račun, u skladu sa Javnim pozivom za troškove uvođenja, sertifikacije ili resertifikacije sistema upravljanja kvalitetom i bezbjednosti hrane.

	Podnosiocima zahtjeva na žiro račun, u skladu sa predviđenom dokumentacijom i računom.	
Procedura realizacije	Osnova za obračun i isplatu podrške su predviđena dokumentacija i računi o realizovanoj investiciji.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – samostalna savjetnica I za šeme kvaliteta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Učešće u troškovima uvođenja, sertifikacije ili resertifikacije sistema upravljanja kvalitetom i bezbjednosti hrane (do 50% ukupne vrijednosti projekta).	20.000,00
	Nadoknada dijela troškova za fizičko-hemijske analize.	6.000,00
	Nadoknada dijela troškova za fizičko-hemijske i organoleptičke analize prilikom učešća na regionalnim i međunarodnim takmičarskim manifestacijama/sajmovima.	4.000,00
	UKUPNO:	30.000,00

3.7 PROMOCIJA POLJOPRIVREDNIH PROIZVODA I POLJOPRIVREDE, EDUKACIJA I STUDIJSKA PUTOVANJA POLJOPRIVREDNIH PROIZVOĐAČA

Razlozi za podršku	Jedna od karakteristika crnogorske poljoprivrede je da tržištu nudi veoma raznovrsnu paletu proizvoda, ali ne i u kontinuitetu. Često potrošači nemaju dovoljno informacija o tim proizvodima, posebno turisti koji dolaze u Crnu Goru, kao i potrošači van Crne Gore. S druge strane, mali proizvođači i prerađivačka industrija nijesu u mogućnosti da samostalno promovisu sopstvene proizvode. U skladu sa tendencijom rasta konkurentnosti poljoprivrednih proizvoda i potrebom ispunjavanja međunarodnih standarda kvaliteta proizvoda, postoji potreba da crnogorski proizvođači kroz edukaciju, različite vidove posjeta i razmjene iskustava sa kolegama iz inostranstva, steknu nova znanja i unaprijede svoju proizvodnju, koja će doprinijeti daljem razvoju crnogorske poljoprivrede odnosno dati doprinos u primjeni novih tehnologija u proizvodnji. Nedostatak ekonomije obima može se nadomjestiti promovisanjem odgovarajućih tržišnih aktivnosti za specifične proizvode. Stoga je potrebno i dalje pružati podršku i intenzivirati rad na promociji i marketingu crnogorskih proizvoda i usmjeriti aktivnosti ka što obimnijem organizovanju studijskih posjeta i edukacija u cilju primjene iskustava međunarodnih proizvođača u svrsi efektivnog iskorištavanja domaćih resursa i uvođenja novih tehnologija u procesu proizvodnje.	
Ciljevi	• jačanje konkurentnosti putem promocije crnogorskih poljoprivrednih proizvoda u zemlji i inostranstvu; • unapređenje prodaje poljoprivrednih proizvoda kroz oglašavanje; • uspostavljanje i jačanje veze između turizma i poljoprivrede; • povećana saradnja između poljoprivrednika iz Crne Gore i inostranstva i • podizanje svijesti potrošača o kvalitetu proizvoda i zdravim stilovima života.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Mjera jačanja konkurentnosti poljoprivrede se sprovodi kroz podršku raznim vidovima promotivnih kampanja: - učešće na regionalnim i međunarodnim sajmovima i izložbama; - organizovanje lokalnih sajmova, izložbi i drugih manifestacija vezanih za poljoprivredu i ruralni razvoj; - studijske posjete poljoprivrednih proizvođača u inostranstvu; - promocija poljoprivrednih proizvoda. Pravo na sredstva podrške kroz ovu mjeru mogu ostvariti fizička i pravna lica koja dostave zahtjev i u sklopu njega, validne dokaze o plaćanju za sve troškove nastale u vezi organizovanja događaja za koji potrežuje podršku (originalnu fakturu na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnicu ili ovjereni izvod iz banke, ili fiskalizovani račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Zahtjev mora sadržati Izvještaj o realizovanim aktivnostima u kojem su navedeni naziv i vrsta događaja, agenda, trajanje događaja, broj učesnika, svrha održavanja, prikaz svih ostvarenih troškova sa dokazima o plaćanju, kao i foto zapise sa manifestacije. Zahtjev za podršku podnosi se po održavanju događaja (sajmovi, izložbe, manifestacije, studijske posjete i sl). Podrška se pruža u iznosu do 50% utrošenih i opravdanih sredstava, a maksimalno do 5.000 eura po zahtjevu. Prihvatljivi su zahtjevi koji se odnose na događaje koji su održani i troškove koji su nastali u 2025. godini. Podrška se sprovodi u vidu kofinansiranja.	
Način plaćanja	Komisija koju formira Ministarstvo odobrava sredstva za podršku na osnovu administrativne kontrole zahtjeva i procjene doprinosa održanog događaja promociji poljoprivrednih proizvoda i poljoprivrede, nakon čega se vrši isplata sredstava podnosiocima zahtjeva na žiro račun.	
Procedura realizacije	Komisija odobrava sredstva za podršku na osnovu prispjelih zahtjeva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu; Implementaciona odgovornost – Komisija Ministarstva.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Promocija poljoprivrednih proizvoda i poljoprivrede	75.000,00
	UKUPNO:	75.000,00

3.8 TEHNIČKA I ADMINISTRATIVNA PODRŠKA ZA SPROVOĐENJE PROGRAMA

Razlozi za podršku	Sprovođenje agrarne politike, kao i ispunjavanje preuzetih brojnih međunarodnih obaveza koje zahtijevaju jačanje institucionalnih administrativnih kapaciteta iziskuje značajnu finansijsku podršku. Brojne su obaveze u oblasti usklađivanja zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU, a posebno u efikasnoj i kvalitetnoj primjeni zakonske regulative. Brojni međunarodni i EU projekti nameću dodatne finansijske obaveze Ministarstvu. Ministarstvo je partner u više međunarodnih INTERREG projekata, koji se finansiraju po principu refundacije realizovanih i opravdanih troškova. Proces pregovora sa Evropskom komisijom i sprovođenje reformi zahtijevaju saradnju s najširim krugom zainteresovanih strana: udruženjima poljoprivrednih proizvođača, civilnim sektorom, lokalnim samoupravama. Takođe, za uspjeh reformskih aktivnosti veoma je važna pravovremena i kvalitetna medijska prezentacija.	
Ciljevi	• jačanje tehničke i institucionalne podrške za razvoj poljoprivrede; • brže i efikasnije sprovođenje reformi u procesu pregovora s Evropskom komisijom; • jačanje kadrovskih potencijala i uslova za njihov rad; • sprovođenje pregovaračkog procesa sa EU; • redovno i kvalitetno informisanje javnosti o mjerama agrarne politike i stepenu napretka u procesu EU integracija; • sprovođenje međunarodnih i EU projekata u skladu sa predviđenom dinamikom i • izrada tehničke dokumentacije za prioritetne projekte od interesa za poljoprivredu.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za: - konsulatanske usluge, projekti i studije; - sprovođenje obaveza u EU integracijama, sprovođenje obaveza iz EU agende, vođenje pregovora s Evropskom komisijom, praćenje obaveza koje proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, angažovanje konsultanata u oblasti Pregovaračkog poglavlja 11, troškovi usklađivanja zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU i druge aktivnosti koje proizilaze iz pregovaračkog postupka pristupanja EU; - izrada projektne dokumentacije za prioritetne projekte i programe od interesa za poljoprivredu; - podrška implementaciji projekata finansiranih od strane EU/IPA fondova i drugih međunarodnih fondova u sektoru poljoprivrede; - realizaciju međunarodnih projekata koji se realizuju u sektoru poljoprivrede i ribarstva, u visini utvrđenoj ovom mjerom te ukoliko opredijeljena sredstva ne budu dovoljna koristiće se i sredstva iz donacija Food4Health projekta; - aktivnosti savjetodavnih tijela.	
Korisnici	Zaposleni u Ministarstvu, eksperti, obrazovne institucije, konsultantske firme, elektronski i štampani mediji.	
Način plaćanja	Na bazi ugovora, ovjerenog zahtjeva, fakture, dostavljenog izvještaja, specifikacije opreme, tehničke dokumentacije, završenog uspješnog tendera ili javnog oglasa.	
Procedura realizacije	Na bazi zahtjeva, ugovora, po ispostavljenoj fakturi za ugovoreni i obavljeni posao i/ili izvještaj.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Odjeljenja za međunarodnu saradnju i IPA projekte.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Konsulatanske usluge, projekti i studije	58.801,00
	UKUPNO:	58.801,00

3.9.TEHNIČKA POMOĆ IPARD PROGRAM		
Razlozi za podršku	Pružanje tehničke pomoći i pokrivanje troškova vezanih za implementaciju IPARD III programa. Neophodno za pripremu i sprovođenje mjera, monitoring, evaluaciju i promociju Programa.	
Ciljevi	- pomoć u implementaciji, monitoringu i evaluaciji IPARD III programa; - promocija IPARD III mjera kroz različite kanale komunikacije; - podrška organima uključenim u izradu i sprovođenje Programa i - posebni ciljevi: monitoring i evaluacija, protok informacija, studije, obuke, seminari, eksterni eksperti, osnivanje LAG-ova, jačanje kapaciteta lokalnih subjekata i administracije.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Sredstva za sprovođenje ove mjere su opredijeljena IPARD III programom kroz Mjeru 9 – Tehnička pomoć u iznosu od 1.494.118,00€ (za programski period od 2021-2027 godine) od čega je nacionalni doprinos 224.118,00€. Intenzitet podrške, izražen kao udio javne podrške u prihvatljivim troškovima iznosi do 100%, od čega je doprinos EU sredstava 85%, dok je nacionalni doprinos 15%. U skladu sa procedurama o sprovođenju ove mjere neophodno je prepoznati sredstva u budžetu Crne Gore kako bi se nakon realizacije i isplate aktivnosti, sredstva povlačila sa IPA računa i uplaćivala u Budžet Crne Gore. Mjera obuhvata tehničku pomoć za sve IPARD mjere. Prihvatljivi troškovi zasnivaju se na realnim troškovima dokazanim računima ili računovodstvenim dokazima. Nabavke se sprovode u skladu sa PRAG pravilima i finansijskom regulativom EU. Prihvatljivi troškovi su definisani listom prihvatljivih troškova odobrene od strane EK, dok su aktivnosti definisane godišnjim akcionim planom za sprovođenje Mjere 9, IPARD III programa.	
Korisnici	Primarni korisnik: IPARD Upravljačko tijelo – Direktorat za ruralni razvoj (MPŠV), i ostali korisnici prepoznati IPARD III programom, Mjera 9.	
Način plaćanja	Plaćanja vrši korisnik na osnovu dokaza (računi, fakture, ugovor, izvještaj, dokumenti ekvivalentne vrijednosti i dr.). Određeni troškovi (prevoz, dnevnice, smještaj) obračunavaju se kao paušalni iznosi u skladu sa pravilima javnog sektora Crne Gore. Prihvatljivi su samo troškovi koji se nalaze na Listi prihvatljivih troškova koja je odobrena od strane Evropske komisije.	
Procedura realizacije	Realizacija aktivnosti u skladu sa Uredbom o realizaciji i postupku korišćenja sredstava iz Mjere 9 – Tehnička pomoć iz Instrumenta pretpristupne pomoći Evropske unije (IPARD III program), PRAG pravilima i Priručnikom za mjeru TA. Aktivnosti moraju biti obuhvaćene godišnjim akcionim planom za mjeru Tehničke pomoći, a u skladu sa Listom prihvatljivih troškova. Izvještavanje o troškovima se vrši kroz godišnji izvještaj o implementaciji.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za tehničku pomoć i odnose sa javnošću (PR) ruralnog razvoja.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Tehnička pomoć IPARD program	197.699,00
	UKUPNO:	197.699,00

4. SOCIJALNI TRANSFERI SEOSKOM STANOVNIŠTVU	
4.1 PROGRAM STARAČKIH NAKNADA I POLJOPRIVREDNO OSIGURANJE	
Razlozi za podršku	U ruralnim područjima Crne Gore živi značajan broj domaćinstava čiji se članovi bave poljoprivredom kao jednim i glavnim zanimanjem, ali nijesu bili u mogućnosti da ostvare pravo na penziju, naknadu ili drugo socijalno davanje. Time je veliki broj starijih poljoprivrednika ostao bez osnovne socijalne sigurnosti, iako su višedecenijskim radom doprinijeli očuvanju poljoprivrede i života na selu. Zakon o poljoprivredi i ruralnom razvoju utvrdio je pravo nosioca ili člana porodičnog poljoprivrednog gazdinstva na staračku naknadu, čime se obezbjeđuje minimalna socijalna sigurnost za ovu kategoriju stanovništva i istovremeno podstiče očuvanje života na selu i sprječava depopulacija, koja predstavlja ozbiljan izazov za održivi razvoj. Kroz programe staračkih naknada i poljoprivrednog osiguranja država pokazuje da cijeni rad poljoprivrednika i doprinos njihovih gazdinstava. Međutim, poljoprivrednici često nemaju stabilne prihode i zbog toga ne mogu redovno uplaćivati doprinose za penzijsko osiguranje, što ih ostavlja bez prava na penziju i sigurnosti u starosti. Uvođenjem podrške kroz agrobudžet, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede bi omogućilo većem broju poljoprivrednika da se uključe u sistem penzijskog i invalidskog osiguranja čime bi obezbijedili egzistenciju nakon završetka radnog vijeka. Ova mjera bi doprinijela formalizaciji poljoprivredne djelatnosti, motivisala mlade da ostanu na selu i uskladila domaću praksu sa evropskim standardima, dok bi istovremeno predstavljala ulaganje u dugoročnu održivost ruralnih zajednica i stabilnost penzionog sistema. Dodatno, odobravanje jednokratne interventne novčane pomoći omogućava brzu reakciju u kriznim situacijama i ublažavanje socijalnih i ekonomskih posljedica. Staračke naknade, podrška penzijskom osiguranju i interventna pomoć zajedno doprinose jačanju socijalne sigurnosti, očuvanju ruralnih zajednica i kontinuitetu poljoprivredne proizvodnje u Crnoj Gori, što predstavlja strateški značaj za održivi razvoj poljoprivrede i ruralnih područja
Ciljevi	• održavanje i podizanje kvaliteta života na selu, stvaranje povoljnijih uslova za život; • uključivanje poljoprivrednika u sistem penzijskog i invalidskog osiguranja, čime se garantuje socijalna sigurnost i ekonomska stabilnost za ljude kojima je poljoprivreda osnovni izvor prihoda i • pomoć najugroženijim seoskim i staračkim domaćinstvima u vidu jednokratne interventne novčane pomoći.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Staračka naknada obezbjeđuje se jednom supružniku iz domaćinstva koji živi na selu i bavi se poljoprivredom za sopstvene potrebe, pod uslovom da nijedan od supružnika ne ostvaruje primanja po drugom osnovu. Pravo na staračku naknadu ostvaruje nosilac poljoprivrednog gazdinstva ako je muškarac stariji od 65 godina, odnosno žena starija od 60 godina, pod uslovom da živi na selu, bavi se poljoprivredom i ne ostvaruje primanja po drugom osnovu. Visina staračke naknade utvrđuje se u visini 70% najniže penzije u Crnoj Gori. Ispunjenost uslova utvrđuje se na osnovu sledećih dokaza: izvoda iz matične knjige rođenih, potvrde o bavljenju poljoprivredom i mjestu stanovanja na selu koju izdaje organ lokalne uprave nadležan za poslove poljoprivrede, kao i potvrde ili uvjerenja da podnosilac zahtjeva i bračni supružnik ne ostvaruju nikakva druga primanja po osnovu novčane naknade materijalnog obezbjeđenja boraca, materijalnog obezbjeđenja, penzije, naknade za tjelesno oštećenje i naknade po osnovu rođenja troje ili više djece. Uz zahtjev se prilaže i dokaz o vlasništvu poljoprivrednog zemljišta koji glasi na podnosioca zahtjeva ili njegovog bračnog druga, ovjerena izjava da podnosilac zahtjeva i njegov bračni drug ne ostvaruju nikakva novčana primanja u zemlji ili inostranstvu, kao i dokaz o bračnom stanju i uvjerenje o mjestu prebivališta Poljoprivredno osiguranje obezbjeđuje se za lica upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava koja podnesu zahtjev za upis u Registar poljoprivrednih osiguranika i ispune zakonom i podzakonskim aktom (pravilnikom) propisane uslove. Ispunjenost uslova utvrđuje se na osnovu sljedeće dokumentacije: fotokopije lične karte, dokaza da je podnosilac zahtjeva vlasnik, suvlasnik, zakupac ili koncesionar poljoprivrednog zemljišta, uvjerenja da se podnosilac zahtjeva bavi poljoprivredom kao jednim ili glavnim zanimanjem koje izdaje organ lokalne samouprave nadležan za poslove poljoprivrede, uvjerenja o kućnoj zajednici ili ugovora o korišćenju poljoprivrednog zemljišta, kao i listinga o

	radnom stažu po matičnom i ličnom broju koji izdaje područna jedinica Republičkog fonda za penzijsko i invalidsko osiguranje. Jednokratna interventna novčana pomoć može se dodijeliti najugroženijim seoskim domaćinstvima. Odluku o visini podrške donosi Komisija za utvrđivanje jednokratne novčane pomoći, koju formira Ministarstvo. Terensku kontrolu obavljaju Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u biljnoj proizvodnji, kao i Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u stočarskoj proizvodnji. Terenska kontrola obuhvata podnijete zahtjeve, pri čemu se provjerava najmanje 50% od ukupnog broja pristiglih zahtjeva za pomoć. Pravo na ovu pomoć imaju domaćinstva koja se nalaze u stanju socijalne potrebe i nijesu u mogućnosti da obezbijede osnovne životne uslove, u skladu sa Zakonom o poljoprivredi i ruralnom razvoju	
Korisnici	Staračke naknade obezbjeđuju se za korisnike – muškarce koji su navršili 65 godina života i žene koje su navršile 60 godina života, pod uslovom da ne ostvaruju nikakva druga primanja i da se bave poljoprivredom za sopstvene potrebe. Poljoprivredno osiguranje obezbjeđuje podršku ženama koje prvi put stupaju u osiguranje, a nikada ranije nijesu bile u radnom odnosu, ukoliko su mlađe od 49 godina, kao i muškarcima koji prvi put stupaju u osiguranje. Ukoliko su mlađi od 51 godine i muškarci koji su navršili 51 godinu života, odnosno žene 49 godina života, ako su prije navršenja te starosne granice bili osigurani po osnovu zaposlenja, odnosno samostalne djelatnosti, ukoliko ispune zakonom propisane uslove. Jednokratna interventna novčana pomoć dodjeljuje se najugroženijim seoskim i staračkim domaćinstvima, na osnovu sprovedenog postupka, od strane nadležne Komisije ministarstva. Ova vrsta podrške odobrava se domaćinstvima koja se nalaze u stanju socijalne potrebe i nijesu u mogućnosti da obezbijede osnovne životne uslove	
Način plaćanja	Staračka naknada isplaćuje se putem pošte korisniku staračke naknade lično, ili putem banke. Sredstva za poljoprivredno osiguranje se uplaćuju na račun nadležnog organa. Jednokratna interventna novčana pomoć se isplaćuje na račun korisnika pomoći.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa predmetnom mjerom. Administrativnu kontrolu vrši Direkcija za agroindustriju, poljoprivredno osiguranje i socijalne transfere. Zahtjevi se dostavljaju na adresu Ministarstva ili direktno na arhivu. Za staračke naknade Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede provjerava da li su ispunjeni uslovi u skladu sa propisima. Ukoliko se utvrdi da su uslovi ispunjeni, donosi se rješenje o priznavanju prava na staračku naknadu. Naknada se isplaćuje mjesečno iz sredstava Agrobudžeta, preko državnog trezora putem pošte korisniku staračke naknade lično ili putem banke. Za poljoprivredno osiguranje, zahtjevi koji budu pozitivno riješeni, Ministarstvo plaća participaciju nadležnom organu u skladu sa Zakonom o doprinosima za obavezno socijalno osiguranje i Pravilnikom o obavljanju poljoprivredne djelatnosti kao jedinog ili glavnog zanimanja. Za jednokratne interventne novčane pomoći isplata se vrši na račun korisnika pomoći na osnovu sprovedenog postupka nadležne Komisije Ministarstva i izvještaja Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u biljnoj proizvodnji i Direkcije za savjetodavne poslove i kontrolu na terenu u stočarskoj proizvodnji	
Nadzor i kontrola	Koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za agroindustriju, poljoprivredno osiguranje i socijalne transfere; Implementaciona odgovornost, samostalni savjetnik I za staračke naknade i poljoprivredno osiguranje,	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Sredstva za isplatu staračkih naknada, troškovi distribucije i za druge socijalne transfere u poljoprivredi, jednokratna interventna novčana pomoć za seoska i staračka domaćinstva i sredstva za isplatu poljoprivrednog osiguranja	13.000.000,00 123.000.00
	UKUPNO:	13.123.000,00

B) RIBARSTVO

5. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU	
5.1. Mjera modernizacija ribarske flote i unapređenje bezbjednosti hrane	
5.1.1 MODERNIZACIJA RIBARSKO FLOTE I OČUVANJE SVJEŽINE ULOVA	
Razlozi za podršku	Ribarstvo predstavlja važan segment privrednog i društvenog razvoja priobalnih zemalja, uključujući i Crnu Goru, koja raspolaže značajnim, ali nedovoljno iskorišćenim ribolovnim resursima. Iako su u prethodnom periodu uložena značajna finansijska sredstva u modernizaciju crnogorske ribarske flote, neophodno je nastaviti sa daljim ulaganjima, posebno u oblasti opremanja plovila u pogledu bezbjednosti, higijenskih standarda i efikasnosti - selektivnosti ribolova. Veći dio ribarske flote je starije gradnje, sa zastarjelim pogonskim i pomoćnim sistemima, što negativno utiče na bezbjednost plovidbe, radne uslove posade i mogućnost obavljanja ribolova u nepovoljnim vremenskim uslovima i na većim dubinama. Ovakva struktura flote dovodi do povećanog rizika od nezgoda na moru kao i povećanih troškova održavanja i goriva. Pored bezbjednosti plovidbe, značajan izazov predstavlja i obezbjeđivanje adekvatnih higijenskih i zdravstvenih standarda na ribolovnim plovilima, u skladu sa zahtjevima nacionalnog zakonodavstva i pravne tekovine Evropske unije u oblasti bezbjednosti hrane. Nedostatak savremene opreme za čuvanje ulova, neadekvatni radni prostori i zastarjela infrastruktura na plovilima negativno utiču na kvalitet i tržišnu vrijednost ribe. Pored modernizacije flote, od izuzetnog značaja je i očuvanje svježine i kvaliteta ulova, što omogućava povećanje tržišne vrijednosti proizvoda i jačanje konkurentnosti crnogorskih ribara na domaćem i EU tržištu. Podrška može obuhvatati nabavku i modernizaciju rashladnih sistema na plovilima i kopnu, kao i nabavku transportnih vozila za održavanje svježine ribe i drugih morskih organizama, u skladu sa higijenskim standardima i zahtjevima bezbjednosti hrane. Upravo iz tih razloga modernizacija ribolovne flote, poboljšanje bezbjednosti hrane i očuvanje svježine ulova predstavlja ključan preduslov za: • povećanje bezbjednosti plovidbe i zaštite života i zdravlja ribara; • unapređenje higijenskih uslova na plovilima i očuvanje kvaliteta ulova u skladu sa standardima bezbjednosti hrane; • povećanje energetske efikasnosti i smanjenje operativnih troškova i • jačanje konkurentnosti domaćih ribara na nacionalnom i EU tržištu. Međutim, ulaganja u modernizaciju plovila, poboljšanje bezbjednosne opreme, motora, radnih i skladišnih prostora predstavljaju značajne kapitalne izdatke. Privredni ribari, kao mali privredni subjekti, često nemaju pristup povoljnim kreditnim linijama, niti mogućnost da svoje plovne objekte koriste kao adekvatno sredstvo obezbjeđenja kod finansijskih institucija. Iz navedenih razloga, državna podrška usmjerena na modernizaciju ribolovne flote ima ključnu ulogu u: • unapređenju bezbjednosti na moru, • osiguranju zdravstvene ispravnosti ribe, • povećanju ekonomske održivosti ribarskih domaćinstava, • kao i postepenom usklađivanju sektora ribarstva sa standardima i praksama Evropske unije.
Ciljevi	• modernizacija ribarske flote i opreme za očuvanje svježine ulova; • unapređenje standarda bezbjednosti plovidbe i radnih uslova; • osiguranje zdravstvene ispravnosti ribe i drugih morskih proizvoda; • povećanje energetske efikasnosti i smanjenje operativnih troškova; • jačanje konkurentnosti domaćih ribara na nacionalnom i EU tržištu i • podrška održivom i selektivnom ribolovu.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška modernizaciji ribarske flote odnosi se na kofinansiranje privrednih ribara (nosilaca dozvole ili privremenog rješenja za obavljanje privrednog ribolova) u troškovima rekonstrukcije ribolovnih plovni objekata, zamjena postojećih ribolovnih plovni objekata novim, zamjene glavnog i nabavka pomoćnog motora, opravke i servisa glavnog motora, nabavke novog vitla, nabavka prikolice za plovilo i prikolice za transport ribolovne opreme, privežišta ribolovnog plovni objekta, povećanja higijenskih i zdravstvenih standarda na plovilu, nabavke ribolovnog

	alata i opreme, nabavke sigurnosne opreme na ribolovnom plovnom objektu, uređaja za monitoring, kontrolu i nadzor ribolovnih aktivnosti, elektronskih uređaja za povećanje efikasnosti prilikom ulova, uređaja za održavanje svježine ulova, transportno rashladno vozilo za održavanje svježine izlovljene ribe i drugih morskih organizama. Podrška može iznositi od 50% do 80% vrijednosti ispostavljenih računa, maksimalno do 10.000€ po ribolovnoj dozvoli - privremenom rješenju, a bliži kriterijumi biće definisani Javnim pozivom. Kriterijumi za podršku kao i spisak prihvatljivih investicija biće definisani Javnim pozivom. Ukoliko ukupna visina zahtjeva za dodjelu podrške premaši budžetom planirani godišnji iznos za realizaciju mjere, Ministarstvo zadržava pravo da prekine dalju realizaciju javnog poziva ili mjere. O prekidu mjere Ministarstvo će blagovremeno obavijestiti sve potencijalne korisnike.	
Korisnici	Korisnik ove mjere može biti privredni ribar (privredno društvo ili preduzetnik) ukoliko je nosilac važeće dozvole ili privremenog rješenja za obavljanje privrednog ribolova, a koji je na dan podnošenja zahtjeva za podršku ostvario prihod od prodaje izlovljene ribe i drugih morskih organizama u iznosu većem od 3.000,00 eura. Proporcijalna raspodjela podrške u skladu sa ostvarenim prihodom u prodaji ribe i drugim kriterijumima biće detaljno definisana Javnim pozivom. Kao referentni period za ostvareni prihod uzima se period od 18 mjeseci koji prethodi datumu podnošenja zahtjeva za podršku. Privremena rješenja se odnose na ribare kojima je, usljed stupanja na snagu novog Zakona o morskom ribarstvu i donošenja novih podzakonskih akata, omogućen nastavak obavljanja djelatnosti do okončanja postupaka usklađivanja i izdavanja novih dozvola, a u skladu sa prelaznim i završnim odredbama važećih propisa. Privredna društva, preduzetnici koji posjeduju privremeno rješenje priznaje se status privrednog ribara u smislu ove mjere, pod uslovom da ispunjavaju sve ostale propisane kriterijume.	
Način plaćanja	Na osnovu zahtjeva za isplatu, u skladu sa zakonom, na žiro račun korisnika.	
Procedura realizacije	Realizacija mjere podrške modernizaciji ribarske flote i unapređenje bezbjednosti hrane sprovodi se putem Komisije koju formira Ministarstvo, a sredstva za podršku odobravaju se u skladu sa sljedećom procedurom: - podnošenje zahtjeva za isplatu podrške; - administrativna provjera podnešenih zahtjeva; - zahtjevi za dopunu dokumentacije, ukoliko to bude potrebno; - terenska kontrola podnešenih zahtjeva; - odobravanje isplate nakon potvrđene terenske kontrole.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – Načelnik Direkcije za strukturne mjere, tržište, EU fondove i državnu pomoć u ribarstvu i akvakulturi	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Modernizacija ribarske flote odnosi se na kofinansiranje privrednih ribara u troškovima rekonstrukcije ribolovnih plovnih objekata, nabake novih ribolovnih plovnih objekat, zamjene glavnog motora, nabake pomoćnog motora, opravke i servisa glavnog motora, nabavke vitla, privezišta ribolovnog plovnog objekta, povećanja higijenskih i zdravstvenih standarda na plovilu, nabavke ribolovnog alata i opreme, nabavke sigurnosne opreme na ribolovnom plovnom objektu, uređaja za monitoring, kontrolu i nadzor ribolovnih aktivnosti, kao i elektronskih uređaja za povećanje efikasnosti prilikom ribolova.	540.000,00
	UKUPNO:	540.000,00

5. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU	
5.2. Mjera unapređivanja sektora akvakulture u moru	
5.2.1 PODRŠKA ODRŽIVIM AKTIVNOSTIMA U CILJU JAČANJA KONKURENTNOSTI SEKTORA AKVAKULTURE U MORU	
Razlozi za podršku	Akvakultura u moru je prepoznata svuda u svijetu kao brzorastući sektor koji može da obezbijedi zdravu hranu iz mora i smanji negativni uticaj ribolova na postojeće riblje resurse i samim tim pomogne očuvanju istih. Crnogorski sektor akvakulture u moru, zbog djelimično neefikasnog načina uzgoja u kombinaciji sa sporim prirastom, teško da bi mogao ostati konkurentan bez velikog smanjenja proizvodnih troškova i osavremenjivanja proizvodnje. Stoga je potrebno nastaviti izgradnju efikasnog i konkurentnog sektora kroz podršku uzgajivačima školjaka i ribe kako bi se poboljšali uslovi uzgoja i plasmana ovih proizvoda na tržište. U Crnoj Gori postoje odlični uslovi za uzgoj školjki i planirano je dalje povećanje obima uzgoja. Na taj način stvoriće se uslovi za pokrivanje domaće potražnje, kao i mogućnost izvoza. Klimatske promjene koje se dešavaju poslednjih godina imaju značajan uticaj na akvakulturu u moru, u negativnom kontekstu, jer dovode do pojave bolesti. Pored bolesti velike štete prethodnih godina su na uzgajalištima uzrokovali predatori. Institut za biologiju mora je sproveo eksperimentalni projekat čiji je osnovni cilj bio pronalaženje novih tehničkih rješenja radi adekvatne i trajne zaštite postojećih uzgajališta mušulja i kamenica od predatora, pa je data preporuka da se obezbijedi podrška uzgajivačima školjki radi uvođenja neophodnog sistema zaštite – nabavke mreža.
Ciljevi	• poboljšanje konkurentnosti i efikasnosti sektora akvakulture u moru; • produktivna ulaganja u ekološku proizvodnju i inovacije u akvakulturu u moru; • uvođenje novih tehnologija u pogledu zaštite uzgajališta od bolesti i predatora; • unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja u akvakulturi u moru i • akvakultura u moru koja osigurava usluge zaštite životne sredine.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška održivim aktivnostima u sektoru akvakulture u moru odnosi se na: kofinansiranje troškova uzgajivača ribe i školjaka za rekonstrukciju uzgajališta; izgradnju ili rekonstrukciju objekata za skladištenje hrane i skladištenje opreme; nabavku opreme za automatizaciju procesa uzgoja, nabavku opreme za poboljšanje higijene u pogledu bezbjednosti hrane i plasiranja proizvoda uzgoja na tržište, rekonstrukciju ili nabavku splava za operativni rad uzgajališta; nabavku zaštitnih mreža radi zaštite uzgajališta od predatora, nabavku opreme u cilju postizanja produktivnije ekološke proizvodnje i inovacija, očuvanju zaštite životne sredine, unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja, kao i usluge savjetovanja u akvakulturi u moru. Maksimalno učešće budžetskih sredstava iznosi do 60% vrijednosti ispostavljenih računa, maksimalno do 10.000€. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti privredna društva i preduzetnike koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu, odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške.
Korisnici	Privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu.
Način plaćanja	Po dostavljenom zahtjevu, na žiro račun korisnika, u skladu sa predviđenom namjenom i javnim pozivom.
Procedura realizacije	Uslov za korišćenje sredstava za održive aktivnosti u cilju jačanja konkurentnosti sektora akvakulture u moru je da privredna društva i preduzetnici imaju važeću dozvolu za akvakulturu, da je uzgajivač dostavio kopiju dnevnika uzgoja za 2025. godinu Ministarstvu. Mjera se sprovodi na osnovu pristiglih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu vrši Direktor za ribarstvo.
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za upravljanje resursima i ribolovnom flotom.

Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška poboljšanju konkurentnosti i efikasnosti sektora akvakulture u moru odnosi se na kofinansiranje u troškovima: rekonstrukcije uzgajališta; izgradnje/rekonstrukcije objekata za skladištenje hrane ili skladištenje opreme; nabavke opreme za automatizaciju procesa uzgoja; nabavke opreme za poboljšanje higijene u pogledu bezbjednosti hrane i plasiranje proizvoda uzgoja na tržište; rekonstrukcije ili nabavke splava za operativni rad uzgajališta; nabavke zaštitnih mreža radi zaštite uzgajališta od predatora, nabavku opreme u cilju postizanja produktivnije ekološke proizvodnje i inovacija, očuvanju zaštite životne sredine, unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja, kao i usluge savjetovanja u akvakulturi u moru.	35.000,00
	UKUPNO:	35.000,00

5.2.2 DIREKTNA PLAĆANJA U AKVAKULTURI U MORU – UZGOJ ŠKOLJAKA

Razlozi za podršku	Uzgajališta školjaka (mušulja i kamenica) su raspoređena na području Bokokotorskog zaliva. Pored svih prirodnih povoljnosti za uzgoj školjaka koje ima Zaliv, proizvodnja školjaka se i dalje može okarakterisati kao djelimično neefikasna. U cilju podizanja konkurentnosti i efikasnosti ovoga sektora Ministarstvo je uzgajivačima posljednjih godina kroz svoje aktivnosti i mjere omogućavalo podršku za finansiranje unapređenja infrastrukture uzgajališta i pratećih objekata, kao i opreme za poboljšanje procesa uzgoja i stavljanja proizvoda akvakulture u moru na tržište. Uprkos gore navedenim mjerama, ukupna proizvodnja školjaka u Crnoj Gori se procjenjuje na oko 244 t mušulja i oko 19 t kamenica godišnje i ne pokazuje neki značajni trend povećanja proizvodnje posljednjih godina. Problem se uglavnom ogleda u nedovoljnom korišćenju raspoloživih proizvodnih kapaciteta. Kako bi se postigli zacrtani ciljevi koji podrazumijevaju povećanje proizvodnje u akvakulturi u moru, potrebno je da kroz direktnu podršku stimulisati uzgajivače da maksimalno koriste proizvodne kapacitete.
Ciljevi	• podizanje konkurentnosti uzgoja školjaka i stvaranje tržišno konkurentnih uzgajivača; • privođenje namjeni svih raspoloživih proizvodnih kapaciteta; • unapređivanje poslovanja i • povećanje ukupne proizvodnje u akvakulturi u moru.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za direktna plaćanja u akvakulturi u moru imaju privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu. Podrška se ostvaruje isključivo za proizvodnju školjaka (mušulja i kamenica) na sopstvenom uzgajalištu, na osnovu površine uzgajališta navedene u važećoj dozvoli za akvakulturu i na osnovu ostvarene prosječne proizvodnje za posljednju godinu (2025. godina) na sljedeći način: - 0,3 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta, ako je prosjek proizvedenih školjaka iznosio preko 2 kg/m²; - 0,2 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta, ako je prosjek proizvedenih školjaka iznosio između 1-2 kg/m²; - 0,1 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta, ako je prosjek proizvedenih školjaka iznosio ispod 1 kg/m². Zahjev za podršku se dostavlja Ministarstvu na obrascu, koji se može preuzeti na sajtu ili u kancelariji Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede. Uz zahtjev za podršku se dostavljaju sljedeća dokumenta; - bilansi stanja za prethodnu godinu (2025. godina); - normativi u proizvodnji, specifikacija internih prenosa za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha i lager lista na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost proizvedenih količina školjaka na uzgajalištu; - specifikacija svih ulaza od inostranih i domaćih dobavljača za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina) kao i finansijska kartica zaliha robe na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost podataka o eventualno uvezenim količinama školjaka; - zaključni list za prethodnu godinu (2025. godina); - potpisani i ovjerenu izjavu od strane ovlašćenog računovođe i odgovornog lica o ukupnoj godišnjoj proizvodnji u kilogramima, za 2025. godinu. Traženi podaci moraju da budu pripremljeni i ovjereni od strane knjigovodstvene agencije. U slučaju da nosilac dozvole za akvakulturu podliježe paušalnom oporezivanju uz zahtjev se dostavljaju: - rješenja o paušalnom oporezivanju prihoda od samostalne djelatnosti za 2025. godinu; - knjiga prometa za 2025. godinu; - bankovna kartica prometa preduzetnika za 2025. godinu; - normativi u proizvodnji, specifikacija internih prenosa za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha i lager lista na dan

	podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost proizvedenih količina školjaka na uzgajalištu; - specifikacija svih ulaza od inostranih i domaćih dobavljača za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha robe na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost podataka o eventualno uvezenim količinama školjaka; - potpisanu izjavu od strane odgovornog lica o ukupnoj godišnjoj proizvodnji u kilogramima, za 2025. godinu Rok za dostavljanje zahtjeva je 30. septembar 2026. godine. Ministarstvo zadržava pravo provjere dostavljenih dokumenata, odnosno proizvedenih i uvezenih količina i njihovu provjeru sa ostalim nadležnim institucijama. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanja direktne podrške prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, proporcionalno se smanjuju jedinična plaćanja po m².	
Korisnici	Privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu.	
Način plaćanja	Po dostavljenom zahtjevu, na žiro račun korisnika, u skladu sa predviđenom namjenom i javnim pozivom.	
Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva i ostale propisane dokumentacije.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za ribarstvo Implementaciona odgovornost - Komisija Ministarstva	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška povećanju proizvodnje u akvakulturi u moru - uzgoj školjki	35.000,00
	UKUPNO:	35.000,00

5. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU		
5.3. Mjera održivog upravljanja i očuvanja resursa ribe i drugih morskih organizama		
5.3.1 ODRŽIVO UPRAVLJANJE I OČUVANJE RESURSA RIBE I DRUGIH MORSKIH ORGANIZAMA		
Razlozi za podršku	U okviru zajedničke ribarske politike EU, države članice moraju uspostaviti adekvatan sistem za prikupljanje, čuvanje i obradu bioloških, ekoloških, tehničkih, socio-ekonomskih, ulovnih podataka, uključujući podatke o iskrcaju ribe i drugih vodenih organizama, odbačenih i/ili vraćenih riba i drugih vodenih organizama, kao i informacije o kretanju ulovnih plovila, sportsko-rekrativnom ribolovu i sl. (u daljem tekstu DCF). Takođe, Generalna komisija za ribarstvo u Mediteranu (u daljem tekstu GFCM), kao regionalna organizacija za upravljanje ribarstvom, a čija je Crna Gora punopravna članica od 2004. godine, od svojih članica zahtijeva prikupljanje i podnošenje referentnih podataka o ulovu, floti, ribolovnom naporu, socio-ekonomskom stanju sektora, kao i biološkim podacima riba i drugih morskih organizama (u daljem tekstu DCRF). Naime, iskorišćavanje ribljih resursa treba da se vrši u skladu sa održivim ekonomskim, ekološkim i socijalnim razvojem, što se ostvaruje, prije svega na bazi prethodno prikupljenih podataka DCF-DCRF, te pravilnim i racionalnim obavljanjem ribolova i primjenom principa predostrožnosti u sprovođenju mjera zaštite i očuvanja živih resursa mora uz održavanje biološkog diverziteta. U skladu sa naprijed navedenim, posebnu pažnju treba posvetiti ispitivanju stanja raspoloživih resursa riba i drugih vodnih organizama, a koja su neophodna radi boljeg razumijevanja potreba sektora ribarstva, postizanja ciljeva odgovornog upravljanja, kao i identifikovanja novih mogućnosti za upravljanje morskim ribarstvom na održiv način. S tim u vezi, a shodno Zakonu o morskom ribarstvu („Sl.list CG“, br. 69/25), Institut za biologiju mora iz Kotora, kao naučno-istraživačka institucija, nadležna za poslove naučnih istraživanja i praćenja stanja riba i drugih morskih organizama, ima ključnu ulogu u istraživanju i procjeni stanja resursa, procjeni održivog korišćenja ribe i drugih morskih organizama i monitoringu populacione dinamike riba i drugih morskih organizama.	
Ciljevi	• procjena raspoloživih resursa ribe i drugih morskih organizama; • praćenje stanja i procjena održivog korišćenja ribe i drugih morskih organizama; • prikupljanje i obrada DCF-DCRF podataka i • monitoring populacione dinamike riba i drugih morskih organizama.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje Institutu za biologiju mora Kotor, na bazi Sporazuma o poslovno-tehničkoj saradnji broj 06-318/25-30141/1 od 11. decembra 2025. godine, i zaključenog ugovora o realizaciji aktivnosti za potrebe sprovođenja godišnjeg programa prikupljanja podataka u morskom ribarstvu (DCF-DCRF).	
Korisnici	Institut za biologiju mora iz Kotora.	
Način plaćanja	Institut za biologiju mora Kotor, na osnovu ugovora i zahtjeva za isplatu uz koji se prilaže kopije dokaznog materijala o visini troškova. Ministarstvo zadržava pravo da, ukoliko iznos opredijeljenih sredstava kroz ovu mjeru ne bude dovoljan za završetak sprovođenja naučnog istraživanja, izvrši prenamjenu sredstava u okviru Programa 16 004 – Ribarstvo.	
Procedura realizacije	Podrška Institutu za biologiju mora Kotor isplaćuje se u skladu sa ugovorom.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za ribarstvo Implementaciona odgovornost - Komisija Ministarstva	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	A. PRIKUPLJANJE BIOLOŠKIH PODATAKA (Angažovanje posmatrača za uzorkovanje (četiri posmatrača, dvanaest mjeseci) i otkup ciljanih vrsta ribe i drugih morskih organizama za potrebe laboratorijskih istraživanja (oslić, barbun, kozica, srdela, incun, bukva, hobotnica)	80.665,00

	B. LABORATORIJSKA OBRADA PRIKUPLJENIH BIOLOŠKIH PODATAKA (Naučna obrada podataka (priprema, obrada i unos naučnih podataka u bazu bioloških i istraživačkih podataka) i priprema naučnih izvještaja o prikupljenim podacima i prezentacija rezultata u skladu sa zahtjevima DCF-DCRF	20.000,00
	UKUPNO:	100.665,00

5.3.2. UPRAVLJANJE SISTEMOM MONITORINGA I KONTROLE U RIBARSTVU (RMC)

Razlozi za podršku	U okviru Direktorata za ribarstvo, uspostavljen je sistem monitoringa i kontrole ribolovnih aktivnosti - Ribarski monitoring centar (u daljem tekstu: RMC). RMC je skup aktivnosti, opreme, alata i sistema koji omogućava svim zainteresovanim stranama dostupnost informacija od značaja za održivo upravljanje raspoloživim resursima, borbi protiv nelegalnog, neprijavljenog i neregulisanog ribolova, kao i prikupljanju, obradi i distribuciji statističkih podataka u ribarstvu. Zajedničkom ribarskom politkom EU posvećena je posebna pažnja i potreba svih zemalja članica, kao i zemalja koje pretenduju da budu članice EU, za prikupljanjem i obradom podataka o ribolovnim aktivnostima. Najznačajniji podaci koje je neophodno kontinuirano prikupljati odnose se na: izlovljene količine, kapacitet ribolovnih plovni objekata, kretanja ribolovnih plovni objekata, ribolovni napor nad raspoloživim resursima, prodajna statistika, biološki, ekološki, tehnički i socio-ekonomski podaci, kao i podaci o izvršenim inspekcijskim kontrolama i sprovedenim sankcijama. Činjenica da je RMC veoma složen i kompleksan sistem, Crna Gora mora obezbijediti dovoljno ljudskih i finansijskih sredstava za njegovo nesmetano funkcionisanje, kako bi se omogućila puna primjena propisa iz oblasti ribarstva i uspostavili mehanizmi kontrole, prikupljanja i obrade podataka propisani Zajedničkom ribarskom politikom EU. Stoga će Direktorat za ribarstvo ovom mjerom obezbijediti neophodna finansijska sredstva za nesmetano funkcionisanje RMC-a u 2026. godini i učiniti korak više u uspostavljanju ključnih mehanizama iz Zajedničke ribarske politike EU.	
Ciljevi	• funkcionalnost satelitskog sistema monitoringa ribolovnih plovni objekata (SSMP); • automatsko lociranje ribolovnih plovni objekata (ALC); • unapređenje elektronske evidencije o ribolovnim aktivnostima; • unapređenje elektronske evidencije o kupoprodaji, stavljanju na tržište, transportu i sljedljivosti ribe i proizvoda od ribe; • analitička i statistička obrada podataka u ribarstvu; • unapređenje kontrole i suzbijanje svih vidova nelegalnih ribolovnih aktivnosti u slatkovodnom i morskom ribarstvu i • dugoročno održavanje i upravljanje RMC-om.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje satelitskim i mobilnim operaterima, privrednim društvima, preduzetnicima i drugim pravnim i fizičkim licima koje Direktorat za ribarstvo angažuje u skladu sa Zakonom, a radi postizanja navedenih ciljeva.	
Korisnici	Operateri za satelitske i mobilne komunikacione sisteme, privredna društva, preduzetnici i druga pravna i fizička lica angažovana u skladu sa Zakonom.	
Način plaćanja	Operateri za pružanje satelitskih i mobilnih komunikacionih servisa, na osnovu zaključenog ugovora i ispostavljenog računa. Privredna društva preduzetnici i druga pravna i fizička lica na osnovu zaključenog ugovora.	
Procedura realizacije	Ministarstvo, odnosno Direktorat za ribarstvo zaključuje ugovor o pružanju usluga u skladu sa Zakonom, i vrši isplatu na način i pod uslovima definisanim zaključenim ugovorima.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere - generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost - savjetnik II za informacione tehnologije u ribarstvu i monitoring.	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A. Izvođenje pripremnih radova i priključenje na vodovodnu i elektrodistributivnu mrežu elektronskih uređaja na mjestima prvog iskrcaja, kao i privođenje namjeni osnovnih prostorija u opštini Bar za potrebe Ribarskog monitoring centra	20.000,00
	B. Dugoročno održavanje uspostavljenih informacionih i drugih elektronskih sistema koji funkcionišu unutar RMC-a (održavanje RIS-a i drugih tehničkih i hardverskih komponenti RMC-a)	20.000,00

	C. Kontinuirana kontrola ribolovnih aktivnosti na moru, uz upotrebu plovnog objekta i savremenih tehnologija (održavanje i redovno servisiranje inspekcijskog plovila, vez, gorivo i angažovanje upravitelja čamca)	40.000,00
	D. Unapređenje kontrole i suzbijanje svih vidova nelegalnih ribolovnih aktivnosti u slatkovodnom i morskom ribarstvu	7.000,00
	E. Edukativne, promotivne i druge prateće aktivnosti u cilju podizanja svijesti o poslasticama nelegalnog ribolova	3.000,00
	UKUPNO:	90.000,00

5.3.3 MIDAS 2 – KOMPONENTA 3 MODERNIZACIJA SEKTORA RIBARSTVA

Razlozi za podršku	Komponenta 3 koncipirana je u cilju pružanja podrške za ispunjavanje dva mjerila u okviru Poglavlja 13 (Ribarstvo): usvajanje zakonodavstva koje pruža značajan stepen usklađenosti sa pravnom tekovinom EU u oblasti ribarstva i obezbjeđuje da će Crna Gora moći u potpunosti da primijeni Zajedničku politiku ribarstva nakon pristupanja, i jačanje administrativnih, inspeksijskih i kontrolnih kapaciteta koje zahtijeva Zajednička politika ribarstva, što osigurava da će zahtevi EU biti u potpunosti ispunjeni danom pristupanja. Ovom komponentom biće finansirane investicije u javnom sektoru čiji je cilj postizanje dva cilja: unapređenje proizvodnih kapaciteta sektora ulaganjem u osnovnu infrastrukturu i opremu koja će ribarima obezbijediti bezbjedan i sanitarni sistem ukrcaja i pristup luci, i jačanje institucionalnih kapaciteta za primjenu Zajedničke ribarske politike (ZRP) nakon pristupanja EU, kao i značajno jačanje administrativnih, inspeksijskih i kontrolnih kapaciteta. Investicije za podršku unapređenja kapaciteta ribara (brodovi i ostala oprema) podržava se kroz grantove za ribarstvo za jačanje kapaciteta, korisnika i relevantnih institucija za sprovođenje Evropskog fonda za pomorstvo i ribarstvo.	
Ciljevi	• unapređivanje konkurentnosti sektora ribarstva; • unapređivanje kopnene infrastrukture za vez ribarskih plovila i iskrcaj ribe; • prikupljanje i obrada podataka o ulovu, floti i ribolovnom naporu u morskom ribarstvu; • uspostavljanje sistema sljedljivosti u sektoru ribarstva; • uspostavljanje sistema elektronske evidencije u morskom ribarstvu; • unapređivanje inspekcije i nadzora ribolovnih aktivnosti; • jačanje konkurentnosti ribarskog sektora kroz uvođenje novih znanja i novih tehnologija; • uspostavljanje i jačanje veze između ribarstva, poljoprivrede i turizma; • poboljšanje saradnje između profesionalnih ribara iz Crne Gore i ribara iz drugih primorskih zemalja i • poboljšanje promocije i marketinga proizvoda ribarstva.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 2 MIDAS 2 projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske Banke. Kriterijumi za grant podršku definisani su kroz javni poziv/operativni priručnik ili ostale procedure definisane MIDAS 2 projektom.	
Korisnici	Korisnici su pravna i fizička lica i ostali subjekti u skladu sa procedurama/javnim pozivima/operativnim priručnicima definisanim Projektom.	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske banke. Za grant podršku u skladu sa Javnim pozivom, Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta MIDAS 2 – ministar; Operativna odgovornost – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A. Podrška unapređenju konkurentnosti privrednog ribolova kroz grantove	700.000,00
	B. Unapređivanje kopnene infrastrukture za vez ribarskih plovila i iskrcaj ulova	600.000,00
	C. Realizacija ostalih aktivnosti projekta MIDAS 2 (tehnička podrška programu, istraživanja itd.)	400.000,00
	UKUPNO:	1.700.000,00

5.3.4 CRFASD – KOMPONENTA 1 - Razvoj ribarstva i institucionalna spremnost za pristupanje EU u okviru poglavlja 13		
Razlozi za podršku	Projekt razvoja ribarstva i poljoprivredno-prehrambenog sektora otpornog na klimatske promjene - CRFASD dobio je odobrenje borda izvršnih direktora Međunarodne banke za obnovu i razvoj 17. decembra 2025. godine. Ugovor o kreditu potpisan je 24. decembra 2025. godine. Početak realizacije projekta je 90 dana od dana potpisivanja ugovora. Razvojni cilj projekta je jačanje javnih institucija Crne Gore u sektoru ribarstva i poljoprivredno-prehrambenom sektoru da bi se postiglo kvalitetnije pružanje usluga i povećala spremnost za pristupanje EU. Ciljevi komponente 1 <i>Razvoj ribarstva i institucionalna spremnost za pristupanje EU u okviru poglavlja 13</i> su unapređenje otpornosti na klimatske promjene i jačanje proizvodnih kapaciteta sektora ribarstva kroz ulaganja u razvoj klimatski otporne ribarske infrastrukture. Takođe, cilj je jačanje administrativnih kapaciteta i kapaciteta za pružanje usluga Direktorata za ribarstvo (DfF), radi unapređenja kvaliteta i klimatske otpornosti pružanja usluga. Ova komponenta obuhvata dvije podkomponente. Podkomponenta 1.1: Razvoj klimatski otporne ribarske infrastrukture. Ciljevi ove podkomponente su podrška uspostavljanju klimatski otporne ribarske luke, kao i jačanje kapaciteta ribara koji koriste luke, u cilju povećanja dodate vrijednosti i unapređenja pristupa tržištu. Podkomponenta 1.2: Jačanje kapaciteta Direktorata za ribarstvo za EU. Cilj ove podkomponente je jačanje kapaciteta Direktorata za ribarstvo za pružanje usluga usklađenih sa zahtjevima EU. Pružena podrška unaprijediće administrativne, inspeksijske i kontrolne kapacitete u sektoru ribarstva, u skladu sa zahtjevima Zajedničke ribarske politike (ZRP) i propisima EU.	
Ciljevi	• unapređivanje konkurentnosti sektora ribarstva; • unapređivanje kopnene infrastrukture za vez ribarskih plovila i iskrcaj ribe; • unapređenje klimatske otpornosti i povećanje proizvodnih kapaciteta sektora ribarstva kroz ulaganja u razvoj klimatski otporne ribarske infrastrukture; • jačanje kapaciteta ribara za povećanje dodate vrijednosti i pristup tržištu; • jačanje administrativnih, inspeksijskih i kontrolnih kapaciteta Direktorata za ribarstvo, za pružanje usluga u skladu sa zahtjevima EU; • jačanje upravljanja ribarstvom u cilju usklađivanja sa ZRP i • uspostavljanje i jačanje veze između ribarstva, poljoprivrede i turizma.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 1 CRFASD projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom CRFASD projekta i procedurama Svjetske banke.	
Korisnici	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede (MPŠV), Direktorat za ribarstvo; nacionalni sektor ribarstva i opština Ulcinj.	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Operativnim priručnikom CRFASD projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta CRFASD – ministar; Operativna i implementaciona odgovornost – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	D. Razvoj klimatski otporne infrastrukture	300.000,00
	E. Jačanje kapaciteta Direktorata za ribarstvo	200.000,00
	Ukupno:	500.000,00

5. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU	
5.4. Mjera podrške organizovanom djelovanju u sektoru ribarstva i akvakulture u moru	
5.4.1. <i>PODRŠKA AKTIVNOSTIMA ZAJEDNIČKOG DJELOVANJA I UDRUŽIVANJA U SEKTORU RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU</i>	
Razlozi za podršku	Uzimajući u obzir veličinu i strukturu ribarstva u odnosu na druge privredne grane u Crnoj Gori, sektor ribarstva možemo okarakterisati kao veoma mali i nerazvijen, što značajno doprinosi manjoj konkurentnosti na tržištu, a time i slabijoj ekonomskoj održivosti privrednih društava, preduzetnika i drugih pravnih i fizičkih lica koja posluju u sektoru ribarstva. Takođe, niskoj konkurentnosti ovog sektora doprinosi i nedostatak adekvatne kopnene infrastrukture, dotrajalog ribolovne flote, primjena zastarjelih tehnologija, nedostatak radne snage, neorganizovanost i dr., a što u konačnom uzrokuje i veoma niske i otežane investicijske i razvojne potencijale sektora u cjelini. Ponuda i stavljanje na tržište riba i drugih vodenih organizama u Crnoj Gori uglavnom je neorganizovana, te je u narednom periodu neophodno osnažiti i podstaći udruživanje i zajedničko djelovanje u sektoru ribarstva, ne bi li se time podstakli investicioni i razvojni potencijali ovog sektora u bliskoj budućnosti. S tim u vezi, Ministarstvo će kroz realizaciju ove mjere podržati nevladine organizacije, organizacije proizvođača, udruženja, kooperative i druge oblike zajedničkog rada i djelovanja u sektoru ribarstva, kako bi se sektor izborio sa sve zahtjevnijim prilikama na tržištu ribe i proizvoda od ribe i time obezbijedila stabilna egzistencija i održivost poslovanja u sektoru ribarstva Crne Gore.
Ciljevi	• zajedničko djelovanje, planiranje i stavljanje na tržište riba i drugih vodenih organizama; • promocija ribe i proizvoda od ribe koja potiče iz ulova; • povezivanje sektora ribarstva sa trgovačkim lancima u zemlji i inostranstvu; • objedinjavanje selekcija, kategorizacija, obilježavanje i pakovanje ulova radi stavljanja na tržište, odnosno u promet; • bolje informisanje potrošača; • poboljšanje infrastrukture neophodne za rad i funkcionisanje zajedničkog djelovanja i • planiranje ulova/proizvodnje prema zahtjevima tržišta u dijelu količina i kvaliteta ribe i drugih vodenih organizama.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška u radu i djelovanju nevladinih organizacija, organizacija proizvođača, kooperativa i drugih organizacionih oblika zajedničkog djelovanja privrednih ribara i uzgajivača obezbjeđuje se samo za registrovane u Crnoj Gori u skladu sa zakonom, i kojima su osnivači registrovani privredni ribari i uzgajivači. Pravo na podršku mogu ostvariti registrovane organizacije koje imaju najmanje 5 stalnih članova, ako ispunjavaju sljedeće uslove: - da imaju pod zakup ili vlasništvo kancelarijski prostor; - da su statutom i drugim aktima jasno utvrđeni organi upravljanja (skupština, upravni ili izvršni odbor, kontrolni ili nadzorni odbor, direktor ili predsjednik i drugi organi upravljanja od značaja za nesmetano funkcionisanje organizacije u skladu sa zakonom i statutom); - da organizacija posjeduje uredan tekući račun u poslovnim bankama u Crnoj Gori, koji nije u blokadi; - da je skupština organizacije ili drugi nadležni organ organizacije usvojio plan rada i djelovanja čiji su ciljevi u skladu sa ciljevima ove mjere; - da je usvojenim planom rada i djelovanja jasno utvrđen budžet, aktivnosti, ciljevi i način realizacije. Maksimalno učešće budžetskih sredstava iznosi do 70% vrijednosti usvojenog plana rada i djelovanja u tekućoj godini, maksimalno do 10.000€. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Ukoliko ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za odobravanje podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će obustaviti dalju realizaciju ove mjere i o tome, sredstvima javnog informisanja (putem zvanične internet stranice ministarstva i štampanih medija), obavijestiti zainteresovane subjekte, odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu sredstava podrške.

Korisnici	Registrovane kooperative, nevladina udruženja, organizacije proizvođača i drugi srodni oblici organizovanja u ribarstvu i akvakulturi .	
Način plaćanja	Na osnovu zahtjeva za odobravanje isplate, na žiro račun korisnika, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizacija mjere podrške organizovanom djelovanju u sektoru ribarstva sprovodi se putem Komisije koju formira Ministarstvo, a sredstva za podršku odobravaju se u skladu sa sljedećom procedurom: - podnošenje zahtjeva za odobravanje podrške; - administrativna provjera podnešenih zahtjeva; - zahtjevi za dopunu dokumentacije, ukoliko to bude potrebno; - izvršenje plana rada i djelovanja; - podnošenje zahtjeva za odobravanje isplate; - odobravanje isplate nakon izvršene i potvrđene administrativne i terenske kontrole.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – Samostalni savjetnik I za upravljanje resursima i ribolovnom flotom	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška u realizaciji plana rada i djelovanja registrovanih kooperativa, nevladinih udruženja, organizacija proizvođača i drugih srodnih oblika organizovanog djelovanja u ribarstvu i akvakulturi.	40.000,00
	UKUPNO:	40.000,00

5. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA MORSKOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U MORU	
5.5 Mjera promocije i održivog upravljanja morskim ribarstvom	
5.5.1 PROMOCIJA, TRADICIJA I ODRŽIVO UPRAVLJANJE MORSKIM RIBARSTVOM	
Razlozi za podršku	Morsko ribarstvo predstavlja važan dio kulturnog identiteta, tradicije i privrednog razvoja primorskih područja Crne Gore. Pored svoje primarne proizvodne funkcije, ribarstvo ima značajan potencijal za razvoj sportsko-ribolovnog i manifestacionog turizma, promociju lokalnih proizvoda, očuvanje tradicionalnih ribarskih običaja i jačanje svijesti o održivom korišćenju morskih resursa. Ribarske i sportsko-ribolovne manifestacije, kao što su lokalni ribarski dani, tradicionalne fešte, takmičenja i edukativni događaji, imaju izražen ekonomski, turistički, edukativni i društveni značaj, naročito za lokalne zajednice na primorju. Njihovo održavanje doprinosi produženju turističke sezone, jačanju lokalne ekonomije i promociji Crne Gore kao destinacije sa bogatom ribarskom tradicijom.
Ciljevi	• promocija morskog ribarstva kao dijela kulturne i prirodne baštine Crne Gore; • razvoj sportsko-ribolovnog i manifestacionog turizma; • podrška organizaciji značajnih ribarskih i sportsko-ribolovnih manifestacija; • jačanje uloge lokalnih zajednica i opština u promociji ribarstva i • podizanje svijesti o održivom upravljanju morskim resursima kroz edukaciju i javne događaje.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Ovom mjerom obezbjeđuje se finansijska podrška za aktivnosti koje doprinose promociji morskog ribarstva, održivom upravljanju ribolovnim resursima i razvoju sportsko-ribolovnog turizma. Podrška se odnosi na sljedeće aktivnosti: - organizaciju i kofinansiranje ribarskih i sportsko-ribolovnih manifestacija na lokalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou; - manifestacije koje promovišu tradicionalni ribolov, lokalne riblje proizvode i ribarsku kulturu; - izradu i distribuciju promotivnih i edukativnih materijala o značaju morskog ribarstva; - organizaciju edukativnih radionica, prezentacija i javnih događaja u vezi sa održivim ribarstvom. Sredstva predviđena ovom mjerom mogu se koristiti za aktivnosti koje ministarstvo inicira i neposredno realizuje. Pravo na sredstva podrške kroz ovu mjeru mogu ostvariti fizička i pravna lica koja dostave zahtjev i u sklopu njega, validne dokaze o plaćanju za sve troškove nastale u vezi organizovanja događaja za koji se potrebuje podrška (originalnu fakturu na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnicu ili ovjereni izvod iz banke, ili fiskalizovani račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift). Zahtjev mora sadržati Izvještaj o realizovanim aktivnostima u kojem su navedeni naziv i vrsta događaja, agenda, trajanje događaja, broj učesnika, svrha održavanja, prikaz svih ostvarenih troškova sa dokazima o plaćanju, kao i foto zapise sa manifestacije. Zahtjev za podršku podnosi se po održavanju događaja. Prihvatljivi su zahtjevi koji se odnose na događaje koji su održani i troškove koji su nastali u 2026. godini. Podrška se sprovodi u vidu kofinansiranja. Podrška se pruža u iznosu do 50% utrošenih i opravdanih sredstava, a maksimalno do 10.000 eura za organizaciju tradicionalnih ribolovnih manifestacija, 5.000,00€ učešće na sportsko-ribolovnim manifestacijama, odnosno 3000,00€ za promociju morskog ribarstva i edukativne aktivnosti.
Korisnici	Pravo na podršku imaju: - Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede – Direktorat za ribarstvo, za aktivnosti koje inicira i realizuje (u iznosu od 100% vrijednosti planirane aktivnosti) - sportsko-ribolovni klubovi; - savezi registrovani u skladu sa Zakonom o sportu; - opštine i organi lokalne samouprave; - turističke organizacije opština; - javne ustanove i druge organizacije koje se bave promocijom turizma, kulture i tradicije; - druga pravna i fizička lica koja Ministarstvo angažuje u skladu sa zakonom.

Način plaćanja	Na osnovu zahtjeva za odobravanje isplate, na žiro račun korisnika, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizacija mjere podrške organizovanom djelovanju u sektoru ribarstva vršiće se sprovodi se putem Komisije koju formira Ministarstvo, a sredstva za podršku odobravaju se u skladu sa sljedećom procedurom: - podnošenje zahtjeva za isplate podrške; - administrativna provjera podnešenih zahtjeva; - zahtjevi za dopunu dokumentacije, ukoliko to bude potrebno; - odobravanje isplate.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost - Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za ribarstvo Implementaciona odgovornost - Komisija Ministarstva	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A.Sportsko-ribolovne i ribarske manifestacije;	39.000,00
	B.Promocija morskog ribarstva i edukativne aktivnosti	6.000,00
	UKUPNO:	45.000,00

6. PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA SLATKOVODNOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U SLATKOVODNIM VODAMA	
6.1 Mjera unapređivanja sektora slatkovodnog ribarstva	
6.1.1 PROMOCIJA I ODRŽIVO UPRAVLJANJE SLATKOVODNIM RIBARSTVOM	
Razlozi za podršku	Ribolovne vode Crne Gore zahvaljujući visokom kvalitetu vode, povoljnim ekološkim uslovima i bogatstvu biodiverziteta, predstavljaju značajan potencijal za razvoj sportskog ribolova i sportsko ribolovnog turizma. Ovom mjerom obezbjeđuje se sistemska podrška promociji sportskog ribolova, jačanju kapaciteta korisnika ribolovnih voda, kao i unapređenju ribljeg fonda kroz plansko poribljavanje. Organizacija i učešće na sportsko-ribolovnim manifestacijama, kako na nacionalnom, tako i na međunarodnom nivou, ima višestruki značaj. Pored promocije ribolova, ove aktivnosti doprinose razvoju turizma u Crnoj Gori, jačanju lokalne ekonomije, razmjeni znanja i iskustava, kao i podizanje ekološke svijesti. Poseban izazov u upravljanju ribolovnim vodama predstavlja zaštita riba i drugih vodenih organizama od nelegalnog ribolova i upotrebe nedozvoljenih ribolovnih sredstava. Podrška aktivnostima čuvanja i zaštite riba i drugih vodenih organizama od ključnog je značaja za očuvanje ekološke ravnoteže i održivo korišćenje resursa.
Ciljevi	• unapređenje održivog upravljanja ribolovnim vodama; • razvoj i promocija sportskog ribolova i sportsko – ribolovnog turizma; • očuvanje ribljih resursa i zaštita ugroženih vrsta; • unapređenje kontrole i nadzora ribolovnih aktivnosti i • jačanje uloge korisnika ribolovnih voda u zaštiti prirodnih resursa.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za organizovanje sportsko-ribolovnih manifestacija, kako na nacionalnom tako i međunarodnom nivou imaju korisnici riba i drugih vodenih organizama, Sportsko ribolovni klubovi kao i Savez sportsko ribolovnih organizacija Crne Gore. Uz zahtjev za finansijsku pomoć za organizaciju ili učešće na ribolovnom takmičenju potrebno je dostaviti propisani obrazac sa neophodnim podacima. Ukoliko je u pitanju takmičenje koje se organizuje van granica Crne Gore, potrebno je dostaviti i poziv za učešće od organizatora sportsko ribolovne manifestacije. Visina podrške za organizaciju, odnosno za učešće na sportsko ribolovnim manifestacijama može se ostvari maksimalno do 3.000,00€. Pravo na podršku za unapređivanje čuvanje i zaštitu ribolovnih voda, imaju korisnici riba i drugih vodenih organizama, koji sa Ministarstvom imaju potpisan Ugovor o ustupanju na korišćenje riba i drugih vodenih organizama. Uz uredno popunjen i ovjeren zahtjev za podršku, za 2026. godinu, dostavlja se sledeća dokumentacija: - kopija važećih legitimacija za ribočuvare; - dokaz o uplati 10 % sredstava prikupljenih od dozvola za sportsko rekreativni ribolov na žiro račun budžeta Crne Gore, za 2026. godinu; - dokaz o uplati 20 % sredstava prikupljenih od dozvola za sportsko rekreativni ribolov na žiro račun Saveza sportsko ribolovnih organizacija Crne Gore, za 2026. godinu; - dokaz o uplati godišnje naknade za korišćenje riba i drugih vodenih organizama, za 2025. godinu; - dokaz za utrošeno gorivo (fakture, računi) za 2026. godinu, koji moraju biti naslovljeni na ime podnosioca zahtjeva. Visina podrške se ostvaruje na osnovu formule koja glasi: $VP = (D * 5) + (Z * 5) + (P * 50) + (K * 100) + (R * 100) + (G * 0,5) + (GP * 0,3)$ gdje je VP – visina podrške, D – broj izdatih dozvola za sportsko rekreativni ribolov, Z – broj zapisnika ribočuvara, P – broj prekršajnih prijava, K – broj krivičnih prijava, R – broj ribočuvara, G – potrošnja goriva i GP - sprovođenje Godišnjeg plana zaštite, očuvanja i unapređenja riba i drugih vodenih organizama u %. Maksimalni iznos podrške po korisniku iznosi 10.000,00 €. Rok za dostavljanje zahtjeva je najkasnije do 01. novembra 2026. godine. Podrška učešća u troškovima poribljavanja, ostvaruje se u skladu sa postojećim zakonskim propisima, na osnovu izvještaja ovlašćene naučne ustanove, Plana poribljavanja i Ribolovne osnove.

	Mjera Unapređenje nadzora i zaštite riba i drugih vodenih organizama obuhvata finansijsku podršku za nabavku opreme za nadzor i očuvanje riba i drugih organizama, kao što su kamere, dronovi, prateća oprema.	
Korisnici	- Savez sportsko-ribolovnih organizacija Crne Gore; - Sportsko-ribolovni klubovi; - Korisnici riba i drugih vodenih organizama; - Upravljači prirodnim dobrima.	
Način plaćanja	Komisija koju formira Ministarstvo odobrava sredstva za podršku na osnovu administrativne kontrole zahtjeva i procjene doprinosa za sektor slatkovodnog ribarstva, nakon čega se vrši isplata sredstava podnosiocima zahtjeva na žiro račun.	
Procedura realizacije	Komisija odobrava sredstva za podršku na osnovu prispjelih zahtjeva.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za ribarstvo Implementaciona odgovornost - Komisija Ministarstva	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A. Sportsko-ribolovne manifestacije;	20.000,00
	B. Unapređivanje čuvanja i zaštite ribolovnih voda;	90.000,00
	C. Podrška u vidu učešća utroškovima poribljavanja ribolovnih voda odnosno unosa alohtonih vrsta riba i drugih vodenih organizama u ribolovnim vodama	20.000,00
	D. Unapređenje nadzora i zaštite riba i drugih vodenih organizama	20.000,00
	UKUPNO:	150.000,00

6.1.2 ODRŽIVO UPRAVLJANJE I OČUVANJE RESURSA RIBE I DRUGIH VODENIH ORGANIZAMA		
Razlozi za podršku	Istraživanja ribolovnih voda i izrada ribolovnih osnova predstavlja osnov za održivo gazdovanje ribama i drugim vodenim organizmima i planiranje poribljavanja sa kvalitetnom mlađi odgovarajućeg rječnog sliva. Jednu od bitnih uloga u procesu upravljanja ima nauka i to posebno u dijelu predloga mjera za zaštitu i očuvanje riba i drugih vodenih organizama, kao i u dijelu poribljavanja, proglašenja zaštićenih ribolovnih područja, ribolovnih zabrana i potreba za obavljanjem selektivnog, odnosno sanacionog ribolova.	
Ciljevi	• obezbjeđivanje pouzdane procjene resursa riba i • unapređenje upravljanja ribolovnim vodama na osnovu naučnih podataka.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje ovlašćenoj naučnoj ustanovi za izradu ribolovne osnove i monitoring stanja riba i drugih vodenih organizama, u skladu sa zaključenim Ugovorima i Sporazumom o tehničkoj saradnji, posebno za prikupljanje podataka i monitoring stanja resursa jegulje, nabavku laboratorijskog materijala za uzorkovanje riba i drugih vodenih organizama, kao i saradnju sa sportsko-rekreativnim klubovima u procesu poribljavanja i obavljanja selektivnog, odnosno sanacionog ribolova, na osnovu dostavljenih izvještaja i dokaza o ostvarenim troškovima.	
Korisnici	Naučna ustanova ovlašćena od strane Ministarstva.	
Način plaćanja	Na osnovu dostavljenog zahtjeva i izvještaja o sprovedenim aktivnostima, uz priloženu kopiju dokaznog materijala o ostvarenim troškovima, na žiro račun korisnika.	
Procedura realizacije	Podrška naučnoj ustanovi isplaćuje se u skladu sa potpisanim ugovorom, na žiro račun naučne ustanove.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za ribarstvo.	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A. Ribolovna osnova	7.390,00
	B. Podrška naučnoj ustanovi	8.000,00
	UKUPNO:	15.390,00

6.1.3 OSIGURANJE RIBOLOVNIH PLOVNIH OBJEKATA I UZGAJALIŠTA

Razlozi za podršku	Osiguranje ribolovnih plovni objekata i uzgajališta obuhvata specifične aspekte zaštite koji se odnose na rizike povezane s ribolovnim industrijama, uključujući plovila, opremu, infrastrukturna ulaganja i uzgoj ribe. Podrška uzgajivačima u akvakulturi u slatkovodnim vodama u osiguranju uzgajališta od šteta prouzrokovanih prirodnim nepogodama i drugim vanrednim događajima. Podrška uzgajivačima slatkovodne u akvakulturi u slatkovodnim vodama e u osiguranju uzgajališta od šteta prouzrokovanih prirodnim nepogodama i drugim vanrednim događajima. Podrška privrednim ribarima sa Skadarskog jezera da dodatno osiguraju svoja plovila i opremu na njima, čime se obezbeđuje smanjivanje dugoročno negativnih posljedica šteta prouzrokovanih prirodnim nepogodama i drugim vanrednim događajima. Udruženja privrednih ribara, korisnika riba i drugih vodenih organizama i uzgajivača imaju važnu ulogu u očuvanju održivog razvoja ribarstva, zaštiti ribljih resursa, kao i unapređenju životnih i radnih uslova ribara i uzgajivača.	
Ciljevi	• održavanje i podizanje kvaliteta života ribara i uzgajivača i stvaranje povoljnijih uslova za život; • smanjivanje negativnih posljedica šteta prouzrokovanih prirodnim nepogodama i drugim vanrednim događajima.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju privredni ribari sa Skadarskog jezera, koji imaju važeću dozvolu za privredni ribolov. Podrška za osiguranje od štete na plovilima može da iznosi do 60% od ukupne premije osiguranja, ali ne više od 500,00 €.	
Korisnici	Privredni ribari sa Skadarskog jezera koji posjeduju važeću dozvolu za privredni ribolov. Uzgajivači koji posjeduju važeću dozvolu ili odobrenje za slatkovodnu ili morsku akvakulturu.	
Način plaćanja	Po zaključenju polise osiguranja i ispostavljenom zahtjevu na račun osiguravajućeg društva.	
Procedura realizacije	Podrška osiguranju sprovodi se na bazi dostavljenih spiskova/polisa osiguravajućih društava. Isplata se vrši osiguravajućim društvima.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za slatkovodno ribarstvo.	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška osiguranja u ribarstvu	10.000,00
	UKUPNO:	10.000,00

6.1.4 UNAPREĐENJE PRIVREDNOG RIBOLOVA NA SKADARSKOM JEZERU

Razlozi za podršku	Privredni ribolov na Skadarskom jezeru predstavlja tradicionalnu i egzistencijalno važnu djelatnost za lokalno stanovništvo. Zastarjela oprema i plovila ograničavaju efikasnost i bezbjednost ribara, zbog čega je neophodna ciljana podrška modernizaciji. Podrška lokalnim samoupravama za razvoj i održavanje plovnih puteva odnosi se na čišćenje i održavanje kanala koji služe za izlaz na otvoreno jezero, kako bi olakšali lov ribarima. Udruženja privrednih ribara, korisnika riba i drugih vodenih organizama i uzgajivača imaju važnu ulogu u očuvanju održivog razvoja ribarstva, zaštiti ribljih resursa, kao i unapređenju životnih i radnih uslova ribara i uzgajivača.
Ciljevi	• modernizacija ribolovne flote; • povećanje bezbjednosti i efikasnosti ribolova; • unapređenje tržišne konkurentnosti i • poboljšanje infrastrukture plovnih puteva.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška jačanja privrednog ribolova na Skadarskom jezeru odnosi se na kofinansiranje privrednih ribara (nosilaca važeće dozvole za obavljanje privrednog ribolova koje su izdate od strane NP Skadarsko jezero) u troškovima nabavke ribolovnog plovnog objekta,, nabavke motora, nabavke ribolovne opreme za povećanje efikasnosti prilikom ulova i nabavke ledomata. Maksimalan iznos budžetskih sredstava je do 60% vrijednosti ispostavljenih računa, maksimalno do 5.000€. Kriterijumi za podršku biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere i o tome obavijestiti ribare, nosioce dozvole za obavljanje privrednog ribolova na Skadarskom jezeru. Podrška lokalnim samoupravama za razvoj i održavanje prilaznih plovnih puteva na osnovu dostavljenog zahtjeva i plana za izvođenje radova. Podrška u radu i djelovanju udruženja privrednih ribara, korisnika i uzgajivača riba i drugih vodenih organizama, obezbjeđuje se samo za registrovane u Crnoj Gori u skladu sa zakonom. Pravo na podršku mogu ostvariti registrovane organizacije ako ispunjavaju sljedeće uslove: - da imaju pod zakup ili vlasništvo kancelarijski prostor; - da organizacija posjeduje uredan tekući račun u poslovnim bankama u Crnoj Gori, koji nije u blokadi; - da je skupština organizacije ili drugi nadležni organ organizacije usvojio plan rada i djelovanja čiji su ciljevi u skladu sa ciljevima ove mjere; - da je usvojenim planom rada i djelovanja jasno utvrđen budžet, aktivnosti, ciljevi i način realizacije. Maksimalno učešće budžetskih sredstava iznosi do 50% vrijednosti usvojenog plana rada i djelovanja u tekućoj godini, maksimalno do 5.000€. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere i o tome obavijestiti zainteresovane subjekte
Korisnici	Nosioci važeće dozvole za privredni ribolov za Skadarskom jezeru. Lokalne samouprave. Registrovana udruženja privrednih ribara, korisnika i uzgajivača riba i drugih vodenih organizama.
Način plaćanja	Na osnovu dostavljenog zahtjeva, na žiro račun korisnika, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.
Procedura realizacije	Uslov za korišćenje sredstava za modernizaciju ribolovne flote je da je nosilac važeće dozvole za obavljanje privrednog ribolova na Skadarskom jezeru, da je u toku kalendarske godine uredno vodio elektronski dnevnik ulova, da je u toku 2025. godine bio u ribolovu minimum 40 ribolovnih dana. Kada su u pitanju nosioci dozvole koji su prvi put izvadili dozvolu za privredni ribolov, isti takođe moraju imati evidentiranih 30 ribolovnih dana u toku 2026. godine. Podnosilac zahtjeva ne smije biti kažnjava, u skladu sa članom 326 Krivičnog zakonika Crne Gore.

	Podrška lokalnim samoupravama za razvoj i održavanje plovnih puteva, na osnovu dostavljenog zahtjeva, na račun lokalne samouprave. Realizacija mjere podrške udruženjima privrednih ribara, korisnika i uzgajivača riba i drugih vodenih organizama vršiće se na sledeći način: - podnošenje zahtjeva za odobravanje podrške; - administrativna provjera podnešenih zahtjeva; - zahtjevi za dopunu dokumentacije, ukoliko to bude potrebno; - izvršenje plana rada i djelovanja; - podnošenje zahtjeva za odobravanje isplate; odobravanje isplate nakon izvršene i potvrđene administrativne i terenske kontrole.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere - generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – samostalni savjetnik I za slatkovodno ribarstvo	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	A. Podrška modernizaciji ribolovne flote na Skadarskom jezeru	150.000,00
	B. Podrška lokalnim samoupravama za razvoj i održavanje plovnih puteva;	10.000,00
	C. Podrška u radu i djelovanju udruženja privrednih ribara, korisnika i uzgajivača riba i drugih vodenih organizama.	10.000,00
	UKUPNO:	170.000,00

6 PODRŠKA RAZVOJU SEKTORA SLATKOVODNOG RIBARSTVA I AKVAKULTURE U SLATKOVODNIM VODAMA

6.2 Mjera unapređivanja sektora slatkovodne akvakulture

6.2.1 PODRŠKA ODRŽIVIM AKTIVNOSTIMA U CILJU JAČANJA KONKURENTNOSTI SEKTORA AKVAKULTURE U SLATKOVODNIM VODAMA

Razlozi za podršku	Crna Gora, naročito njen centralni i sjeverni dio, obiluje čistim i kiseonikom bogatim vodama koje predstavljaju veliki potencijal za uzgoj ribe, posebno pastrmke, ali i za proizvodnju autohtonih salmonida za potrebe poribljavanja crnogorskih ribolovnih voda. Međutim, akvakultura u slatkovodnim vodama, odnosno uzgoj pastrmke, zbog djelimično neefikasnog načina uzgoja u kombinaciji sa sporim prirastom, kao i zbog gubitka vode na uzgajalištima teško da bi mogao ostati konkurentan bez velikog smanjenja proizvodnih troškova i osavremenjivanja proizvodnje. Stoga je potrebno nastaviti izgradnju efikasnog i konkurentnog sektora kroz podršku uzgajivačima ribe i riblje mladi, kako bi se poboljšali uslovi uzgoja i plasmana ovih proizvoda na tržište. Kilimatske promjene koje se dešavaju poslednjih godina imaju značajan uticaj na akvakulturu u slatkovodnim vodama i to u negativnom kontekstu, jer dovode do pojave bolesti. Pored bolesti velike štete na uzgajalištima uzrokuju prirodni predatori riba – ptice i vidra (<i>Lutra lutra</i>), stoga postoji potreba za uvođenjem tehničkih rješenja radi adekvatne i trajne zaštite postojećih uzgajališta. S tim u vezi potrebno je obezbijediti podršku uzgajivačima radi uvođenja neophodnog sistema zaštite – nabavke mreža ili drugih sistema za zaštitu; nabavku opreme u cilju postizanja produktivnije ekološke proizvodnje i inovacija, očuvanju zaštite životne sredine, unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja.
Ciljevi	• produktivna ulaganja u ekološku proizvodnju i inovacije u akvakulturi u slatkovodnim vodama; • očuvanje autohtonog biodiverziteta u akvakulturi u slatkovodnim vodama; • unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja u akvakulturi u slatkovodnim vodama; • poboljšanje konkurentnosti i efikasnosti sektora akvakulture u slatkovodnim vodama i • uvođenje novih tehnologija u pogledu zaštite uzgajališta od bolesti i predatora.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška održivim aktivnostima u sektoru akvakulture u slatkovodnim vodama odnosi se na kofinansiranje troškova uzgajivača ribe za rekonstrukciju uzgajališta; podrška održivom funkcionisanju mrestilišta za proizvodnju autohtonih salmonida; izgradnju ili rekonstrukciju objekata za skladištenje hrane i skladištenje opreme; nabavku opreme za automatizaciju procesa uzgoja, nabavku opreme za poboljšanje higijene u pogledu bezbjednosti hrane i plasiranja proizvoda uzgoja na tržište; nabavku zaštitnih mreža ili drugih tehničkih rješenja za zaštitu uzgajališta od predatora, nabavku opreme u cilju postizanja produktivnije ekološke proizvodnje i inovacija, očuvanju zaštite životne sredine, unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja u akvakulturi u slatkovodnim vodama. Maksimalno učešće budžetskih sredstava iznosi do 60% vrijednosti ispostavljenih računa, maksimalno do 10.000, 00 €. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, Ministarstvo će prekinuti dalju realizaciju mjere, obavijestiti privredna društva i preduzetnike koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu, odnosno proporcionalno smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške.
Korisnici	Privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu i važeću dozvolu za proizvodnju autohtonih salmonida.
Način plaćanja	Po dostavljenom zahtjevu, na žiro račun korisnika, u skladu sa predviđenom namjenom i javnim pozivom.
Procedura realizacije	Sredstva podrške za održive aktivnosti u cilju jačanja konkurentnosti sektora akvakulture u slatkovodnim vodama mogu koristiti privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu. Sredstva podrške za proizvodnju autohtonih salmonida mogu koristiti privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu.

	Mjera se sprovodi na osnovu pristiglih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu vrši Direktorat za ribarstvo.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost – načelnik Direkcije za upravljanje resursima i ribolovnom flotom	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška održivim aktivnostima u cilju jačanja konkurentosti sektora akvakulture u slatkovodnim vodama odnosi se na kofinansiranje u troškovima rekonstrukcije uzgajališta; podrška održivom funkcionisanju mrestilišta za proizvodnju autohtonih salmonida; izgradnje/rekonstrukcije objekata za skladištenje hrane ili skladištenje opreme; nabavke opreme za automatizaciju procesa uzgoja, nabavke opreme za poboljšanje higijene u pogledu bezbjednosti hrane i plasiranje proizvoda uzgoja na tržište i nabavku zaštitnih mreža ili drugih tehničkih rješenja za zaštitu uzgajališta od predatora, nabavku opreme u cilju postizanja produktivnije ekološke proizvodnje i inovacija, očuvanju zaštite životne sredine, unapređenje zdravlja i dobrobiti životinja.	110.000,00
	UKUPNO:	110.000,00

6.2.2 DIREKTNA PLAĆANJA U AKVAKULTURI U SLATKOVODNIM VODAMA

Razlozi za podršku	Uzgajališta akvakulture u slatkovodnim vodama su uglavnom raspoređena u centralnom i sjevernom dijelu Crne Gore koji obiluju čistim i kiseonikom bogatim vodama. I pored postojanja ovakvog vodnog potencijala za uzgoj ribe, posebno pastrmke, proizvodnja u akvakulturi u slatkovodnim vodama se i dalje može okarakterisati kao djelimično neefikasna. U cilju podizanja konkurentnosti i efikasnosti ovoga sektora Ministarstvo je uzgajivačima posljednjih godina kroz svoje aktivnosti i mjere omogućavalo podršku za finansiranje unapređenja infrastrukture uzgajališta i pratećih objekata, kao i opreme za poboljšanje procesa uzgoja i stavljanja proizvoda akvakulture u slatkovodnim vodama na tržište. Uprkos gore navedenim mjerama, ukupna proizvodnja slatkovodnih vrsta riba u Crnoj Gori se procjenjuje na oko 973 t godišnje i ne pokazuje neki značajni trend povećanja proizvodnje posljednjih godina. Problem se uglavnom ogleda u nedovoljnom korišćenju raspoloživih proizvodnih kapaciteta. Kako bi se postigli zacrtani ciljevi, koji podrazumijevaju povećanje proizvodnje u akvakulturi u slatkovodnim vodama do nivoa da se postane „uvozno nezavisan”, potrebno je kroz direktnu podršku uzgajivačima stimulirati maksimalno korišćenje proizvodnih kapaciteta.
Ciljevi	• podizanje konkurentnosti proizvodnje u akvakulturi u slatkovodnim vodama i stvaranje tržišno konkurentnih uzgajivača; • privođenje namjeni svih raspoloživih proizvodnih kapaciteta; • unapređivanje poslovanja i • povećanje ukupne proizvodnje u akvakulturi u slatkovodnim vodama.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za direktna plaćanja u akvakulturi u slatkovodnim vodama imaju privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu. Podršku ostvaruju isključivo za proizvodnju ostvarenu na sopstvenom uzgajalištu na osnovu površine uzgajališta navedene u važećoj dozvoli za akvakulturu i na osnovu ostvarene prosječne proizvodnje za posljednju godinu (2025. godina) na sljedeći način: - 3,5 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio preko 27 kg/m²; - 3,0 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio između 22 i 27 kg/m²; - 2,5 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio između 22 i 17 kg/m²; - 2,0 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio između 17 i 12 kg/m²; - 1,5 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio između 12 i 7 kg/m²; - 1,0 €/m² prijavljene korisne površine uzgajališta ako je prosjek svih proizvedenih uzrasnih struktura ribe iznosio ispod 7 kg/m². Zahjev za podršku se dostavlja Ministarstvu na obrascu, koji se može preuzeti na sajtu ili u kancelariji Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede. Uz zahtjev za podršku se dostavljaju sljedeća dokumenta: - bilanci stanja za prethodnu godinu (2025. godina); - normativi u proizvodnji, specifikacija internih prenosa za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha i lager lista na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost proizvedenih količina ribe na uzgajalištu; - specifikacija svih ulaza od inostranih i domaćih dobavljača za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha robe na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost podataka o uvezenim količinama ribe; - zaključni list za prethodnu godinu (2025. godina);

	- potpisanu i ovjerenu izjavu od strane ovlašćenog računovođe i odgovornog lica o ukupnoj godišnjoj proizvodnji u kilogramima, za 2025. godinu. Traženi podaci moraju da budu pripremljeni i ovjereni od strane knjigovodstvene agencije. U slučaju da nosilac važeće dozvole za akvakulturu podliježe paušalnom oporezivanju uz zahtjev se dostavljaju: - rješenja o paušalnom oprezivanju prihoda od samostalne djelatnosti za 2025. godinu; - knjiga prometa za 2025. godinu; - bankovna kartica prometa preduzetnika za 2025. godinu; - normativi u proizvodnji, specifikacija internih prenosa za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha i lager lista na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost proizvedenih količina ribe na uzgajalištu; - specifikacija svih ulaza od inostranih i domaćih dobavljača za period 1. januar – 31. decembar za prethodnu godinu (2025. godina), kao i finansijska kartica zaliha robe na dan podnošenja zahtjeva kako bi se utvrdila tačnost podataka o uvezenim količinama ribe; - potpisanu izjavu od strane odgovornog lica o ukupnoj godišnjoj proizvodnji u kilogramima, za 2025. godinu. Rok za dostavljanje zahtjeva je 30. septembar 2026. godine. Ministarstvo zadržava pravo provjere dostavljenih dokumenata, odnosno proizvedenih i uvezenih količina i njihovu provjeru sa ostalim nadležnim institucijama. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanja direktne podrške prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, proporcionalno se smanjuju jedinična plaćanja po m².	
Korisnici	Privredna društva i preduzetnici koji imaju važeću dozvolu za akvakulturu.	
Način plaćanja	Po dostavljenom zahtjevu za isplatu, na žiro račun korisnika, u skladu sa predviđenom namjenom i javnim pozivom.	
Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva i ostale poropisane dokumentacije.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ribarstvo; Operativna odgovornost– načelnik Direkcije za upravljanje resursima i ribolovnom flotom	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Podrška povećanju proizvodnje u akvakulturi u slatkovodnim vodama	110.000,00
	UKUPNO:	110.000,00

C) OPERATIVNI PROGRAMI UPRAVE

7. PROGRAM MJERA BEZBJEDNOSTI HRANE I HRANE ZA ŽIVOTINJE		
Razlozi za podršku	Crna Gora ulaže znatna sredstva u bezbjednost hrane i harmonizaciju pravnih i institucionalnih okvira sa zahtjevima EU i međunarodnim standardima. Bezbjedna hrana i hrana za životinje je hrana odgovarajućeg kvaliteta i hrana koja ne sadrži mikrobiološke, fizičke, hemijske ili druge opasnosti koje mogu biti štetne po zdravlje ljudi i životinja. Mogućnost kontaminacije hrane biljnog ili životinjskog porijekla prisutna je na svakom koraku u lancu hrane, od primarne proizvodnje, prerade, skladištenja i distribucije sirovina do stavljanja na tržište gotovih proizvoda. Imajući u vidu da proizvodnja hrane predstavlja veoma važnu granu crnogorske privrede, a da propisani integrisani sistem upravljanja bezbjednošću hrane zahtjeva kontinuirano sprovođenje mjera sistematskog praćenja potencijalnih opasnosti u svim fazama proizvodnje, prerade i distribucije uključujući i primarnu proizvodnju. Uspostavljeni program monitoringa potencijalnih rizika u hrani i hrani za životinje čini osnov za ciljano uzimanje uzoraka određenih vrsta hrane radi provjere usaglašenosti sa propisanim zahtjevima bezbjednosti i kvaliteta. Rezultati sprovedih monitoringa i informacije zaprimljenih putem RASSF-a u 2023. godinu ukazuju na potrebu pojačanog praćenja i nadzora određenih kategorija hrane, u skladu sa analizom rizika i načelom predostrožnosti. Brojne su obaveze u oblasti usklađivanja zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU, a posebno u efikasnoj i kvalitetnoj primjeni zakonske regulative u ovoj oblasti što zahtjeva kontinuiranu specifičnu obuku administracije i inspekcije.	
Ciljevi	Uspostavljanje i funkcionisanje efikasnog sistema otkrivanja opasnosti u hrani i hrani za životinje, smanjenje pojave bolesti prenosivih hranom, obezbijedivanje visokog nivoa zaštite zdravlja ljudi, povećanje proizvodnje i obezbijedivanje nesmetane trgovine hranom i hranom za životinje. Jačanje institucionalnih i administrativnih kapaciteta za implementaciju EU standarda u ovoj oblasti. Proces pregovora sa Evropskom komisijom i sprovođenje reformi zahtijevaju saradnju sa najširim krugom zainteresovanih strana: subjektima u poslovanju hranom, udruženjima poljoprivrednih proizvođača, civilnim sektorom, lokalnim samoupravama, medijima.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje za: izradu i sprovođenje programa monitoringa rezidua u hrani životinjskog porijekla i hrani za životinje, rezidua pesticida i sredstava za ishranu bilja, zoonoza, mikrobioloških kriterijuma, kontaminenata i drugih programa u skladu sa propisima, planiranim i sistematskim uzimanjem uzoraka hrane i hrane za životinje u skladu sa analizom rizika i posebnim programima monitoringa; jačanje institucionalnih kapaciteta za sprovođenje službenih kontrola hrane i hrane za životinje u skladu sa EU zahtjevima, kroz obuke i izradu i primjenu procedura za vršenje službenih kontrola i drugo; sprovođenje obaveza u EU integracijama: pregovori, realizacija aktivnosti za zatvaranje pregovora, rad u radnim timovima za izradu propisa u procesu usklađivanja, pripremu projekata i dr. i prema potrebi angažovanje stručnjaka iz zemlje i inostranstva; organizovanje tematskih radionica za subjekte u poslovanju hranom i hranom za životinje.	
Korisnici	Ovlašćene laboratorije, subjekti u poslovanju hranom i hranom za životinje, Organ uprave i ostali korisnici u skladu sa Programom monitoringa bezbjednosti hrane i hrane za životinje.	
Način plaćanja	Za obavljeni posao ma bazi odobrenog zahtjeva, ugovora, fakture, izvještaja odnosno rješenja dostavljenih Organu uprave i dijelom avansno.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na osnovu Programa monitoringa bezbjednosti hrane i hrane za životinje za 2022. godinu.	
Nadzor i kontrola	Organ uprave, koordinator mjere – direktor Organa uprave; Operativna odgovornost – pomoćnik direktora Organa uprave, Sektor za bezbjednost hrane.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Program monitoringa bezbjednosti hrane i hrane za životinje	328.323,42
	UKUPNO:	328.323,42

8. PROGRAM OBAVEZNIH MJERA ZDRAVSTVENE ZAŠTITE ŽIVOTINJA		
Razlozi za podršku	Crna Gora ulaže znatna sredstva za održavanje stabilne epizootiološke situacije i zaštitu zdravlja životinja. Imajući u vidu da stočarska proizvodnja predstavlja najznačajniju granu poljoprivrede, sve je veći značaj blagovremenog i sveobuhvatnog sprovođenja mjera od strane veterinarske službe za efikasno funkcionisanje sistema očuvanja zdravlja životinja i posljedično bezbjedne proizvodnje proizvoda životinjskog porijekla. Stoga je potrebno nastaviti podršku sprovođenju programa obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u cilju izvršavanja zakonskih obaveza u oblasti veterinarske politike kako bi se obezbijedio visok nivo zaštite zdravlja životinja od bolesti koje mogu izazvati velike ekonomske štete, kao i zaštitu zdravlja ljudi od zoonoza i bolesti prenosivih hranom. Brojne su obaveze u oblasti usklađivanja zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU, a posebno u efikasnoj i kvalitetnoj primjeni zakonske regulative u ovoj oblasti.	
Ciljevi	Uspostavljanje i funkcionisanje efikasnog sistema zdravstvene zaštite i kontrole zdravlja životinja kao i dobijanje statusa zemlje slobodne od pojedinih zaraznih bolesti kao preduslova za nesmetanu trgovinu životinjama i proizvodima životinjskog porijekla. Jačanje institucionalne podrške za bržu implementaciju EU standarda u oblasti zdravlja životinja i identifikacije i registracije životinja. Proces pregovora sa Evropskom komisijom i sprovođenje reformi zahtijevaju saradnju s najširim krugom zainteresovanih strana: držaocima životinja, udruženjima poljoprivrednih proizvođača, civilnim sektorom, lokalnim samoupravama, medijima.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Programom obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja utvrđuju se: mjere radi praćenja, sprječavanja pojave, otkrivanja, suzbijanja i iskorijenjivanja zaraznih i parazitskih bolesti primjerene epizootiološkoj situaciji i stepenu opasnosti čije je sprovođenje obavezno na cijelom epizootiološkom području Crne Gore; identifikacija i registracija životinja, naknade štete vlasnicima životinja za uginule životinje u skladu sa zakonom i mjere u slučaju pojave bolesti većih razmjera i iznenadne pojave bolesti u zemljama u okruženju i opasnosti od unošenja na teritoriju Crne Gore. Za jačanje institucionalnih kapaciteta za sprovođenje službenih kontrola u skladu sa EU zahtjevima, kroz obuku-organizovanjem studijskih posjeta, radionica, simulacijskih vježbi i izradu procedura i drugo; sprovođenje obaveza u EU integracijama: vođenje pregovora sa Evropskom komisijom, realizacija aktivnosti za zatvaranje pregovora, rad u radnim timovima i grupama za izradu propisa i drugih dokumenata u procesu usklađivanja zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU, pripremu projekata i drugo i prema potrebi angažovanje stručnjaka iz zemlje i inostranstva; organizovanje tematskih radionica za držaoce životinja i veterinarske organizacije.	
Korisnici	Veterinarske ambulante, Specijalistička veterinarska laboratorija i ovlašćene laboratorije, poljoprivredna gazdinstva, Organ uprave i ostali korisnici u skladu sa Programom obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja za 2024. godinu.	
Način plaćanja	Držaocima životinja preko banaka, a ostalim korisnicima po ispostavljenoj fakturi Organu uprave za obavljeni posao uz izvještaj i dijelom avansno.	
Procedura realizacije	Mjere se sprovode na bazi Programa obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja.	
Nadzor i kontrola	Organ uprave, koordinator mjere – direktor Organa uprave; Operativna odgovornost – pomoćnik direktora Organa uprave, Sektor za veterinu.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Program obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja	2.095.000,00
	UKUPNO:	2.095.000,00

9. PROGRAM FITOSANITARNIH MJERA

Razlozi za podršku	Zdravstvena zaštita bilja je garancija za uspješnu i održivu biljnu proizvodnju, za očuvanje zdravlja šume, drugih prirodnih područja, ekosistema i biološke raznolikosti u Crnoj Gori. Štetni organizmi ugrožavaju zdravlje bilja kako zbog globalizacije trgovine biljem, tako i zbog klimatskih promjena, zbog čega je povećan rizik od unosa štetnih organizama i na područje Crne Gore. Kako bi se ta prijetnja smanjila na najmanji mogući nivo, potrebno je planirati i kontinuirano sprovoditi fitosanitarne mjere, utvrđivati fitosanitarne rizike od štetnih organizama i smanjivati ih na prihvatljiv nivo. Sprječavanjem unošenja i širenja, kao i iskorjenjivanjem štetnih organizama, registracija i pravilna upotrebe sredstava za zaštitu i ishranu bilja, praćenje rezidua pesticida i drugih kontaminanata, sprovođenjem monitoringa zemljišta, monitoringa rezidua pesticida u/na hrani obezbjeđuje se visok nivo zaštite potrošača, i životne sredine, a istovremeno se doprinosi i jačanju konkurentnosti kroz primjenu fitosanitarnih standarda u proizvodnji hrane biljnog porijekla. Štetni organizmi bilja najčešće ne predstavljaju direktnu opasnost za zdravlje ljudi i životinja, ali svojom pojavom u većim razmjerama dovode do uništavanja ili smanjenja prinosa odnosno kvaliteta hrane biljnog porijekla, a mogu prouzrokovati i neprocjenjive ekonomske štete, a u drastičnim slučajevima mogu dovesti i do nestanka određenih biljnih vrsta. Da bi se spriječilo propadanje i smanjenje prinosa poljoprivrednih usjeva i obezbjedile dovoljne količine bezbjedne hrane biljnog porijekla, neophodno je blagovremeno sprovoditi fitosanitarne mjere.
Ciljevi	• uspostavljanje i funkcionisanje efikasnog sistema zaštite zdravlja bilja; • sprovođenje nadzora nad štetnim organizmima, utvrđivanje njihovog statusa, sprečavanje unošenja i širenja štetnih organizama i njihova eradikacija, sprovođenje kriznih i akcionih planova za pojedine štetne organizme; • obezbjeđivanje dovoljne količine bezbjedne hrane biljnog porijekla; • proizvodnja kvalitetnog sjemenskog i sadnog materijala, uključujući i monitoring GMO i • očuvanje biljnih genetskih resursa.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Fitosanitarne mjere se sprovedu na osnovu Programa fitosanitarnih mjera za 2022. godinu, koji se objavljuje u „Službenom listu Crne Gore“, a koji sadrži detaljan pregled mjera sa potrebnim iznosom finansijskih sredstava za njihovu implementaciju. Program sadrži mjere iz oblasti: zdravstvene zaštite bilja; sredstava za zaštitu bilja i njihovih rezidua i sredstava za ishranu bilja; sjemeni i sadnog materijala, GMO i biljnih genetskih resursa, kao i neophodnu tehničku i administrativnu podršku za implementaciju programa. U slučaju pojave štetnih organizama većih razmjera u zemlji i u okruženju i opasnosti od unošenja na teritoriju Crne Gore sprovedu se mjere po posebnim programima ministarstva u skladu sa procjenom opasnosti, standardima i preporukama EK, uz dodatno obezbjeđivanje neophodnih finansijskih sredstava. Jačanje institucionalnih i administrativnih kapaciteta za implementaciju EU standarda u ovoj oblasti. Proces pregovora sa Evropskom komisijom i sprovođenje reformi zahtijevaju saradnju sa najširim krugom zainteresovanih strana: držaocima bilja, operaterima, udruženjima poljoprivrednih proizvođača, civilnim sektorom, lokalnim samoupravama, medijima.
Korisnici	Ovlašćene institucije za vršenje javnih poslova, laboratorije, držaoci bilja i ostali korisnici u skladu sa Programom fitosanitarnih mjera.
Način plaćanja	Dijelom avansno; po ispostavljenoj fakturi za obavljeni posao ili nabavku; po zahtjevu, izvještaju, rješenju ili ugovoru.
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na osnovu Programa fitosanitarnih mjera za 2024. godinu.
Nadzor i kontrola	Organ uprave, koordinator mjere – direktor Organa uprave; Operativna odgovornost – pomoćnik direktora Organa uprave, Sektor za fitosanitarne poslove.

Finansijski Plan	Komponente:	Iznos u €
	1. Program zdravstvene zaštite bilja	172.416,36
	2. Program praćenja sredstava za zaštitu bilja i njihovih rezidua i sredstava za ishranu bilja	
	3. Program kontrolnih ispitivanja sjemenskog i sadnog materijala i biljni genetički resursi	
	4. Tehnička i administrativna podrška implementaciji programa	
	UKUPNO:	172.416,36

10. MIDAS 2- KOMPONENTA 2 – PODRŠKA ISPUNJENJU MJERILA ZA ZATVARANJE POGLAVLJA 12 BEZBJEDNOST HRANE, VETERINARSKA I FITOSANITARNA POLITIKA

Razlozi za podršku	MIDAS 2 projektom ojačaće se potrebne strukture, kako logistički (bezbjedno odlaganje nusproizvoda životinjskog porijekla, izgradnja i opremanje fitosanitarne laboratorije, nabavka opreme, itd), tako i obezbjeđivanjem ekspertske podrške i ostalih vidova podrške kojim se osposobljava kadar Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove za ispunjavanje zahtjeva iz oblasti EU pregovaračkog procesa u okviru Poglavlja 12 odnosno ispunjavanje mjerila za zatvaranje pregovora. U cilju stvaranja uslova za sprovođenje obaveza u oblasti bezbjednosti hrane, veterine i fitosanitarnoj oblasti, neophodna je podrška jačanju stručnih i institucionalnih kapaciteta.	
Ciljevi	• jačanje institucionalne podrške za unaprjeđenje postojećih sistema službenih kontrola u oblasti bezbjednosti hrane, veterine i fitosanitarnoj oblasti; • blagovremena i efektivna realizacija planiranih aktivnosti; • usvajanje i implementacija EU metoda i tehnika službenih kontrola i laboratorijskih kapaciteta, bezbjednog odlaganja nusproizvoda životinjskog porijekla i drugih preporučenih standarda u oblasti bezbjednosti hrane, veterine i fitosanitarnoj oblasti; • informisanje korisnika usluga i obavješćavanje javnosti o preduzetim aktivnostima u ovim oblastima.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 2 MIDAS 2 projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske Banke.	
Korisnici	Ministarstvo i Organ uprave.	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Operativnim priručnikom MIDAS 2 projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta MIDAS 2 – ministar; Operativna odgovornost - direktor Organa uprave; Implementaciona odgovornost – pomoćnik direktora Organa uprave; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Uspostavljanje sistema za bezbjedno odlaganje nusproizvoda životinjskog porijekla	100.000,00
	Realizacija ostalih aktivnosti projekta MIDAS 2 (tehnička podrška programu, itd.)	1.000.000,00
	Jačanje dijagnostičkih kapaciteta fitosanitarne laboratorije	2.600.000,00
	UKUPNO:	3.700.000,00

11. CRFASD - Podkomponenta 2.2 Podrška uspostavljanju sistema upravljanja i bezbjednog zbrinjavanja nusproizvoda životinjskog porijekla		
Razlozi za podršku	Projekt razvoja ribarstva i poljoprivredno-prehrambenog sektora otpornog na klimatske promjene - CRFASD dobio je odobrenje borda izvršnih direktora Međunarodne banke za obnovu i razvoj 17. decembra 2025. godine. Ugovor o kreditu potpisan je 24. decembra 2025. godine. Početak realizacije projekta je 90 dana od dana potpisivanja ugovora. Razvojni cilj projekta je jačanje javnih institucija Crne Gore u sektoru ribarstva i poljoprivredno-prehrambenom sektoru da bi se postiglo kvalitetnije pružanje usluga i povećala spremnost za pristupanje EU. Komponenta 2: Institucionalna spremnost za ispunjavanje zahtjeva EU pristupanja u okviru poglavlja 11 i 12. Ova komponenta pruža podršku Crnoj Gori u ispunjavanju zahtjeva institucionalne spremnosti za Program poljoprivrede i ruralnog razvoja i bezbjednosti hrane, u skladu sa pravnom tekovinom EU u okviru poglavlja 11 i 12. Cilj podkomponente 2.2 Podrška uspostavljanju sistema upravljanja i bezbjednog zbrinjavanja nusproizvoda životinjskog porijekla. je uspostavljanje zvaničnog, sveobuhvatnog sistema za održivo upravljanje i bezbjedno zbrinjavanje i/ili preradu nusproizvoda životinjskog porijekla (ABP), u skladu sa direktivama Evropske unije, nacionalnim zakonodavstvom i Strategijom za nusproizvode životinjskog porijekla.	
Ciljevi	• uspostavljanje zvaničnog, sveobuhvatnog sistema za održivo upravljanje i bezbjedno zbrinjavanje i/ili preradu nusproizvoda životinjskog porijekla (ABP), u skladu sa direktivama EU, nacionalnim zakonodavstvom i Strategijom za ABP; • izgradnja ABP postrojenja, uz primjenu klimatski otpornih projektnih rješenja, radi smanjenja uticaja klimatskih nepogoda i obezbjeđivanja kontinuiteta rada tokom ekstremnih vremenskih uslova; • ABP postrojenje će uspostaviti ekološki održiv i bezbjedan sistem upravljanja nusproizvodima životinjskog porijekla, smanjiti emisije metana i CO₂ i omogućiti njihovu reciklažu u proizvode sa dodatom vrijednošću. Na osnovu ESIA procjene sprovedene u okviru MIDAS2 projekta, podkomponenta će adresirati pitanja zaštite životne sredine, javnog i zdravlja životinja i otvoriti potencijalne mogućnosti za privatne investicije, doprinoseći ispunjavanju zahtjeva Poglavlja 12 – bezbjednost hrane, veterinarske i fitosanitarne usluge; • nabavka informatičko-komunikacione tehnologije, kancelarijskog namještaja i specijalizovanih vozila koja ispunjavaju standarde energetske efikasnosti i • jačanje kapaciteta zaposlenih u Upravi za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Aktivnosti kroz koje se pruža podrška korisnicima u okviru Komponente 2 CRFASD projekta definisani su Ugovorom o zajmu, Operativnim priručnikom projekta i procedurama Svjetske banke.	
Korisnici	MPŠV i Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove	
Način plaćanja	Plaćanja će se vršiti u skladu sa procedurama Svjetske banke.	
Procedura realizacije	Realizacija će se vršiti u skladu sa Operativnim priručnikom CRFASD projekta i procedurama Svjetske banke.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator projekta CRFASD – ministar; Operativna i implementaciona odgovornost - direktor Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove; Nadzor i kontrola definisani su procedurama Projekta.	
Finansijski plan	Komponenta:	Iznos u €
	Uspostavljanje sistema za bezbjedno odlaganje nusproizvoda životinjskog porijekla	400.000,00
	Realizacija ostalih aktivnosti projekta CRFASD (tehnička podrška programu, jačanje kapaciteta, itd.)	100.000,00
	UKUPNO:	500.000,00

D) AKTIVNOSTI AGENCIJE ZA PLAĆANJA

IACS MJERE	
12.1 DIREKTNJA PLAĆANJA U STOČARSKOJ PROIZVODNJI	
Razlozi za podršku	Specifični prirodni uslovi Crne Gore, koji se ogledaju u velikim površinama prirodnih livada i pašnjaka, predodredili su ekstenzivno gajenje preživara. Govedarstvo je najvažnija grana stočarstva. Goveda se gaje na više od 50% poljoprivrednih gazdinstava, odnosno na 75% gazdinstava koja se bave stočarskom proizvodnjom. Izmjena rasnog sastava ide u pravcu povećanja učešća produktivnijih rasa dok se teži i povećanju broja grla po poljoprivrednom gazdinstvu i unapređivanju infrastrukture na poljoprivrednim gazdinstvima kao i primjeni savremenijih načina uzgoja.
Ciljevi	• podizanje konkurentnosti stočarske proizvodnje i stvaranje tržišno održivog proizvođača; • obezbjeđivanje uslova za uravnotežen razvoj govedarstva, ovčarstva i kozarstva i • bolje korišćenje raspoloživih resursa, posebno prirodnih livada i pašnjaka.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Direktna plaćanja u stočarstvu sadrže: • <i>premije po grlu za krave i priplodne junice</i>; • <i>dodatne premije po grlu za krave i priplodne junice u sistemu držanja krava-tele</i> (isključivo za tovrne rase goveda-uzgoj u čistoj rasi) i • <i>premije po grlu za priplodne ovce i koze</i>; a) Premije za krave i priplodne junice – pravo na premiju može ostvariti podnosilac zahtjeva koji na svom gazdinstvu gaji jedno i više grla te vrste stoke i to za svako grlo (ženska grla starija od 12 mjeseci). Kriterijum je ispunjen ako podnosilac zahtjeva na svom gazdinstvu drži taj broj grla minimalno sedam mjeseci u tekućoj godini. Osnovna premija po grlu za priplodne krave i junice iznosi 100€. b) Dodatne premije po grlu za krave i priplodne junice u sistemu držanja krava-tele (isključivo tovrne rase-uzgoj u čistoj rasi)- pravo na premiju može ostvariti podnosilac zahtjeva koji je ostvario pravo na osnovnu premiju i koji na svom gazdinstvu gaji tri i više grla te vrste stoke i to za svako grlo. Rasa koja je u Veterinarskom sistemu definisana kao Angus može ostvariti pravo na podršku. Kriterijum je ispunjen ako podnosilac zahtjeva na svom gazdinstvu drži taj broj grla minimum sedam mjeseci u tekućoj godini. Iznos premije po grlu za priplodne krave i junice u sistemu držanja krava-tele iznosi 50€. c) Premije za priplodne ovce i koze – pravo na premiju može ostvariti podnosilac zahtjeva koji na svom gazdinstvu gaji 10 i više ovaca odnosno 10 i više koza u stadu (ženska grla starija od 12 mjeseci). Plaćanje se odnosi na svako grlo. Kriterijum je ispunjen ako podnosilac zahtjeva na svom gazdinstvu drži taj broj grla minimalno sedam mjeseci u tekućoj godini. Osnovna premija po grlu za priplodne ovce i koze iznosi 15€.
	Uslov za dobijanje premije je da su grla obilježena ušnim markicama, da su poznatog porijekla i registrovana u Centralnom registru gazdinstava i životinja i da držalac životinja uredno vodi evidenciju, da posjeduje pasoše za goveda, odnosno da vrši godišnje popise ovaca i koza u skladu sa zakonom i da su nad životinjama sprovedene mjere po Programu obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja u prethodnoj odnosno tekućoj godini. Premije se ostvaruju na priplodna grla koja na dan podnošenja zahtjeva imaju navršenu godinu dana starosti. Način na koji se računa broj uslovnih grla je (uslovno grlo - 1 krava, 1 priplodna junica, 10 ovaca, 10 koza). Obavezan dokument za ostvarivanje prava na premiju je izvod iz Veterinarskog informacionog sistema. Podnosilac zahtjeva dužan je da ažurira sve promjene o broju grla stoke prije podnošenja zahtjeva za premije kako bi se stanje u Veterinarskoj bazi poklapalo sa stanjem na terenu. Grla koja ne budu imala ažurirane podatke (broj ušne markice, datum dolaska, pol, rasa, datum rođenja, kategorija) biće isključena iz sistema podrške.

	Zahtjev za podršku popunjava se i podnosi uz pomoć službenika iz Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova. Podnositelj zahtjeva dužan je da omogućiti nesmetano vršenje kontrole na terenu, a ako na bilo koji način onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. Posebni uslovi, kriterijumi, način prijavljivanja i procedura realizacije i rok za dostavljanje zahtjeva za Direktna plaćanja definisat će se Javnim pozivom koji će objaviti Ministarstvo. U slučaju da se nakon završene administrativne i terenske kontrole utvrdi razlika između odobrenog iznosa sredstava podrške i zahtijevanog iznosa sredstava podrške za: 20 do 50% odobreni iznos će biti umanjen za onoliko procenata za koliko je utvrđeno odstupanje i više od 50% podnositelj zahtjeva neće ostvariti pravo na podršku, osim u slučaju više sile. U okviru ove mjere, poljoprivrednici su dužni poštovati minimalne standarde dobrobiti životinja propisane kroz SMR 11. To podrazumijeva obezbjeđivanje dovoljne slobode kretanja koja ne uzrokuje nepotrebnu patnju, korišćenje materijala za objekte bez oštih ivica koje se lako čiste, te osiguravanje cirkulacije vazduha, temperature i vlažnosti u granicama koje nijesu štetne. Životinje u zatvorenom prostoru ne smiju stalno biti u mraku, dok onima na otvorenom mora biti obezbijeđena zaštita od lošeg vremena i predatora. Poseban akcenat se stavlja na ishranu i vodu: životinje moraju imati pristup čistoj vodi i hrani u intervalima koji odgovaraju njihovim potrebama. Zabranjeno je rutinsko šišanje repova, žigosanje i skidanje rogova kod stoke, osim u izuzetnim veterinarskim slučajevima. Držalac je dužan voditi evidenciju o veterinarskim tretmanima i uginućima, te je čuvati najmanje 3 godine. Ukoliko se prilikom terenske kontrole utvrdi nepoštovanje standarda SMR 11 (neadekvatan smještaj, nedostatak vode, loša higijena ili neadekvatna briga o bolesnim životinjama), usljed nepažnje korisnika, primijeniće se administrativna kazna umanjena prihvatljivog iznosa od 5 % Kontrolni uzorak čini najmanje 1% svih poljoprivrednih gazdinstava koja su podnijela zahtjeve za plaćanje za premije. Pravo na premiju može ostvariti poljoprivredno gazdinstvo registrovano u Registru poljoprivrednih gazdinstava sa ažuriranim podacima u 2026. godini na dan podnošenja zahtjeva, da su na gazdinstvu sprovedene mjere obavezne zdravstvene zaštite životinja i da u ima u SIZEP-u upisano minimum 1 ha poljoprivrednog zemljišta, najkasnije do 01.11.2026. godine. Izuzetno, ako registrovano poljoprivredno gazdinstvo nema upisano 1 ha poljoprivrednog zemljišta u SIZEP-u, ukupan odobreni iznos po ovoj mjeri će biti dodatno umanjen 10%. Podnositelj zahtjeva je dužan da na svom gazdinstvu prilikom uzgoja životinja poštuje preporuke utvrđene Kodeksom dobre poljoprivredne prakse.
Korisnici	Registrovana poljoprivredna gazdinstva koja ispunjavaju propisane kriterijume Agrobudžetom i Javnim pozivom.
Način plaćanja	Isplata se vrši podnosiocima zahtjeva na bankovni račun (koji se nalazi u Registru poljoprivrednih gazdinstava) nakon izvršenih kontrola i odobrenja zahtjeva. Ukoliko u momentu isplate podnositelj zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.
Procedura realizacije	Podnošenje zahtjeva, izmjene podnijete prijave, odustajanje potpuno ili djelimično od prijave i prijave slučaja više sile sprovodi se kroz Sistem upravljanja i evidencije zahtjeva za podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele i prema uslovnom grlu (Evidencija zahtjeva) . Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava vrši Agencija za plaćanje u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Kontrola na licu mjesta koja se odnosi na poštovanje kriterijuma dobrobiti životinja biće sprovedena od strane inspektora iz Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove i obuhvata pregled uslova smještaja (štale i boksevi), provjeru ponašanja i zdravlja životinja, dostupnost hrane i vode , te uvid u evidenciju o veterinarskim tretmanima. Svako

	onemogućavanje vršenja kontrola standarda dobrobiti životinja rezultiraće odbijanjem zahtjeva u cjelosti.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za poljoprivredu i direktor Agencije; Implementaciona odgovornost - Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja; inspektori iz Uprave za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	UKUPNO:	5.000.000,00

12.2 DIREKTNA PLAĆANJA U BILJNOJ PROIZVODNJI - OSNOVNA PLAĆANJA

Razlozi za podršku	Usklađivanje politike direktnih plaćanja se sprovodi postepeno tokom pretpristupnog perioda, u skladu sa raspoloživim nacionalnim budžetom, uzimajući u obzir strateške ciljeve crnogorske poljoprivredne politike i u cilju zaštite prihoda poljoprivrednih gazdinstava. Prilagođavanje plaćanja evropskom modelu, vršeno je uspostavljanjem sastavnih elemenata IAKS sistema – Registra poljoprivrednih gazdinstava (u daljem tekstu: RPG) 2014. godine, Sistema za identifikaciju zemljišnih parcela (u daljem tekstu: SIZEP) 2017. i Sistema registracije zahtjeva za geoprostornu podršku (u daljem tekstu: GSAA) koji je uspostavljen 2018. godine. U 2025. godini u sistem podrške bilo je uključeno 12.650 ha obradivog zemljišta. U skladu sa Strategijom razvoja poljoprivrede i ruralnih područja 2023-2028, u okviru osnovnih plaćanja u biljnoj proizvodnji, prioritet će biti uvođenje višegodišnjih livada i pašnjaka u sistem podrške, što ujedno čini 94,4% ukupnog korišćenog poljoprivrednog zemljišta u Crnoj Gori. Kroz agroekološku pilot mjeru, Ministarstvo je otpočelo proces unošenja livada i pašnjaka u LPIS sistem. Evidentirano je preko 38.000 hektara livada i 69.000 hektara pašnjaka. Na ovaj način povećali smo obuhvat ovih površina u LPIS sistemu, i stvorili bolje mogućnosti za pregovaračku poziciju kad je u pitanju politika direktnih plaćanja. Drugi prioritet u narednom periodu jeste rješavanje procijenjenih 160.000 hektara raspoloživog a neobrađenog poljoprivrednog zemljišta u Crnoj Gori. Takođe, nužno je površine zemljišta uključene u sistem podrške postepeno uvezati sa GAEC i SMR uslovima, s obzirom da će ova uslovljenost imati važnu ulogu u definisanju finansijske omotnice u okviru Zajedničke poljoprivredne politike.
Ciljevi	• konkretizacija razvojnih ciljeva poljoprivredne politike, postepeno usklađivanje nacionalne politike podrške sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU; • uključivanje u baze podataka većeg broja poljoprivrednih gazdinstava i obradivih površina kroz Registar poljoprivrednih gazdinstava, SIZEP i Evidenciju zahtjeva; • postepeno prilagođavanje crnogorskih poljoprivrednika evropskom modelu podrške; • bolja valorizacija neiskorišćenog poljoprivrednog zemljišta; • uvođenje novih kontrolnih mehanizama za direktna plaćanja u nadležnosti Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu i • postepeno stvaranje mehanizama za izgradnju Integrisanog administrativnog sistema kontrole u nadležnosti Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za sve obradive površine i višegodišnje livade i pašnjake. Dodatna plaćanja se obezbjeđuju za zasnivanje poljoprivrednih površina na prethodno nekorištenom poljoprivrednom zemljištu. Obradiva površina je oranica sa poljoprivrednom kulturom, obradivo zemljište u stakleniku/plasteniku sa poljoprivrednom kulturom i površina pod višegodišnjim zasadom na kojoj se obavlja poljoprivredna djelatnost. Pod obradivom površinom ne podrazumijeva se površina pod rasadnikom, ukrasnim biljem i saksijском proizvodnjom. Iznos podrške je do 300€ po hektaru za sve obradive površine, uključujući i novozasnovane obradive površine na prethodno neobrađenom zemljištu. Proizvođači višegodišnjih krmnih kultura, osim u godini zasnivanja usjeva, imaju pravo na direktna plaćanja u iznosu od 100€ po hektaru i u sljedeće tri godine za istu parcelu uz uslov da na njima primjenjuju redovno agrotehničke mjere i da godišnje dostavljaju zahtjev za podršku. Livada je poljoprivredna površina koja se koristi za proizvodnju trave, bilo zasijane ili samonikle i nije uključena u plodored pet ili više godina. Površina se mora kositi najmanje jednom godišnje. Pašnjak je poljoprivredna površina pokrivena travom više od 25%, uključujući žbunje i/ili drveće i nije uključena u plodored pet ili više godina. Površina se mora koristiti za ispašu stoke. Pašnjak može da sadrži pojedinačna stabla i žbunove.

	Prihvatljiva površina pašnjaka određuje se množenjem ukupne (grafičke) površine referentne parcele koeficijentom prihvatljivosti: - Pašnjak na kojem trava pokriva od 90% do 100% površine ima koeficijent prihvatljivosti 1; - Pašnjak na kojem trava pokriva od 75% do 90% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,75; - Pašnjak na kojem trava pokriva od 50% do 75% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,5; - Pašnjak na kojem trava pokriva od 25% do 50% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,25. Iznos podrške za višegodišnje livade i pašnjake je 15€ po hektaru za livade i 20€ po hektaru za pašnjake. Dodatna podrška u iznosu od 300EUR/ha odobrava se za zasnivanje obradivih površina na prethodno nekorisćenom poljoprivrednom zemljištu, a koje se 2026. godine prvi put uvode u SIZEP sistem na sopstvenom gazdinstvu i predstavljaju uvećanje površine u odnosu na prošlogodišnje stanje. Uslov za ostvarivanje dodatnog plaćanja za novouvedene površine jeste da je korisnik zadržao nivo proizvodnje od prošle godine, što znači da ukupno prijavljena površina za podršku predstavlja zbir hektara na koje je ostvario pravo na plaćanje 2025. godine i broj hektara koje prijavljuje kao novouvedene površine u 2026. godini. Ukoliko se ne ispoštuje ovaj kriterijum biće odbijena cjelokupna površina prijavljena pod novouvedenim površinama. Ova plaćanja odobravaju se i za prevođenje livada u obradive površine (sprovođenje sjetve ili sadnje). Takođe, korisnici se obavezuju da će u naredne tri godine sprovesti poljoprivrednu proizvodnju na novozasnovanim površinama. Pravo na plaćanje ostvaruje se jednom godišnje za prihvatljivu površinu pri čemu se za svaku pojedinačnu površinu može ostvariti samo jedno pravo na plaćanje. Pravo na podršku za obradive površine imaju proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava i odgovarajuće registre Organa uprave, koji zadovoljavaju sljedeće kriterijume: - posjeduju zasad minimalne površine od 0,3 hektara, ako se sabiraju površine od dvije ili više parcela, svaka od njih mora biti najmanje površine 0,03 hektara; - za površine koje su upisane SIZEP u skladu sa zakonom; - poštuju principe dobre poljoprivredne prakse, redovno primjenjuju agrotehničke mjere; - poštuju principe utvrđene pravilima uslovljenosti koji se odnose na GAEC 3 (Dobri poljoprivredni i ekološki uslovi) - Zabrana spaljivanja žetvenih ostataka na obradivom zemljištu sa ratarskim kulturama na kojima ostaje strnište nakon žetve. Spaljivanje žetvenih ostataka dopušteno je samo u cilju sprečavanja širenja ili suzbijanja biljnih štetočina uz prethodnu saglasnost Uprave nadležne za fitosanitarne poslove. Žetveni ostaci predstavljaju organske materije biljnog porijekla koje su ostale na obradivom zemljištu nakon sprovedene žetve, te se u cilju održavanja povoljnog nivoa organske materije u zemljištu i sprečavanja zagađenja životne sredine, preporučuje njihovo zaoravanje. Kontrolu ispunjenosti uslova u odnosu na GAEC 3 - Zabrana spaljivanja žetvenih ostataka, sprovodi Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Kontrolni uzorak čini najmanje 1% svih poljoprivrednih gazdinstava koja su podnijela zahtjeve za plaćanje za obradivu površinu na koju se primjenjuje predmetni GAEC. Ukoliko se prilikom kontrole utvrdi da uslovi u odnosu na GAEC 3 nisu ispunjeni, iznos podrške će biti umanjen za 3% obračunatog iznosa; - poštuju principe utvrđene pravilima uslovljenosti koji se odnose na SMR 7 – održiva upotreba pesticida. Na površinama na kojima se primjenjuju sredstava za zaštitu bilja, poljoprivredni proizvođači su dužni da njihovu upotrebu vrše u skladu sa propisima Crne Gore kojima se uređuje upotreba pesticida. Korisnik je dužan da vodi i čuva evidencije o upotrebi pesticida za 2026. godinu/parcelu/usjev i posjeduje legitimaciju profesionalnog korisnika ili sertifikata za profesionalnog korisnika, te kopiju navedene dokumentacije dostavi na zahtjev Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu u postupku administrativne ili terenske kontrole. Kontrolni uzorak

	čini najmanje 1% svih poljoprivrednih gazdinstava koja su podnijela zahtjeve za plaćanje za obradive površinu na koju se primjenjuje sredstva za zaštitu bilja. Ukoliko se prilikom kontrole utvrdi da uslovi propisani u odnosu na SMR 7 nisu ispunjeni, iznos podrške će biti umanjen za 20% obračunatog iznosa i - blagovremeno podnesu zahtjev za podršku u sistem za Evidenciju zahtjeva u kojem su navedene sve obradive površine, uključujući i površine pod ratarskim kulturama koje su obrađene u jesen 2025. godine. Potrebno je da poljoprivredni proizvođači vode evidenciju na propisanom obrascu o upotrebi sredstava za zaštitu bilja (pesticida) u skladu sa Zakonom o sredstvima za zaštitu bilja. Pravo na isplatu sredstava ostvaruje isključivo podnosilac zahtjeva, odnosno nosilac poljoprivrednog gazdinstva u trenutku podnošenja zahtjeva, osim u slučaju više sile. Površine pod livadama i pašnjacima koje ispunjavaju uslove za podršku su one klasifikovane kao pašnjaci i/ili livade evidentirane u SIZEP-u, kao površine koje koriste podnosioci zahtjeva (koji nemaju spor sa ostalim korisnicima podrške u trenutku podnošenja zahtjeva), koji ispunjavaju sljedeće kriterijume: - minimalna površina prihvatljiva za podršku po zahtjevu je 1 hektar zemljišta klasifikovanog kao pašnjaci i/ili livade; - minimalna poljoprivredna parcela koja ispunjava uslove za podršku je 0,1 hektar; - minimalno opterećenje pašnjaka je 0,2 UG/ha i - stoka (preživari) koja boravi na livadama/pašnjacima mora biti identifikovana i registrovana u skladu sa važećim Zakonom o identifikaciji i registraciji životinja. Sve veterinarske intervencije treba evidentirati i prijaviti, u skladu sa važećim Zakonom o veterinarstvu, po korisniku. Terenska kontrola će dodatno provjeriti da li korisnik ispunjava uslove opterećenja pašnjaka (broj uslovnih grla po hektaru). Ovo će biti sprovedeno unakrsnom provjerom podataka sa podacima iz mjere 12.1 Direktna plaćanja u stočarskoj proizvodnji, odnosno relevantan je broj uslovnih grla za koje je korisnik isplaćen kroz ovu mjeru. Zahtjev za podršku popunjava se i podnosi uz pomoć službenika iz Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova – Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podnosilac zahtjeva dužan je da omogući nesmetano vršenje kontrole na terenu, a ako na bilo koji način onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. Posebni uslovi, kriterijumi, način prijavljivanja i procedura realizacije i rok za dostavljanje zahtjeva za Direktna plaćanja definiše se Javnim pozivom koji će objaviti Ministarstvo. U slučaju da se nakon završene administrativne i terenske kontrole, po određenoj mjeri, utvrdi razlika između odobrenog iznosa sredstava podrške i zahtijevanog iznosa sredstava podrške za: – 20 do 50% odobreni iznos će biti umanjen za onoliko procenata za koliko je utvrđeno odstupanje i – više od 50% podnosilac zahtjeva neće ostvariti pravo na podršku, osim u slučaju više sile. U slučaju da podnosilac zahtjeva prijavi površine kao novoosnovane tokom 2026. godine u smislu ostavarivanja prava na dodatnu podršku od 300€/ha, a iste su bile evidentirane u SIZEP sistemu prethodni period na sopstvenom gazdinstvu, ukoliko poljoprivrednu proizvodnju na ovim površinama ne obavlja minimum tri godine od godine uvođenja ovih površina u sistem ili na bilo koji drugi način pokuša da na osnovu netačne dokumentacije, odnosno prevarom ostvari pravo na korišćenje sredstava podsticaja, biće isključen iz sistema subvencija na period od dvije godine od dana donošenja pravosnažnog rješenja Agencije za plaćanja u poljoprivredni, ruralnom razvoju i ribarstvu o odbijanju isplate sredstava podsticaja. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanja direktne podrške prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, proporcionalno se smanjuju jedinična plaćanja po hektaru. Maksimalan iznos podrške po zahtjevu ne može biti veći od 80.000,00 eura.

Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju uslove utvrđene Javnim pozivom. Registrovano poljoprivredno gazdinstvo koje je ažuriralo podatke u SIZEP-u do trenutka podnošenja zahtjeva.	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.	
Procedura realizacije	Od 2020. godine podnošenje zahtjeva, izmjene podnijete prijave, odustajanje potpuno ili djelimično od prijave i prijave slučaja više sile sprovodi se kroz Sistem upravljanja i evidencije zahtjeva za podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele (Evidencija zahtjeva). Ovim je omogućeno podnosiocima zahtjeva da geoprostorno identifikuju podatke o korišćenju parcela i podnesu jedinstveni zahtjev. Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Prostornu identifikaciju parcela u SIZEP i podnošenje zahtjeva u Evidenciji parcela vodiće Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Izveštaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izveštaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izveštaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji	5.000.000,00
	UKUPNO:	5.000.000,00

12.3 DIREKTNA PLAĆANJA ZA MLADOG POLJOPRIVREDNIKA

Razlozi za podršku	Poljoprivrednici mlađi od 40 godina nosioci su samo 11% svih poljoprivrednih gazdinstava u Evropskoj uniji. Ovaj procenat u Crnoj Gori je još i niži. Novo programsko razdoblje Zajedničke poljoprivredne politike EU donosi i posebne novčane podsticaje za mlade poljoprivrednike u okviru direktnih plaćanja, što je Crna Gora prepoznala u nacionalnom strateškom dokumentu za poljoprivredu i ruralni razvoj. Motivisati više mladih ljudi da se počnu baviti poljoprivredom svojevrsan je izazov koji iziskuje potrebu za intenziviranjem podrške za poboljšanje uslova za uključivanja mladih u sektor poljoprivrede. Pored podrške koja se pruža kroz mjere ruralnog razvoja u vidu dodjele bespovratnih sredstva pri pokretanju poslovanja mladim poljoprivrednicima, obezbjeđuje se i podrška dohotku kroz mjere direktnih plaćanja. Pružanjem posebnih linija podrške generaciji mladih poljoprivrednika povećava se buduća konkurentnost poljoprivrede i pridonosi sigurnosti obezbjeđivanja hranom u narednim godinama.
Ciljevi	• konkretizacija razvojnih ciljeva poljoprivredne politike, postepeno usklađivanje nacionalne politike direktnih plaćanja sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU; • dodatna podrška dohotku mladim poljoprivrednim proizvođačima; • uključivanje u baze podataka većeg broja poljoprivrednih gazdinstava i obradivih površina kroz Registar poljoprivrednih gazdinstava, SIZEP i Evidenciju zahtjeva; • prilagođavanje mjera za direktna plaćanja Zajedničkoj poljoprivrednoj politici i • prilagođavanje Integrisanog administrativnog sistema kontrole po ZPP u Direktoratu za plaćanje.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Mladim poljoprivrednikom smatra se nosilac poljoprivrednog gazdinstva, bilo da je osnovao novo poljoprivredno gazdinstvo kao nosilac ili je kao nosilac preuzeo postojeće poljoprivredno gazdinstvo, a koji nije stariji od 40 godina u godini podnošenja zahtjeva u momentu objavljivanja Javnog poziva za direktnu podršku u biljnoj proizvodnji. Plaćanje za mlade poljoprivrednike odobrava se na period od pet godina koji započinje prvim podnošenjem zahtjeva, pod uslovom da je zahtjev podnesen unutar perioda od pet godina nakon osnivanja ili preuzimanja gazdinstva. Iznos plaćanja je 200€/ha. Mladi farmer ostvaruje dodatna plaćanja za onoliko hektara za koliko je ostvario podršku kroz Osnovna plaćanja u biljnoj proizvodnji. Nosilac poljoprivrednog gazdinstva koji ostvaruje uslove za plaćanja za mlade poljoprivrednike dužan je imati jedan od sljedećih dokaza: - minimalno završeno srednjoškolsko obrazovanje poljoprivrednog, prehrambenog ili veterinarskog smjera ili - završen ili u toku diplomskih studija iz područja biotehničkih nauka – polja poljoprivrede ili prehrambene tehnologije ili veterine ili - završen jedan od stručnih poljoprivredno-prehrambenih programa obrazovanja odobren od strane Ministarstva nadležnog za obrazovanje (programi za ratara, voćara, povrtara, vinogradara - vinara, maslinara, pčelara-medara ili uzgajivača ovaca) ili

	- završen jedan od stručnih programa osposobljavanja koje sprovodi Biotehnički fakultet Univerziteta Crne Gore ili Odjeljenja za savjetodavne poslove u biljnoj proizvodnji i stočarstvu ili - dokaz da je na evidenciji Zavoda za zapošljavanje Crne Gore ili - u evidenciji poljoprivrednog osiguranja ili - da je ostvario podršku kroz mjeru ruralnog razvoju namjenjene pokretanju poslovanja mladih poljoprivrednika u tekućoj ili prethodnih pet godina. Rok za podošenje zahtjeva biće definisan javnim pozivom. Zahtjev za podršku popunjava se i podnosi uz pomoć službenika iz Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podnosilac zahtjeva dužan je da omogući nesmetano vršenje kontrole na terenu, a ako na bilo koji način onemogući vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen.	
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju propisane uslove i ostvaruju prava na osnovna direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji. Pravo na podršku ne mogu ostvariti privredna društva (djelimično ili potpuno) u državnoj svojini ili državna institucija.	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.	
Procedura realizacije	Podnošenje zahtjeva, izmjene podnijete prijave, odustajanje potpuno ili djelimično od prijave i prijave slučaja više sile sprovodi se kroz Sistem upravljanja i evidencije zahtjeva za podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele (Evidencija zahtjeva). Ovim je omogućeno podnosiocima zahtjeva da geoprostorno identifikuju podatke o korišćenju parcela i podnesu jedinstveni zahtjev. Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa propisanim kriterijumima. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Prostornu identifikaciju parcela u SIZEP i podnošenje zahtjeva u Evidenciji parcela vodiće Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Izveštaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izveštaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izveštaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere - Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost - Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Direktna plaćanja za mladog poljoprivrednika	100.000,00

12.4 PROIZVODNO VEZANA PLAĆANJA U BILJNOJ PROIZVODNJI

Razlozi za podršku	Proizvodno vezana plaćanja su sastavni dio Direktnih plaćanja koje se dodjeljuju za određene poljoprivredne sektore i poljoprivredne djelatnosti od posebne važnosti iz privrednih, socijalnih ili ekoloških razloga, te one suočene sa određenim poteškoćama. Crna Gora se suočava sa veoma niskom samodovoljnošću u snabdijevanju pšenicom i mlinskim proizvodima (3,1%) i umjereno niskom samodovoljnošću u snabdijevanju voćem (20–80%) i povrćem (paradajz 36%, luk 56% itd). Nužno je jačanje lanca snabdijevanja u sektoru voća i povrća kako bi se obezbijedilo jačanje domaće proizvodnje i smanjio uvoz ovih proizvoda, na način da se udio uvoza zamjeni domaćom proizvodnjom. Proizvodno vezana plaćanja u sektoru biljne proizvodnje realizuju se na osnovu površina i prinosa ostvarenih sa istih. Obezbjeđuju se za: voće i povrće; žitarice; maslinovo ulje; sjemenski materijal i duvan. Dodatna podrška za proizvođače voća i povrća, žitarica, krompira i maslinovog ulja, usmjerena je prema proizvođačima koji ostvaruju značajne proizvodne rezultate i koji u svojoj proizvodnji ostvaruju dodatnu vrijednost, te ima za cilj da podrži poljoprivredne proizvođače koji su izvršili investiciona ulaganja u proizvodne zasade i sprovede intenzivnu proizvodnju, osiguravaju zasade, te proizvode plasiraju na tržište. Na ovaj način podstiče se proizvodnja većih količina prije svega osnovnih poljoprivredno-prehrambenih proizvoda, njihovog plasmana na tržište, te smanjenje uvozne zavisnosti. Dodatna plaćanja predstavljaju i motiv proizvođačima da se opredijeljuju na osavremenjavanje proizvodnje i uvođenje poljoprivrednih praksi koje za cilj imaju sprovođenje intenzivne poljoprivredne proizvodnje u zasadima, kvalitetniji krajni proizvod i pronalaženje tržišta. Dalje, podizanje konkurentnosti kroz usmjerenu podršku proizvođačima sjemenskog materijala, maslinovog ulja i duvana omogućava održavanje nivoa i/ili rast proizvodnje, bolje iskorišćavanje proizvodnog potencijala u ovim sektorima, te jača konkurentnost domaćeg poljoprivrednog proizvoda. Uvođenjem proizvodno vezanih plaćanja postiže se intenziviranje poljoprivredne proizvodnje, bolji plasman poljoprivrednih proizvoda, te evidencija o plasiranim količinama, a ujedno i povećava procenat osiguranih gazdinstava od elementarnih nepogoda.
Ciljevi	• podrška proizvodnim praksama koje ostvaruju značajne proizvodne rezultate; • dodatna podrška sektorima suočenim sa određenim poteškoćama; • bolje iskorišćavanje proizvodnog potencijala u određenim sektorima; • usklađivanje nacionalne politike podrške sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU; • uključivanje u baze podataka većeg broja poljoprivrednih gazdinstava i obradivih površina kroz Registar poljoprivrednih gazdinstava, SIZEP i Evidenciju zahtjeva; • postepeno prilagođavanje evropskom modelu podrške i • uvođenje novih kontrolnih mehanizama za direktna plaćanja u nadležnosti Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Proizvodno vezana plaćanja obezbjeđuju se za sljedeće sektore i proizvodnje: - voće i povrće; - žitarice i krompir; - maslinovo ulje; - sjemenski materijal i - duvan. Komponenta 1 – Proizvodno vezana plaćanja za voće, povrće, žitarice i krompir Proizvodno vezana plaćanja za voće i povrće, kao i proizvodnju žitarica i krompira, dodjeljuju se korisnicima za prihvatljive površine na kojima se ove vrste proizvode u zasadu kao glavne kulture. Iznos plaćanja je 200€/ha.

Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava i odgovarajuće registre Organa uprave, koji zadovoljavaju sljedeće kriterijume:

- posjeduju intenzivne zasade voća i/ili povrća i/ili žitarica i/ili krompira koji zadovoljavaju kriterijum minimalne površine. Minimalno prihvatljiva površina za podršku u voćarstvu je 0,3 hektara svake vrste voća pojedinačno. U povrtarstvu minimalna površina je 0,3 hektara za svaku povrtnu vrstu, a izuzetak je proizvodnja salate gdje je prihvatljiva i kombinacija različitih vrsta (endivija, matovilac, radič i sl) kako bi se zadovoljio uslov minimalne prihvatljive površine od 0,3 hektara. Minimalno prihvatljiva površina u proizvodnji žitarica je 0,3 hektara za svaku vrstu žitarica posebno. Minimalna površina za proizvodnju krompira je 0,3 hektara, ako se sabiraju površine od dvije ili više parcela, svaka od njih mora biti najmanje površine 0,03 hektara.
- ostvaruju minimalnu proizvodnju voća, povrća, krompira ili žitarica za svaku prihvatljivu vrstu i istu plasiraju na tržište, a što se dokazuje računom, otkupnim blokom, ugovorom ili drugim načinom plaćanja iz tekuće ili prošlogodišnje proizvodnje i
- ostvarili su pravo na osnovna direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji za 2026. godinu;
- blagovremeno podnesu zahtjev za podršku u sistem za Evidenciju zahtjeva.

Komponenta 2 – Proizvodno vezana plaćanja za maslinovo ulje

Proizvodno vezana plaćanja dodjeljuju se korisnicima za prihvatljive površine pod maslinom, sa kojih se ostvaruju određeni prinosi maslinovog ulja određene kategorije.

Iznos plaćanja je 200€/ha.

Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava i odgovarajuće relevantne registre, koji zadovoljavaju sljedeće kriterijume:

- posjeduju proizvodni zasad maslina minimalne površine od 0,3 hektara;
- ostvaruju minimalnu proizvodnju maslinovog ulja, kategorije ekstra djevičansko i djevičansko i istu plasiraju na tržište, a što se dokazuje računom, otkupnim blokom, ugovorom ili drugim načinom plaćanja iz tekuće ili prošlogodišnje proizvodnje;
- ostvarili su pravo na osnovna plaćanja u 2026. godini i
- blagovremeno podnesu zahtjev za podršku u sistem za Evidenciju zahtjeva.

Komponenta 3 – Proizvodno vezana plaćanja za sjemenski materijal

Podrška se obezbjeđuje za proizvodnju sjemenskog materijala poljoprivrednog bilja kategorije:

- osnovni sjemenski krompir (oznaka: SE1, SE2, E) do 700€/ha;
- sertifikovani sjemenski krompir (oznaka: A i B) do 300€/ha i
- sjemensku proizvodnju žitarica do 300€/ha.

Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar proizvođača sjemenskog materijala poljoprivrednog bilja i Registar poljoprivrednih gazdinstava koji zadovoljavaju sljedeće kriterijume:

- posjeduju zasad minimalne površine od 0,5 hektara;
- proizvodnju obavljaju u skladu sa propisanim zahtjevima za sjemensku proizvodnju (stručna i zdravstvena kontrola i sertifikacija), što se potvrđuje izvještajem Sektora za fitosanitarne poslove na osnovu dostavljenog izvještaja o izvršenoj stručnoj kontroli Biotehničkog fakulteta kao lica ovlaštenog za vršenje poslove stručne kontrole;
- ostvaruju minimalnu proizvodnju sjemenskog materijala i istu plasiraju na tržište, a što se dokazuje računom, otkupnim blokom, ugovorom ili drugim načinom plaćanja;
- ostvarili su pravo na osnovna plaćanja u 2026. godini i
- blagovremeno podnesu zahtjev za podršku u sistem za Evidenciju zahtjeva.

	Proizvodnja sjemenskog materijala koja nije u skladu sa Zakonom o sjemenskom materijalu poljoprivrednog bilja („Službeni list RCG”, broj 28/06 i „Službeni list CG”, br. 61/11 i 48/15) neće biti podržana. Komponenta 4 – Proizvodno vezana plaćanja za duvan Pravo na podršku imaju proizvođači upisani u Registar poljoprivrednih gazdinstava, koji zadovoljavaju sljedeće kriterijume: - zasnovali su proizvodnju u 2026. godini; - posjeduju zasad minimalne površine od 0,5 hektara; - imaju zaključen ugovor sa registrovanim obrađivačima duvana i - blagovremeno podnesu zahtjev za podršku u sistem za Evidenciju zahtjeva. Iznos direktnih plaćanja je 1.000€ po hektaru. Pravo na podršku mogu ostvariti i udruženja proizvođača duvana na osnovu podnešenog zahtjeva, odobrenog od strane Ministarstva. Uslovi koji se odnose na sve komponente: Posebni uslovi, kriterijumi, način prijavljivanja i procedura realizacije i rok za dostavljanje zahtjeva za proizvodno vezana plaćanja za komponente 1, 2, 3 i 4 biće definisani Javnim pozivom koji će objaviti Ministarstvo. Zahtjev za podršku popunjava se i podnosi uz pomoć službenika Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova. Podnosilac zahtjeva dužan je da omogući nesmetano vršenje kontrole na terenu, a ako na bilo koji način onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanja podrške prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, proporcionalno se smanjuju jedinična plaćanja po hektaru. Maksimalan iznos podrške po zahtjevu ne može biti veći od 20.000,00€. Ako se sabiraju površine od dvije ili više parcela, svaka od njih mora biti najmanje površine 0,03 hektara.
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju uslove propisane mjerom i utvrđene Javnim pozivom.
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa predmetnom mjerom i javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, te Organa uprave – Sektora za fitosanitarne poslove na osnovu dostavljenog izvještaja o izvršenoj stručnoj kontroli Biotehničkog fakulteta kao lica ovlaštenog za vršenje poslove stručne kontrole u slučaju Komponente 3. Prostornu identifikaciju parcela u SIZEP i podnošenje zahtjeva u Evidenciji parcela vodiće Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Izvještaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izvještaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izvještaj nakon realizacije mjere.
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinatori mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost za komponente 1, 2 i 4 – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja. Implementaciona odgovornost za komponentu 3 – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za

	koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja, Organ uprave – sektor za fitosanitarne poslove.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Proizvodno vezana plaćanja u biljnoj proizvodnji	100.000,00
	UKUPNO:	100.000,00

12.5 DIREKTA PLAĆANJA ZA PODRUČJA SA PRIRODNIM OGRANIČENJIMA – PLANINSKA PODRUČJA

Razlozi za podršku	Poljoprivreda u planinskim područjima suočava se sa značajnim poteškoćama zbog faktora kao što su udaljenost, ograničena upotreba mehanizacije, nepovoljniji klimatski uslovi, veći troškovi proizvodnje i transporta u odnosu na niža područja, te značajno kraća sezona gajenja usjeva. Stoga je cilj ovih plaćanja da se poljoprivrednim proizvođačima nadoknadi dio dodatnih troškova i izgubljenih prihoda koji su u vezi sa prirodnim ograničenjima u planinskim oblastima. Takođe, cilj je zadržati poljoprivrednu proizvodnju, te uticati na trend depopulacije stanovništva planinskih područja. Područja sa prirodnim (i drugim specifičnim) ograničenjima u Crnoj Gori definisana su na osnovu „Studije područja sa prirodnim ograničenjima (ANC) u poljoprivredi i načinom izračunavanja” (2017) u skladu sa pravilima EU. U okviru ove studije razvijeni su parametri za identifikaciju područja sa prirodnim ograničenjima, uzimajući u obzir klimatske i zemljišne karakteristike, sa prostornom prezentacijom njihove distribucije na teritoriji Crne Gore i ista služi kao osnova za označavanje područja sa prirodnim i drugim specifičnim ograničenjima. U procesu usklađivanja Crne Gore sa pravnom tekovinom EU u okviru Pregovaračkog poglavlja 11 - Poljoprivreda i ruralni razvoj, ova mjera, finansirana iz nacionalnih sredstava, može se smatrati pilot projektom za buduću implementaciju ANC mjere EU koju podržava Fond za ruralni razvoj (EAFRD).
Ciljevi	• pravednija raspodjela prihoda; • podrška održivom prihodu poljoprivrednih gazdinstava i otpornosti poljoprivrednog sektora; • održiv način upravljanja poljoprivrednim zemljištem u cilju sprječavanja njegovog napuštanja i bolja valorizacija nekorišćenog poljoprivrednog zemljišta; • uključivanje u bazu podataka većeg broja poljoprivrednih gazdinstava i poljoprivrednih površina putem Registra poljoprivrednih gazdinstava, LPIS-a i drugih povezanih baza podataka i • postepeno usklađivanje nacionalne politike plaćanja sa Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Direktna plaćanja za područja sa prirodnim ograničenjima – planinska područja ostvaruju se po hektaru poljoprivredne površine za površine pod oranicama i/ili trajnim zasadima koje se nalaze iznad 600 metara nadmorske visine, a za koje je korisnik ispunio uslove i ostario prava na plaćanje kroz mjeru Direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji – Osnovna plaćanja. Podrška iznosi do 100 € po hektaru. Zahtjev za podršku se popunjava i podnosi uz pomoć službenika Odsjeka za koordinaciju regionalne poslove na jedinstvenom obrascu za Evidencije parcela. Posebni uslovi, kriterijumi, način prijave i postupak sprovođenja i rok za podnošenje zahtjeva za ovu mjeru biće definisani javnim pozivom. Nakon obavljene administrativne i terenske kontrole sprovedene za mjeru, uplaćeni iznos za ovu mjeru biće proračunat na osnovu površine odobrene za plaćanje. Ako ukupan iznos zahtjeva za isplatu direktne podrške premašuje planirani godišnji iznos, jedinična plaćanja po hektaru se proporcionalno smanjuju.
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju uslove utvrđene javnim pozivom.
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.
	Podnošenje prijave, izmjene podnijetih prijave, potpuno ili delimično povlačenje prijave i slučaj više sile sprovede se preko Sistema upravljanja i evidencije zahtjeva za

Procedura realizacije	podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele (Evidencija zahtjeva). Ovim je omogućeno podnosiocima zahtjeva da geoprostorno identifikuju podatke o korišćenju parcele i podnesu jedinstveni zahtjev. Mjera se sprovodi na bazi zahtjeva pristiglih u skladu sa propisanim kriterijumima. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava, vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Prostornu identifikaciju parcela u LPIS-u i podnošenje zahtjeva u Evidenciji parcela vodiće Agencija za plaćanje u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Direktna plaćanja za područja sa prirodnim ograničenjima - planinska područja	500.000,00
	UKUPNO:	500.000,00

12.6 PODRŠKA ORGANSKOJ PROIZVODNJI

Razlozi za podršku	Da bi mala porodična gazdinstava sa skromnim obimom proizvodnje bila prepoznatljiva i konkurentna na tržištu, neophodno je da njihovi proizvodi, osim zahtijevanih parametara kvaliteta, imaju i dodatnu vrijednost. To se najbolje postiže prelaskom na organski način proizvodnje. Pošto je interesovanje za organskom proizvodnjom u Crnoj Gori u stalnom porastu, neophodno je različitim podsticajnim mjerama kontinuirano raditi na njenom unapređenju. Iz tih razloga, jačanjem direktne podrške organskim proizvođačima stvaraju se uslovi za rast broja organskih proizvođača i širenje površina pod organskom proizvodnjom. Sa kontinuiranom i zadovoljavajućom podrškom rašće i želja proizvođača za ovim vidom proizvodnje, ali i motiv za stalnim podizanjem kvaliteta organskih proizvoda i tehnološkog nivoa proizvodnog procesa. Sve intenzivniji razvoj turističke tražnje biće dodatni podsticaj razvoju organske proizvodnje u Crnoj Gori, lakšem plasmanu organskih proizvoda, kao i otvaranju novih radnih mjesta i poboljšanju kvaliteta života u ruralnim područjima.
Ciljevi	• održivo gazdovanje prirodnim resursima; • smanjenje negativnih uticaja poljoprivrede na životnu sredinu; • očuvanje biodiverziteta; • podizanje kvaliteta poljoprivrednih proizvoda; • doprinos afirmaciji Crne Gore kao ekološke države; • uvođenje novih kontrolnih mehanizama za mjere ruralnog razvoja proizvodno vezanih kroz Agenciju za plaćanja i • postepeno stvaranje mehanizama za izgradnju Integrisanog administrativnog sistema kontrole u Agenciji za plaćanje.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se daje proizvođačima koji proizvode organske proizvode u skladu sa Zakonom o organskoj proizvodnji („Službeni list CG“, broj 123/2024). Podrška se ostvaruje po hektaru proizvodne površine, pčelinjem društvu, jedinki živine i uslovnom grlu u stočarstvu. Pravo na podršku mogu ostvariti poljoprivredni proizvođači koji su upisani u Registar subjekata u organskoj proizvodnji zaključno sa 31. oktobrom 2026. godine i u Registar poljoprivrednih gazdinstava, zaključno sa datumom prijave za podršku kroz ovu mjeru. Proizvođači koji u tekućoj godini prvi put potpisuju Ugovor o kontroli i sertifikaciji sa ovlaštenim kontrolnim tijelom za sertifikaciju (proizvođači kojima je odobren ulazak u prelazni period) imaju pravo na podršku. Navedeno se odnosi na proizvođače koji posjeduju intenzivne zasade u biljnoj proizvodnji koji zadovoljavaju kriterijum minimalne površine. Podnošenje zahtjeva, izmijene podnijete prijave, odustajanje potpuno ili djelimično od prijave i prijave slučaja više sile sprovodi se kroz Sistem upravljanja i evidencije zahtjeva za podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele (Evidencija zahtjeva). Ovim je omogućeno podnosiocima zahtjeva da geoprostorno identifikuju podatke o korišćenju parcela i podnesu jedinstveni zahtjev. U biljnoj proizvodnji minimalne površine za podršku su: • 0,15 ha za proizvodnju povrća u zaštićenim prostorima i 0,3 ha za proizvodnju povrća na otvorenom; • 0,3 ha za višegodišnje kulture (voće, ljekovito i aromatično bilje); • 0,3 ha za ratarske kulture. U pčelarskoj proizvodnji minimalni kriterijum je 20 pčelinjih društava. U stočarskoj proizvodnji minimalni kriterijumi su: • grla krava i priplodnih junica; • 30 ovaca; • 30 koza; • 300 jedinki živine. Ako podnosilac zahtjeva podnese zahtjev za ostvarivanje prava za više oblasti organske poljoprivredne proizvodnje, mora ispuniti minimalne kriterijume za svaku oblast

	navedenu u zahtjevu. Pored toga, podnosilac zahtjeva je dužan da poštuje principe dobre poljoprivredne prakse i redovno primjenjuje agrotehničke mjere. Pravo na podršku kroz ovu mjeru može se ostvariti samo za površine koje su upisane u Sistem za identifikaciju zemljišnih parcela (SIZEP) u skladu sa zakonom. Ako se sabiraju površine od dvije ili više parcela, svaka od njih mora biti najmanje površine 0,03 hektara. U slučaju vraćanja proizvođača na početni nivo prelaznog perioda (konverzije), odnosno niži nivo prelaznog perioda, odnosno oduzimanja sertifikata usljed nepoštovanja pravila u organskoj proizvodnji, subvencije se neće isplaćivati do ponovnog dobijanja organskog statusa (status u izvještaju sertifikacionog tijela - O). Proizvođači čija je proizvodnja u prelaznom periodu (konverziji) duža od propisane, neće ostvariti pravo na podršku. Prelazni period je utvrđen propisom kojim se uređuju bliža pravila i uslovi za biljnu i stočarsku organsku proizvodnju. Obračun podrške vrši se na osnovu administrativne i terenske kontrole i izvještaja o sertifikaciji kontrolnog tijela da podnosilac zahtjeva ispunjava uslove utvrđene Zakonom o organskoj proizvodnji. Podnosilac zahtjeva je dužan da omogućiti nesmetano vršenje kontrole na terenu, u suprotnom, ako na bilo koji način onemogućiti vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. Ako ukupna visina zahtjeva za plaćanje za pojedinu vrstu podrške prevazilazi planirani iznos sredstava opredijeljen ovom mjerom, proporcionalno će se smanjivati plaćanja po hektaru, pčelinjem društvu, jedinki živine i uslovnom grlu stoke, s tim da iznos podrške po zahtjevu ne može biti veći od 20.000€. U slučaju da se nakon završene administrativne i terenske kontrole, po određenoj mjeri, utvrdi razlika između odobrenog iznosa sredstava podrške i zahtijevanog iznosa sredstava podrške za: - 20 do 50% odobreni iznos će biti umanjen za onoliko procenata za koliko je utvrđeno odstupanje; - više od 50% podnosilac zahtjeva neće ostvariti pravo na podršku, osim u slučaju više sile. Bliži kriterijumi koji se odnose na potrebnu dokumentaciju, uslove i postupak za ostvarivanje prava na podršku, kao i rok za podnošenje zahtjeva, utvrđuje Ministarstvo javnim pozivom.	
Korisnici	Poljoprivredni proizvođači upisani u Registar subjekata u organskoj proizvodnji i u Registar poljoprivrednih gazdinstava i odgovarajuće registre Organa uprave.	
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku definisanim javnim pozivom. Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni Račun Trezora.	
Procedura realizacije	Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za organsku proizvodnju, šeme kvaliteta i zemljišnu politiku; Implementaciona odgovornost – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja.	
	Komponente	Iznos u €
	A. Plaćanje u biljnoj proizvodnji za:	

Finansijski plan	- višegodišnje zasade – 500€/ha; - ratarsku proizvodnju – 350€/ha (proizvođači višegodišnjih krmnih kultura, osim u godini zasnivanja usjeva, imaju pravo na podršku u iznosu od 140€ i u sljedeće tri godine za istu parcelu uz uslov da se iste prijavljuju za sertifikaciju i kontrolišu od strane ovlašćenog kontrolnog tijela); - proizvodnju povrća – 400€/ha. B. Plaćanje u stočarskoj proizvodnji po: - uslovnom grlu krave i junice – 150€; - uslovnom grlu ovaca i koza – 150€; - jedinki živine – 3€; pčelinjem društvu – 45€.	611.852,00
	UKUPNO:	611.852,00

12.7 PODRŠKA PO PRIHVATLJIVOM HA ZA LIVADE I PAŠNJAKE – AGROEKOLOŠKA MJERA

Razlozi za podršku	Agroekološka mjera za livade i pašnjake ima za cilj podsticanje održivog korišćenja travnih površina, očuvanje poljoprivredne aktivnosti u stočarskoj proizvodnji, sprečavanje zarastanja zemljišta i zaštite prirodnih resursa. Livade i pašnjaci čine dominantan dio korišćenog poljoprivrednog zemljišta u Crnoj Gori i imaju značajnu proizvodnu, ekološku i pejzažnu funkciju. Mjera se sprovodi oslanjajući se na postojeće elemente IAKS sistema, posebno Registar poljoprivrednih gazdinstava, LPIS/SIZEP, GSAA i registre životinja, čime se unapređuje evidentiranje površina, povezivanje podataka u biljnoj i stočarskoj proizvodnji, kao i sprovođenje administrativnih i kontrolnih procedura. Kroz pilot primjenu ove mjere već je povećan obuhvat privatnih livada i pašnjaka evidentiranih u LPIS sistemu. Podrška je značajna i sa aspekta postepenog usklađivanja sa principima Zajedničke poljoprivredne politike EU, naročito u dijelu održivog upravljanja zemljištem, agroekoloških obaveza i buduće primjene uslovljenosti. Istovremeno, ova mjera doprinosi zaštiti prihoda poljoprivrednih gazdinstava koja održavaju aktivnu proizvodnju na površinama pod travnjacima.
Ciljevi	• podsticanje održivog korišćenja livada i pašnjaka kroz primjenu agroekoloških praksi, košenje i kontrolisanu ispašu; • očuvanje travnih ekosistema, biodiverziteta i pejzažnih vrijednosti ruralnog prostora; • sprječavanje zarastanja i degradacije poljoprivrednog zemljišta kroz aktivno korišćenje površina pod travnjacima; • jačanje veze između biljne i stočarske proizvodnje kroz održivo upravljanje pašnjacima; • povećanje obuhvata livada i pašnjaka evidentiranih u LPIS/SIZEP sistemu i unapređenje evidencija u okviru IAKS sistema i • postepeno uvođenje agroekoloških obaveza i priprema poljoprivrednih gazdinstava za buduću primjenu standarda Zajedničke poljoprivredne politike EU.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podrška se obezbjeđuje za višegodišnje livade i pašnjake. Livada je poljoprivredna površina koja se koristi za proizvodnju trave, bilo zasijane ili samonikle i nije uključena u plodored pet ili više godina. Površina se mora kositi najmanje jednom godišnje. Pašnjak je poljoprivredna površina pokrivena travom više od 25%, uključujući žbunje i/ili drveće i nije uključena u plodored pet ili više godina. Površina se mora koristiti za ispašu preživara. Pašnjak može da sadrži pojedinačna stabla i žbunove. Prihvatljiva površina pašnjaka određuje se množenjem ukupne (grafičke) površine referentne parcele koeficijentom prihvatljivosti: - pašnjak na kojem trava pokriva od 90% do 100% površine ima koeficijent prihvatljivosti 1; - pašnjak na kojem trava pokriva od 75% do 90% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,75; - pašnjak na kojem trava pokriva od 50% do 75% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,5; - pašnjak na kojem trava pokriva od 25% do 50% površine ima koeficijent prihvatljivosti 0,25. Iznos podrške za višegodišnje livade i pašnjake je 15€ po hektaru za livade i 20€ po hektaru za pašnjake. Maksimalan iznos podrške po korisniku iznosi 10.000 €. Pravo na isplatu sredstava ostvaruje isključivo podnosilac zahtjeva koji je nosilac poljoprivrednog gazdinstva u trenutku podnošenja zahtjeva, osim u slučaju više sile. Pravo na podršku imaju podnosioci zahtjeva koji su korisnici direktnih plaćanja kroz mjeru Direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji – osnovna plaćanja u skladu sa Agrobudžetom za 2026. godinu, za plaćanja livada/pašnjaka. Dodatna podrška za agroekološku mjeru može se

	dobiti samo za parcele koje su bile prihvatljive kroz mjeru Direktna plaćanja u biljnoj proizvodnji – osnovna plaćanja u skladu sa Agrobudžetom za 2026. godinu. Prihvatljive za podršku su površine pod livadama i pašnjacima klasifikovane kao pašnjaci i/ili livade evidentirane u SIZEP-u, a koje koriste podnosioci zahtjeva (koji nemaju spor sa ostalim korisnicima podrške u trenutku podnošenja zahtjeva), čiji zahtjev za podršku ispunjava sljedeće kriterijume: - minimalna površina prihvatljiva za podršku po zahtjevu je 1 hektar zemljišta klasifikovanog kao pašnjaci i/ili livade; - minimalna poljoprivredna parcela koja ispunjava uslove za podršku je 0,1 hektar; - minimalno opterećenje pašnjaka je 0,2 UG/ha; - maksimalno opterećenje pašnjaka iznosi 1 UG/ha; - stoka (preživari) koja boravi na livadama/pašnjacima mora biti identifikovana i registrovana u skladu sa važećim Zakonom o identifikaciji i registraciji životinja; - Sve veterinarske intervencije treba evidentirati i prijaviti, u skladu sa važećim Zakonom o veterinarstvu. Terenska kontrola će provjeriti da li korisnik ispunjava uslove opterećenja pašnjaka (broj uslovnih grla po hektaru). Ovo će biti sprovedeno unakrsnom provjerom podataka iz zahtjeva sa podacima iz mjere Direktna plaćanja u stočarskoj proizvodnji, tj. relevantan je broj uslovnih grla za koje je korisnik isplaćen kroz mjeru Direktna plaćanja u stočarskoj proizvodnji za 2026. godinu. Podrška se neće odobriti ukoliko korisnik nije ostvario podršku kroz mjeru Direktna plaćanja u stočarskoj proizvodnji za 2026. godinu. Korisnik mora poštovati principe uslovljenosti koji se odnose na GAEC standarde, posebno: - zabranu spaljivanja vegetacije tokom cijele godine; - zabranu obrade zemljišta na trajnim travnjacima. Za površine klasifikovane kao pašnjaci dodatno važe sljedeći uslovi: - podršku mogu ostvariti samo gazdinstva koja uzgajaju preživare; - korisnik je dužan da vodi Dnevnik pašnjaka u kojem se evidentira prisustvo životinja; - obavezno je ručno uklanjanje žbunja i invazivnih drvenastih vrsta radi očuvanja površina pod travnjacima; Za površine klasifikovane kao livade važe sljedeći uslovi: - obavezno sprovođenje najmanje jedne agrotehničke mjere – košenje tokom godine; Zahtjev za podršku popunjava se i podnosi u kancelarijama Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova – Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podnosilac zahtjeva dužan je da omogući nesmetano vršenje kontrole na terenu, a ako na bilo koji način onemogućuje vršenje kontrole, zahtjev će biti odbijen. Posebni uslovi, kriterijumi, način prijavljivanja i procedura realizacije i rok za dostavljanje zahtjeva za Direktna plaćanja definiše se Javnim pozivom koji će objaviti Ministarstvo.
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju uslove utvrđene Javnim pozivom. Registrovano poljoprivredno gazdinstvo koje je ažuriralo podatke u SIZEP-u do trenutka podnošenja zahtjeva.
Način plaćanja	Podnosiocima zahtjeva na žiro-račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku. Ukoliko u momentu isplate podnosilac zahtjeva nema aktivan/ispravan nacionalni broj žiro računa u banci, prijavljen i evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava, sredstva će biti vraćena u budžet Crne Gore na Glavni račun trezora.
Procedura realizacije	Podnošenje zahtjeva, izmjene podnijete prijave, odustajanje potpuno ili djelimično od prijave i prijave slučaja više sile sprovodi se kroz Sistem upravljanja i evidencije zahtjeva za podršku kroz mjere direktnih plaćanja i ruralnog razvoja prema površini referentne parcele (Evidencija zahtjeva). Ovim je omogućeno podnosiocima zahtjeva da geoprostorno identifikuju podatke o korišćenju parcela i podnesu jedinstveni zahtjev.

	Mjera se sprovodi na bazi prispjelih zahtjeva u skladu sa javnim pozivom. Administrativnu i terensku kontrolu, kao i isplatu sredstava vrši Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Prostornu identifikaciju parcela u SIZEP i podnošenje zahtjeva u Evidenciji parcela vodi Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Implementaciona odgovornost – Odsjek za intervencije u direktnim plaćanjima, intervencije u IAKS ruralnom razvoju i IAKS kalkulaciju plaćanja; Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova; Odsjek za kontrolu na terenu za intervencije u ruralnom razvoju i direktna plaćanja.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	Podrška po prihvatljivom ha za livade i pašnjake	600.000,00
	UKUPNO:	600.000,00

13 MJERE ZAJEDNIČKE ORGANIZACIJE TRŽIŠTA POLJOPRIVREDNIH PROIZVODA**13.1 PROGRAM UNAPREĐIVANJA PČELARSTVA**

Razlozi za podršku	Pčelarstvo u Crnoj Gori ima dugu i bogatu tradiciju. Bogatstvo medonosnog bilja u Crnoj Gori pruža povoljne prirodne uslove za razvoj ove djelatnosti. Značaj pčelarstva ogleda se u proizvodnji meda i ostalih pčelinjih proizvoda ali i oprašivanju biljaka, čime se direktno utiče na povećanje prinosa raznih voćarskih, ratarskih, livadskih i drugih kultura. Unapređivanje ovog sektora ostvaruje se edukacijom pčelara, mjerama za poboljšanje konkurentnosti proizvodnje i očuvanja zdravstvenog stanja pčelinjih zajednica, kao i kroz selekciju, odgajivanje i reprodukciju matica, zatim preradom i nabavkom voska, nabavkom potrebne opreme za unapređivanje proizvodnje, oduzimanje, čuvanje i pakovanje meda i drugih pčelinjih proizvoda. Imajući u vidu postojeće stanje razvoja pčelarstva i potrebu da sektor bude konkurentan na širem tržištu i izložen konkurenciji iz zemalja EU i trećih zemalja neophodno je nastaviti program podrške razvoju pčelarstva u pravcu povećanja proizvodnje, osnaživanja i stvaranja tržišno orijentisanih proizvođača. Uzimajući u obzir bogatstvo medonosnog bilja, razvoj ovog sektora treba ići ka profesionalizaciji pčelara, diverzifikaciji proizvoda i promociji organskog pčelarenja. Na ovaj način povećale bi se količine proizvedenog meda i drugih pčelinjih proizvoda proizvedenih u Crnoj Gori. Ostvarile bi se mogućnosti za osvajanje novih tržišta i bila bi dostignuta značajno veća cijena meda i drugih pčelinjih proizvoda. Usklađivanje podrške za pčelarski sektor sprovodi se postepeno tokom predpristupnog perioda. U skladu sa novim pravilima ZPP podrška pčelarima se sprovodi kroz različite sektorske intervencije.
Ciljevi	• poboljšanje konkurentnosti u proizvodnji pčelinjih proizvoda; • obnavljanje pčelinjeg fonda – poboljšanje genetskog potencijala pčelinjih društava uvođenjem u proizvodnju visoko kvalitetnih matica; • očuvanje kvaliteta i poboljšanje zdravstvene ispravnosti pčelinjih proizvoda; • podrška pčelarima pri nabavci voska; • podrška pčelarima u preradi i sterilizaciji voska; • racionalizacija troškova selekcije pčelarstva – podrška u nabavci pčelarskih kontejnera i prikolica/platformi za transport košnica; • nabavka košnica, djelova košnica, pčelarskog pribora i opreme i električnih ograda (čobanica); • škola pčelarstva i • usklađivanje sa ZPP Evropske unije.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Kroz intervencije u sektoru pčelarstva podrška se obezbjeđuje za: <u>Nabavka matica</u> – Sa ciljem da pčelari koriste matice kontrolisanog kvaliteta, podržava se nabavka i implementacija prilikom odabira odgajivača pčelinjih matica koje su uzgojene od strane uzgajivača matica a u skladu sa Odgajivačko selekcijskim programom pčelinjih matica. Način izbora uzgajivača matica i uslovi za ostvarivanje podrške biće definisani Javnim pozivom. Selekcionisane matice distribuiraju se registrovanim pčelarima. <u>Nabavka veterinarskih lijekova</u> – Podrška unapređivanju kvaliteta pčelinjih proizvoda, zdravstvenog stanja pčelinjih zajednica i poboljšanja zdravstvene ispravnosti pčelinjih proizvoda usmjerena je za nabavku odobrenih veterinarskih lijekova za zaštitu pčelinjih društava od pčelinjeg krpelja (<i>Varroa destructor</i>). Maksimalno učešće budžetskih sredstava je do 80% vrijednosti investicije. Bliži uslovi podrške biće definisani Javnim pozivom. <u>Prerada voska</u> – Opredjeljuje se podrška za preradu voska privrednim subjektima registrovanim za obavljanje ove djelatnosti u iznosu od 0,50€/kg prerađenog voska radi očuvanja kvaliteta voska iz domaće proizvodnje, pokrivanja troškova (podrška radu) i povećanja efikasnosti prilikom prerade voska. Privredni subjekat koji je adekvatno registrovan za obavljanje ove vrste djelatnosti vrši preradu voska, a iznos od 0,50€/kg se isplaćuje nakon dostavljenog Zahtjeva za isplatu sa podacima: ukupna količina prerađenog voska, spisak

	korisnika podrške sa prerađenim količinama i kopije fiskalnih računa o izvršenoj usluzi. Krajnji rok za dostavljanje zahtjeva za isplatu do 1.decembra. <u>Podrška za nabavku voska</u> – Podrška se daje za nabavku sertifikovanog voska za konvencionalnu i organsku proizvodnju meda. Podrška Ministarstva iznosi do 60% realizovane investicije. Bliži uslovi podrške biće definisani Javnim pozivom. <u>Nabavka pčelarskih kontejnera i prikolica/platformi za transport košnica</u> – Podrška se daje u cilju povećanja proizvodnje kroz dostupnosti više pčelinjih paša. Pravo na podršku imaju pčelari koji imaju minimum 12 pčelinjih društava. Podrška obuhvata nabavku kontejnera za smještaj pčelinjih društava i prikolica/platformi za transport košnica. Podržava se nabavka jednog kontejnera ili jedne prikolice po gazdinstvu. Maksimalno učešće budžetskih sredstava je do 50% vrijednosti investicije. Bliži uslovi podrške biće definisani Javnim pozivom. <u>Nabavka košnica djelova košnica, pčelarskog pribora i opreme i električnih ograda (čobanica) za pčelinjake.</u> – Podrška se daje za nabavku novih i obnavljanja postojećih dotrajalih košnica, pribora i opreme koju koriste pčelari u cilju povećanja proizvodnje i poboljšanja higijensko-sanitarnih uslova u kojima se pčelinje društvo nalazi. Potreba za električnim ogradama (čobanicama) povećana je posljednjih godina zbog napada mrkih medvjeda na pčelinjake, što je posljedica neadekvatnog zgrađivanja istih. Na osnovu prakse, kako kod nas tako i iz okruženja, može se konstatovati da su električne čobanice izuzetno efikasne, kad je u pitanju zaštita pčelinjaka od napada mrkog medvjeda na košnice pčela. U cilju smanjenja šteta na pčelinjacima od mrkog medvjeda opredjeljuje se podrška za nabavku električnih ograda sa pripadajućom opremom, za ograđivanje pčelinjaka. Podrška se daje u iznosu do 50% odobrenog troška. Bliži uslovi će biti definisani Javnim pozivom. <u>Škola pčelarstva, izdavanje časopisa</u> – U skladu sa Programom za sticanje stručne kvalifikacije uvedeno je zanimanje pčelar-pčelarka III stepen stručnosti, na nivou neformalnog obrazovanja odraslih. Prva generacija završila je školu pčelarstva 2019. godine. Ove godine nastavljamo sa edukacijom pčelara. Podrška se daje za realizaciju programa i angažovanje predavača. Dodatno je planirana i izrada časopisa koji kontinuirano izlazi 19 godina. U pitanju je časopis „Pčelarstvo“ koji je informativnog karaktera, koji obrađuje stručne teme, tehnologiju pčelarenja, zdravstvenu zaštitu pčelinjih zajednica i dr. Plaćanje se vrši na osnovu dostavljenih izvještaja i dokaza o utrošenim sredstvima. Ministarstvo će obavijestiti javnost kada vrijednost zahtijevane podrške dostigne budžetom planirani iznos. S ciljem maksimalnog iskorištenja raspoloživih sredstava, potencijalno neiskorištena sredstava mogu se preraspodijeliti među intervencijama.	
Korisnici	Registrovani poljoprivredni proizvođači, uzgajivači matica, registrovana privredna društva za prerađu voska.	
Način plaćanja	U skladu sa procedurama definisanim javnim pozivima, dostavljenim izvještajima i dokazima o ostvarenim troškovima. Ukoliko ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani iznos, Agencija će prekinuti dalju realizaciju mjere odnosno prijem zahtjeva i obavijestiti javnost putem internet stranice Ministarstva.	
Procedura realizacije	Podrška se obezbjeđuje na osnovu zahtjeva dostavljenog Agenciji, a nakon administrativne i stručne kontrole na terenu. Realizaciju na terenu utvrđuje Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu i generalni direktor Direktorata za poljoprivredu; Operativna odgovornost – načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za intervencijske i tržišne mjere.	
Finansijski plan	Komponente	Iznosu €
	A. Učešće u nabavci matica –8€ po matica	70.000,00
	B. Unapređivanje kvaliteta pčelinjih proizvoda i zdravstvenog stanja pčelinjih zajednica	

Finansijski plan	- učešće u sprovođenju zaštite pčelinjih društava protiv <i>Varroe</i> i	70.000,00
	- nabavka voska.	40.000,00
	C. Podrška za preradu voska	10.000,00
	D. Tehnička pomoć pčelarima	
	- racionalizacija troškova selećeg pčelarstva – podrška u nabavci pčelarskih kontejnera i prikolica/platformi za transport košnica;	40.000,00
	- nabavka košnica, djelova košnica, pčelarskog pribora i opreme i	
	nabavka električnih čobanica i	150.000,00
	- škola pčelarstva, izdavanje časopisa.	20.000,00
	UKUPNO: (A + B + C + D)	400.000,00

13.2 PROGRAM BESPLATNE DISTRIBUCIJE VOĆA, POVRĆA, MLIJEKA I MLIJEČNIH PROIZVODA U ŠKOLAMA (ŠKOLSKA ŠEME)

Razlozi za podršku	Program besplatne distribucije voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda sprovodi se u cilju usklađivanja sa EU politikom, u okviru Zajedničke organizacije tržišta, kao program poboljšanja dostupnosti hrane, koji ima za cilj stvaranje zdravih prehrambenih navika kod djece. Osim toga, njegov uticaj će se prepoznati i u povezivanju djece sa poljoprivredom i njihovoj edukaciji o proizvodnji hrane, značaju zdrave ishrane i zdravih stilova života. Cilj je napraviti razliku u obrocima koji su djeci dostupni tokom školskog dana, kako bi oni prepoznali značaj zdravih namirnica i sami, van škole i programa, i u najranijem uzrastu formirali zdrave prehrambene navike. Takođe, ovom mjerom stimuliše se distribucija domaćih poljoprivrednih proizvoda, s obzirom da se njom obezbjeđuje plasman domaćih poljoprivrednih proizvoda.
Ciljevi	• stvaranje zdravih prehrambenih navika kod djece školskog uzrasta; • smanjenje konzumiranja hrane sa visokim sadržajem šećera, soli i masti; • promocija zdravih stilova života u ranom uzrastu; • edukacija o značaju poljoprivrede i • plasman domaćih poljoprivrednih proizvoda.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Program besplatne distribucije voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda obuhvata distribuciju ovih proizvoda djeci nižih razreda školskog uzrasta, edukaciju djece o zdravim prehrambenim navikama i proizvodnji hrane, te druge prateće obrazovne mjere (časovi degustacije, sjetva, sadnja i održavanje školskih bašta, posjete poljoprivrednim gazdinstvima). Program će se sprovoditi u saradnji sa organima državne uprave nadležnim za obrazovanje i za zdravstvo. Ministarstvo će na osnovu predmetne mjere donijeti Odluku o sprovođenju Programa, a Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu raspisati javne pozive za zainteresovane za učešće u programu, sa uslovima i kriterijumima. Programom poboljšanja dostupnosti hrane (voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda) za škole propisana je lista prihvatljivih proizvoda odobrena od strane Ministarstva zdravlja (organa državne uprave nadležnim za zdravstvo). Proizvodi se dodjeljuju u količini dovoljnoj da se izvrši raspodjela ukupnom broju učenika u školama koji su korisnici Programa.
Korisnici	Proizvođači i/ili distributeri voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda koji ispune uslove propisane predmetnom mjerom i Javnim pozivom. Školske ustanove koje ispunjavaju uslove Javnog poziva za sprovođenje pratećih obrazovnih mjera.
Način plaćanja	- Distributerima i/ili proizvođačima po izvršenoj distribuciji prehrambenih proizvoda školama, na osnovu ispunjenih kriterijuma propisanih Javnim pozivom, odnosno dokaza o isporuci priloženih uz zahtjev za isplatu, od strane dobavljača. - Školskim ustanovama koje ispunjavaju uslove Javnog poziva za sprovođenje pratećih obrazovnih mjera.
Procedura realizacije	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede donosi Odluku o sprovođenju, a zatim Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu raspisuje Javni poziv za sprovođenje Programa besplatne distribucije voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda u školama, na osnovu kojeg će izvršiti odabir dobavljača i proizvođača koji će obezbijediti proizvode za raspodjelu djeci školskog uzrasta. Ugovor potpisan između Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu i lica izabranog po osnovu Javnog poziva određuje uslove o pravima i obavezama vezanim za distribuciju proizvoda. Proizvodi će biti distribuirani školama najmanje jednom nedjeljno u dane nastave, a zatim raspodijeljeni djeci istog ili narednog dana, u roku od 24h. Ugovori zaključeni za I polugodište školske 2026/27. godine između Agencije i lica izabranog po osnovu Javnog poziva, primjenjivaće se i za II polugodište, a isplata prema dobavljačima u II polugodištu, izvršiće se iz sredstava namijenjenih predmetnoj mjeri Agrobudžeta za 2027. godinu.

	Odabir škola koje će učestvovati u Programu biće vršen u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za obrazovanje. Lica koja vrše distribuciju, kao i škole, dostavljaju Agenciji pisane dokaze o isporučenim, odnosno, primljenim količinama proizvoda ili u slučaju edukativnih, promotivnih i drugih pratećih aktivnosti – račun, koji će koristiti kao osnov za obračun i isplatu. Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu raspisuje Javni poziv za školske ustanove zainteresovane za sprovođenje pratećih obrazovnih mjera u okviru programa Školske šeme. Sprovodiće se prateće obrazovne mjera za uspostavljanje i održavanje školskih bašta, te organizovanje posjeta poljoprivrednim gazdinstvima i slične aktivnosti usmjerene na povezivanje djece sa poljoprivredom. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Izvještaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionim jedinicama Ministarstva odgovornim za kreiranje mjere. Izvještaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izvještaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju i Odjeljenje za ekonomske analize i tržište; Implementaciona odgovornost – Grupa za tržišne mjere Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Program besplatne distribucije voća, povrća, mlijeka i mliječnih proizvoda u školama (školske šeme)	100.000,00
	UKUPNO:	100.000,00

13.3.1 MJERE POSEBNE PODRŠKE ZA VINO – KONVERZIJA SORTE I ZELENA BERBA

Razlozi za podršku	Vino je veoma važan poljoprivredni proizvod, kako u ekonomskom smislu, tako i s kulturološkog aspekta. Vino je vektor civilizacije i moglo bi se diskutovati da li je čovjek kultivisao lozu ili je ona pomogla čovjeku da evoluira. U svakom slučaju, od pamtivijeka su zajedno i na bezgraničnom vremenskom horizontu otkrivaju jedno drugom svoje mogućnosti i potencijale. Vino je proizvod koji ima svoju kulturu, višemilenijumsku istoriju, spravljano i korišćeno još u drevnim civilizacijama kao hrana i kao lijek. Zbog toga je neophodan multidisciplinarni pristup vinu. Iako je kvalitet proizvoda najvažniji, ipak nije jedini bitni elemenat tržišne uspješnosti i konkurentnosti. Stoga je za vino, osim mjera podrške iz domena ruralnog razvoja, Zakonom o uređenju tržišta poljoprivrednih proizvoda („Sl. list CG“, broj 51/17), predviđena posebna podrška za vino. Među mjerama posebne podrške su: konverzija sorte i zelena berba. Ova podrška omogućava bolju adaptabilnost proizvodnje vina u skladu sa zahtjevima tržišta, očuvanje rentabilnog poslovanja u slučaju visokog infektivnog potencijala i u nepovoljnim klimatskim uslovima, kao i racionalno korišćenje prirodnih resursa i očuvanje životne sredine.
Ciljevi	• permanentno usaglašavanje sa evropskim modelom podsticanja proizvodnje u vinskom sektoru; • prilagođavanje vinskog sortimenta razvojnem trendu, zahtjevima tržišta i klimatskim promjenama (sorte i podloge otpornije na sušu i visoke temperature); • preciznija procjena vinskog potencijala, odvajanjem vinskih i stonih sorti u postojećim proizvodnim zasadima vinove loze; • efikasno suzbijanje bolesti za koje ne postoji adekvatan fitosanitarni odgovor/tretman, a da se pri tome sačuva vinski proizvodni potencijal; Zelenom berbom grožđa vinskih sorti moguće je uspostavljanje ravnoteže ponude i tražnje na tržištu vina, naročito u godinama krize i poremećaja tržišta (npr. pandemije) ili prevencija posljedica i racionalno upravljanje proizvodnjom grožđa i vina u godinama s ekstremno nepovoljnim klimatskim uslovima ili u uslovima visokog infektivnog potencijala kada je veoma teško postići kvalitet grožđa s nutritivnog i zdravstvenog aspekta i • uspostavljanje ravnoteže ponude i tražnje na tržištu vina, naročito u godinama krize i poremećaja tržišta (npr. pandemije) ili prevencija posljedica i racionalno upravljanje proizvodnjom grožđa i vina u godinama s ekstremno nepovoljnim klimatskim uslovima ili u uslovima visokog infektivnog potencijala kada je veoma teško postići kvalitet grožđa s nutritivnog i zdravstvenog aspekta.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za konverziju sorte i za zelenu berbu imaju proizvođači upisani u Vinarsku datoteku Vinogradarskog registra, u skladu sa Zakonom o vinu. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Zahtjev za odobravanje konverzije sorte dostavlja se Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu najkasnije do 01. juna. Vodeći računa o vremenu koje je podnosiocu zahtjeva potrebno za obavljanje aktivnosti, Agencija donosi Rješenje o odobravanju aktivnosti, u najkraćem mogućem roku nakon prijema zahtjeva. Zahtjev za isplatu sredstava podrške dostavlja se Agenciji najkasnije do 30. novembra. Budući da je zbog fiziologije biljke, preciznije zbog toga što se fiziološki proces zrenja loznog sadnog materijala završava u kasnu jesen, čime je uslovljena i njegova ponuda na tržištu, primjenjuje se princip n+1, jer najčešće nije moguća realizacija sadnje iste jeseni. Zbog toga, proizvođači, koji su planirali konverziju sorte, treba da prije izlaska Komisije na teren, neizbrisivom farbom označe čokote koje će iskrčiti, a mjesto kojih će u n+1 godini posaditi lozne kalemове željene sorte. Pored računa iz 2026. godine, prihvatljivi su i računi za kupovinu sadnog materijala u periodu jesen 2026 /zima 2027. godine. U 2026. godini isplaćuje se podrška po osnovu zahtjeva za konverziju iz n-1, nakon što proizvođač dostavi zahtjev za isplatu sredstava podrške i nakon što se terenskom kontrolom utvrdi realizacija aktivnosti. Prihvatljivi su računi za kupovinu sadnog materijala iz novembra i decembra 2025. godine, kao i računi od početka 2026. godine, do trajanja javnog poziva. U vanrednim situacijama zbog elementarnih nepogoda ili iz fitosanitarnih razloga kada treba hitno reagovati, proizvođačima treba omogućiti da koriste sredstva podrške za konverziju u bilo

	kojem trenutku dok traje javni poziv ili u n+1 godini, dostavljanjem adekvatnog dokaza za razlog konverzije i zahtjeva za isplatu sredstava podrške, pri čemu je dovoljno utvrditi broj iskrčenih čokota na terenu. Dakle, bez podnošenja zahtjeva za odobravanje aktivnosti. Zahtjev za odobravanje zelene berbe dostavlja se Agenciji najkasnije do 01. juna, a zahtjev za isplatu sredstava podrške najkasnije do 01. avgusta. Zahtjevi se dostavljaju isključivo na obrascima, koji su sastavni dio Javnog poziva, a mogu se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje. Ukupna podrška je najviše 10.000€ po zahtjevu. Specifični kriterijumi za podršku i način obračuna podrške biće definisani Javnim pozivom. Ukoliko ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani iznos, Agencija će prekinuti dalju realizaciju mjere odnosno prijem zahtjeva i obavijestiti javnost putem internet stranice Ministarstva. S ciljem maksimalnog iskorištenja raspoloživih sredstava, potencijalno neiskorištena sredstava mogu se preraspodijeliti među intervencijama.	
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume propisane Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova. Izvještaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izvještaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izvještaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za intervencijske i tržišne mjere i načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova;	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Konverzija sorte	70.000,00
	Zelena berba	10.000,00
	UKUPNO:	80.000,00

13.3.2 MJERE POSEBNE PODRŠKE ZA VINO – RESTRUKTURIRANJE VINOGRADA

Razlozi za podršku	Proizvodnjom grožđa u Crnoj Gori, bavi se 560 vinogradara, koji su evidentirani u Vinogradarskom registru, a od njih 130 redovno kontroliše kvalitet vina radi stavljanja u promet. Osim što imamo najveći vinograd u Evropi u jednom kompleksu, vinograd AD „13. Jul – Plantaže“ sa preko 2300m², savremena naučna istraživanja ukazuju da imamo izuzetno bogatu genetsku strukturu vinove loze, što je, uz sačuvanu arheološku građu i istorijske činjenice, važan dokaz višemilenijumske tradicije uzgoja grožđa i proizvodnje vina na našem prostoru. Iako vinari i vinogradari prate savremene trendove, permanentno unapređuju kvalitet i ponudu svojih proizvoda, diverzifikuju aktivnosti i značajno doprinose bruto društvenom proizvodu, oni brižno njeguju tradiciju i autentičnost i nerijetko posjeduju stari vinograd, koji je uzgajalo nekoliko generacija iz porodice. Ova mjera upravo je koncipirana da pomogne vinarima u očuvanju i unapređenju starih vinograda. U većini vinogradarskih regiona, vinogradi se nalazi na terenima, koji su na nagibu, gdje su strmine savlađivane terasiranjem terena i podizanjem kamenih podzida, koje osim praktične funkcije, imaju specifičnu ambijetalnu vrijednost. Vremenom, razvojem tehnologije i naučnih istraživanja, dejstvom prirodnih geoloških procesa, kao i smjenom prioriteta zbog prilagođavanja zahtjevima tržišta, postale su neophodne intervencije u rodnom zasadima, restrukturiranje, kao i restauracije i nadogradnja podzida. Stoga je za vino, osim mjera podrške iz domena ruralnog razvoja, Zakonom o uređenju tržišta poljoprivrednih proizvoda („Sl. list CG“, broj 51/17), predviđena posebna podrška za vino. Među mjerama posebne podrške je restrukturiranje vinograda. Ova mjera treba da omogući racionalno korišćenje prirodnog potencijala i resursa, poveća rentabilnost proizvodnje, kao i da doprinese ambijetalnom uređenju i postizanju sinergetskog razvojnog efekta poljoprivrede i turizma.
Ciljevi	• permanentno usaglašavanje sa evropskim modelom podsticanja proizvodnje u vinskom sektoru; • obnavljanje i unapređenje starih vinograda: čišćenje i ravnanje terena, uvođenje naprednih sistema održive proizvodnje (navodnjavanje i protivgradna zaštita); • promjena gustine sklopa, uzgojnog oblika, potpore i • postavljanje i rekonstrukcija podzida na terasama proizvodnih vinograda.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju proizvođači grožđa i vina upisani u Vinogradarski registar, u skladu sa Zakonom o vinu. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Zahtjev za odobravanje aktivnosti dostavlja se Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu najkasnije do 01. juna. Vodeći računa o vremenu koje je podnosiocu zahtjeva potrebno za obavljanje planiranih aktivnosti, Agencija donosi Rješenje o odobravanju aktivnosti, u najkraćem mogućem roku nakon prijema zahtjeva. Zahtjev za isplatu sredstava podrške dostavlja se Agenciji najkasnije do 30. novembra. Zahtjevi se dostavljaju isključivo na obrascima, koji su sastavni dio Javnog poziva, a mogu se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje. Ukupna podrška iznosi od 50-80% od prihvatljivih troškova, a ne preko 10.000€ po zahtjevu. Specifični kriterijumi za podršku i način obračuna podrške biće definisani Javnim pozivom. Pored odobrenih i realizovanih aktivnosti iz 2026.godine, isplaćuje se i podrška po osnovu zahtjeva za restrukturiranje iz n-1, nakon što proizvođač dostavi zahtjev za isplatu sredstava podrške i nakon što se terenskom kontrolom utvrdi realizacija aktivnosti. U tom smislu prihvatljivi su svi računi nastali nakon donošenja Rješenja o odobravanju aktivnosti iz 2025.godine do dana podnošenja zahtjeva za isplatu. Za potrebe odobravanja isplate sredstva podrške za aktivnost restrukturiranja u vezi sa nabavkom sadnog materijala, prihvatljivi su i računi za kupovinu sadnog materijala iz novembra i decembra 2025. godine. Ukoliko ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani iznos, Agencija će prekinuti dalju realizaciju mjere odnosno prijem zahtjeva i obavijestiti javnost putem internet stranice Ministarstva. S ciljem maksimalnog iskorištenja raspoloživih sredstava, potencijalno neiskorištena sredstava mogu se preraspodijeliti među intervencijama.

Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume propisane Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova. Izvještaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izvještaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izvještaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za intervencijske i tržišne mjere i načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Finansijski plan	Komponente:	Iznos u €
	Restrukturiranje vinograda	60.000,00
	UKUPNO:	60.000,00

13.3.3 MJERE POSEBNE PODRŠKE ZA VINO – INVESTICIJE U PRERADU I INOVACIJE

Razlozi za podršku	Vino je sofisticiran i veoma zahtjevan proizvod, koji može da doživi duboku starost, zavisno od podneblja i kvaliteta grožđa, vještine, znanja i posvećenosti vinara, kao i od tehnološke opremljenosti i obezbijeđenosti uslova adekvatnih za proizvodnju, čuvanje i odležavanje vina. Vino ima tijelo, punoću, specifičan sortni miris, aromu i razvijeni buke, može da bude harmonično, lepršavo, snažno, može da ima potencijal za starenje, može da ima mane. Da bi u gutljaju vina omogućili punu ekspresiju potencijala sorte i podneblja, neophodna je intervencija čovjeka i multidisciplinarni pristup vinu. Stoga je za vino, osim mjera podrške iz domena ruralnog razvoja, Zakonom o uređenju tržišta poljoprivrednih proizvoda („Sl. list CG“, broj 51/17), predviđena posebna podrška za vino. Među mjerama posebne podrške su investicije u postrojenja za preradu, inovacije u smislu razvoja inovativnih proizvoda, procesa i tehnologija i digitalizacije tih procesa i tehnologija, kao i inovacije i ulaganja čiji je cilj jačanje održivosti proizvodnje grožđa i vina radi postizanja klimatski otpornog vinogradarstva i vinarstva. Uz ovu podršku, očekuje se poboljšanje konkurentnosti sektora vina, smanjen rizik u primarnoj proizvodnji i u procesu proizvodnje i čuvanja vina, bolja adaptabilnost proizvodnje vina u skladu sa zahtjevima tržišta, očuvanje rentabilnog poslovanja u nepovoljnim klimatskim uslovima, kao i racionalno korišćenje prirodnih resursa i očuvanje životne sredine implementacijom savremenih tehnoloških dostignuća i inovacija u procesu primarne proizvodnje i prerade.
Ciljevi	• permanentno usaglašavanje sa evropskim modelom podsticanja proizvodnje u vinskom sektoru; • podsticaj ulaganjima u opremu za preradu, čuvanje/skladištenje i pakovanje vina i • podrška investicijama u inovacije: uvođenje naprednih sistema održive proizvodnje, smanjenjem stvaranja otpada i poboljšanim upravljanjem njime, smanjenjem emisije gasova staklene bašte u atmosferu, primjenom mjera ublažavanja i prilagođavanja na klimatske promjene (povišene temperature, izmijenjeni obrazac padavina i drugi klimatski izazovi), uz doprinos očuvanju zemljišta i povećanju sekvenciranja ugljenika u njemu, racionalnom korišćenju vode i upravljanju njome, uključujući manju upotrebu pesticida, fosilnih goriva, korišćenjem opreme za precizne ili digitalizovane metode proizvodnje, instaliranjem senzora za potrebe „pametnog menadžmenta“, primjenom solarnih filtera, mreža, fotopanela i drugih praksi.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za investicije u preradu i inovacije imaju proizvođači grožđa i vina upisani u Vinarsku datoteku Vinogradarskog registra, u skladu sa Zakonom o vinu. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Zahtjev za odobravanje isplate sredstava podrške dostavlja se Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu najkasnije do 31. avgusta, isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje. Ukupna podrška iznosi 80% od prihvatljivih troškova, a ne preko 10.000€ po zahtjevu. Specifični kriterijumi za podršku biće definisani Javnim pozivom. Ukoliko ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani iznos, Agencija će prekinuti dalju realizaciju mjere odnosno prijem zahtjeva i obavijestiti javnost putem internet stranice Ministarstva. S ciljem maksimalnog iskorištenja raspoloživih sredstava, potencijalno neiskorištena sredstava mogu se preraspodijeliti među intervencijama.
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume propisane Javnim pozivom.
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.

	Izveštaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izveštaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izveštaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za intervencijske i tržišne mjere i načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Investicije u preradu i inovacije	140.000,00
	UKUPNO:	140.000,00

13.3.4 MJERE POSEBNE PODRŠKE ZA VINO – PROMOTIVNE AKTIVNOSTI

Razlozi za podršku	Crnogorski vinari izašli su iz svijeta samodovoljnosti i anonimnosti dokazavši da mogu i umiju da proizvedu, da adekvatno pakuju i predstavljaju vino, da dizajniraju etikete i da sa ponosom plasiraju svoj proizvod na tržište, van kućnog praga. Poboljšanje konkurentnosti sektora vina zahtijeva, između ostalog, očuvanje i valorizaciju bogatih genetičkih resursa, snažnu marketinšku kampanju i implementaciju sistema zaštite geografskog porijekla vina. Uz podršku promotivnim aktivnostima, očekuje se bolja realizacija domaćih vina, permanentno usavršavanje i bolja tržišna adaptabilnost, kao i komparacija s vinskom ponudom i praksom ostalih država. Takođe, ova mjera ima i edukativni karakter, jer podstiče razvoj vinske kulture i poboljšava informisanost šire javnosti o zdravstvenim aspektima konzumacije vina.	
Ciljevi	• permanentno usaglašavanje sa evropskim modelom podsticanja proizvodnje u vinskom sektoru i • popularizacija i bolje pozicioniranje crnogorskih vina na međunarodnom tržištu, kroz promociju crnogorskih vina i učešće na renomiranim takmičenjima; • njegovanje vinske kulture, razvoj enoturizma i edukacija šire javnosti o benefitima konzumiranja vina sa zdravstvog, sociološkog, kulturološkog i privrednog aspekta.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku za promociju vina mogu ostvariti udruženja vinara i druga sektorska udruženja, a za učešće na renomiranim takmičenjima i pojedinačni proizvođači vina. Zahtjev za isplatu sredstava podrške dostavlja se Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu, nakon realizacije programskih aktivnosti, a najkasnije do 30. novembra. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji su sastavni dio Javnog poziva. Ukupna podrška po zahtjevu iznosi 50% od prihvatljivih troškova, a ne preko 10.000€ po zahtjevu. Specifični kriterijumi za podršku i način obračuna podrške biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani godišnji iznos, proporcionalno će se smanjiti iznos sredstava podrške u odnosu na svaki pojedinačni zahtjev za dodjelu podrške. S ciljem maksimalnog iskorištenja raspoloživih sredstava, potencijalno neiskorištena sredstava mogu se preraspodijeliti među intervencijama.	
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume propisane Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun u skladu sa kriterijumima i uslovima za ostvarivanje prava na podršku.	
Procedura realizacije	Realizaciju aktivnosti utvrđuje Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom. Izveštaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izveštaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izveštaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo i Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Koordinator mjere – generalni direktor Agencije; Organizaciona jedinica Ministarstva odgovorna za kreiranje mjere – Direktorat za poljoprivredu/Direkcija za biljnu proizvodnju; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za intervencijske i tržišne mjere.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Promotivne aktivnosti	20.000,00
	UKUPNO:	20.000,00

14 MJERE RURALNOG RAZVOJA	
14.1 PODRŠKA INVESTICIJAMA U PRIMARNOJ BILJNOJ PROIZVODNJI	
Razlozi za podršku	S obzirom na prirodne potencijale Crne Gore i povoljnu klimu za mnoge vrste proizvodnje, neophodno je iskoristiti investicionu i savjetodavnu podršku, kako bi se podigao intenzitet proizvodnje i stabilizovali prinosi. Raspoloživost neiskorišćenog poljoprivrednog zemljišta pruža mogućnost za povećanje proizvodnje hrane i smanji uvoz poljoprivrednih proizvoda. Takođe, velika potražnja na domaćem tržištu za proizvodima višeg cjenovnog ranga tokom turističke sezone pruža mogućnost prodaje domaćih proizvoda po višim cijenama. Konkurentnost u sektoru biljne proizvodnje mogla bi se prije svega ojačati produženjem sezone snabdijevanja, širenjem obima proizvodnje, te gajenjem vrsta, koje su tražene od strane potrošača. Na taj način, opravdala bi se investiciona ulaganja, koja ovaj sektor zahtijeva i obezbijedio sigurniji plasman proizvoda. Posljednjih godina zabilježeno je veće investiranje u modernizaciju primarne proizvodnje i procesa prerade. Redovan i stabilan prinos visokog kvaliteta, dugoročno će uticati na povećanje obima prerade i obogaćivanje asortimana proizvoda, čime će se postići povoljna izvozna struktura i viši nivo konkurentnosti. Takođe, stvaraju se uslovi praćenja savremenih trendova u biljnoj proizvodnji. Ovim programom podstiče se povećanje i zasnivanje površina, kako uvođenjem novih sorti tako i čuvanjem autohtonih sorti i modernizacija postojećih proizvodnih zasada, koji će uz primjenu savremene agrotehnike dati visoke, kvalitetne i stabilne prinose. Cilj mjere je da se kroz investicije u sektoru vinogradarstva, voćarstva, maslinarstva, povrća, ljekovitog i aromatičnog bilja doprinose povećanju prihoda na poljoprivrednim gazdinstavima i omogućiti proizvodima ove vrste dobar plasman.
Ciljevi	• bolje korišćenje prirodnih resursa; • podizanje novih i modernizacija postojećih proizvodnih zasada; • unapređenje kvaliteta proizvoda i modernizacija proizvodnje; • smanjenje deficita domaćih proizvoda i • revitalizaciju starih maslinjaka i upravljanje biljnim otpadom u mlinovima.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva upisana u Registar poljoprivrednih gazdinstava i u Registre koji su nadležni za oblast proizvodnje u koju se investira najkasnije do momenta podnošenja zahtjeva za podršku po Javnom pozivu. Razvoj biljne proizvodnje podržava se kroz više sektora i to: Komponenta I – vinogradarstvo: • podršku za zasnivanje novih vinograda; • nabavka protivgradne mreže • nabavku potpornih elemenata za uzgoj (stubovi i žica); • nabavku mreža za zaštitu od ptica; • nabavku sistema za navodnjavanje uključujući pumpe za vodu. Komponenta II - voćarstvo: • podizanje • novih voćnih zasada; • nabavku potpornih stubova za špalirni uzgoj (stubovi i žica); • nabavka protivgradne mreže; • nabavku mreža za zaštitu od ptica; • nabavku sistema za navodnjavanje uključujući pumpe za vodu; • nabavku agrotekstila; • podizanje tunela za uzgoj jagoda; • nabavku folija za zaštitu od kiše sa pratećom konstrukcijom u cilju sprečavanja pucanja plodova. Komponenta III - maslinarstvo: • pripremu zemljišta za sadnju maslina na nekorištenom (kamenitom, teže pristupačnom) terenu;

- podizanje novih zasada maslina;
- revitalizaciju starih zasada maslina;
- nabavku sistema za navodnjavanje uključujući pumpe za vodu;
- izgradnju podzida u zasadima u cilju čuvanja zemljišta od erozije.

Komponenta IV - povrtarska proizvodnja:

- investicije u plasteničku proizvodnju: nabavka konstrukcije, folija/najlona, sistema za navodnjavanje i sistema za orošavanje, mreža za zasjenu, agrotekstila i agrila;
- uspostavljanje sistema za navodnjavanje za proizvodnju povrća na otvorenom polju uključujući pumpe za vodu;
- nabavka sertifikovanog sjemenskog/ sadnog materijala (rasada) povrtarskih kultura za proizvodnju povrća u prolječno-ljetnjem periodu;
- nabavka sertifikovanog sjemenskog/ sadnog materijala (rasada) povrtarskih kultura za jesenju sadnju.

Komponenta V - ljekovito i aromatično bilje:

- zasnivanje plantaža: žalfije (*Salvia officinalis*), lavande (*Lavandula angustifolia*), kantariona (*Hypericum perforatum*), smilja (*Helichrysum arenarium*), majčine dušice (*Thymus serpyllum*), timijana (*Thymus vulgaris*), matičnjaka (*Melissa officinalis*), pelina (*Artemisia absinthium*), lincure (*Gentiana lutea*) i drugih vrsta višegodišnjeg ljekovitog i aromatičnog bilja;
- nabavku sistema za navodnjavanje uključujući pumpe za vodu.

Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu najkasnije do 30. oktobra. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje. Podrška se realizuje nakon administrativne i kontrole na terenu. Prilikom zasnivanja novog zasada maslina/voća/ljekovitog i aromatičnog bilja prihvatljiva je površina zasada za podršku od 0,3 ha. U slučaju proširenja postojećeg zasada maslina/ voća minimalna ukupna površina zasada nakon realizacije investicije mora biti 0,3 ha. Prilikom zasnivanja novih i/ili proširenja postojećih vinograda najmanja količina sadnog materijala vinove loze mora da bude 500 komada. Ukoliko su podnosioci zahtjeva u statusu pravnih lica, neophodno je da im je djelatnost iz Sektora A: Poljoprivreda, šumarstvo i ribarstvo, u skladu sa Zakonom o klasifikaciji djelatnosti („Sužbeni list CG“, broj 18/11) do momenta podnošenja zahtjeva za dodjelu podrške.

Maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 10.000€ uz osnovnu budžetsku podršku do 60% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 6.000€. Pored iznosa podrške od 60% još dodatnih 10%, odnosno ukupno 70% za poljoprivredne proizvođače upisane u Registar subjekata u organskoj proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31. decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Izuzetno od navedenog, osnovna podrška za komponentu IV – povrtarska proizvodnja iznosi do 30% vrijednosti prihvatljive investicije za nabavku sjemena, odnosno do 50% za nabavku rasada iz domaće proizvodnje. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom.

Podrška se ostvaruje po principu refundacije nakon realizovane investicije a nakon administrativne i terenske kontrole. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane a za koje su dostavljeni originalni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift) do momenta podnošenja zahtjeva za podršku.

Investicije koje se odnose na pripremu zemljišta za sadnju maslina i izgradnju podzida, podliježu odobravanju od strane Agencije za plaćanje u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Rok za podnošenje zahtjeva za podršku će biti definisan Javnim pozivom. Takođe, investicije koje se odnose na podizanje plastenika podliježu odobravanju projekata od strane

	Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Investicije koje podliježu odobravanju projekata nakon dostavljanja zahtjeva za dodjelu podrške i administrativne kontrole zahtjeva, dobijaju rješenje o odobravanju investicije. Investicija mora biti realizovana nakon odobrenja od strane Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, a u roku datom Rješenjem o odobravanju investicije. Zahtjevi koji budu dostavljeni prije rješenja o odobravanju i nakon roka koji je naveden u Rješenju biće odbijeni. Nakon realizacije investicije korisnik dostavlja zahtjev za isplatu. Korisnik koji ispunjava sve propisane kriterijume će dobiti sredstva podrške nakon administrativne i kontrole na terenu nakon realizovane investicije. Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku za investicione mjere dužna su da istu stave u funkciju te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti, u suprotnom biće pokrenut postupak povraćaja sredstava podrške. Agencije za plaćanje u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu zadržava pravo da tokom pomenutog perioda može izvršiti terensku kontrolu predmetne investicije u cilju utvrđivanja funkcionalnosti i vlasništva predmetne investicije. Do momenta isplate sredstava novopodignuti zasad mora biti evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava i mora biti ucrtan i u sistemu za Evidenciju zemljišnih parcela (SIZEP-u) do momenta konačne isplate, i u odgovarajućim registrima Ministarstva i registrima koje vodi Organ uprave. Ako zahtijevani iznos podrške korisnika, čiji zahtjevi ispunjavaju kriterijume javnog poziva, prevazilaze budžetom opredijeljena sredstva, Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu će proporcionalno umanjiti iznos podrške svakom korisniku pojedinačno do visine budžetom opredijeljenih sredstava. i skratiti trajanje javnog poziva, i obavijestiti o istom poljoprivredne proizvođače na isti način kako je javni poziv objavljen...	
Korisnici	Podnosioci zahtjeva koji ispunjavaju kriterijume propisane ovom uredbom i Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova. Izvještaj o realizaciji predmetne mjere koji sačinjava implementaciona jedinica, dostavlja se organizacionoj jedinici Ministarstva odgovornoj za kreiranje mjere. Izvještaj se dostavlja na mjesečnom nivou tokom trajanja sprovođenja mjere, a finalni izvještaj nakon realizacije mjere.	
Nadzor i kontrola	Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, koordinator mjere – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Operativna odgovornost – šef Grupe za plaćanja nacionalnih mjera ruralnog razvoja; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Finansijski plan	Komponente	Iznos u €
	Komponenta I – vinogradarstvo	55.000,00
	Komponenta II – voćarstvo	250.000,00
	Komponenta III – maslinarstvo	90.000,00
	Komponenta IV – povrtarska proizvodnja	600.000,00
	Komponenta V – ljekovito i aromatično bilje	5.000,00
	UKUPNO:	1.000.000,00

14.2 PODRŠKA ZA NABAVKU MEHANIZACIJE, PRIKLJUČAKA I OPREME U FUNKCIJI PRIMARNE PROIZVODNJE

Razlozi za podršku	Crnogorsku poljoprivredu karakterišu usitnjen posjed i veliki broj malih proizvođača. U prilog ovoj tvrdnji ide i činjenica da, prema podacima popisa poljoprivrede iz 2010. godine, 72% porodičnih poljoprivrednih gazdinstava raspolaže sa manje od 2 ha ukupno korišćenog poljoprivrednog zemljišta. Poljoprivredna proizvodnja na takvim površinama obavlja se najviše kroz manuelni rad i neznatno korišćenje mehanizacije. Tako dobijeni poljoprivredni proizvodi su, iako kvalitetni, tržišno nekonkurentni, s obzirom na mali obim proizvodnje, a sama poljoprivredna gazdinstva ekonomski neodrživa. Takođe, u strukturi poljoprivredne proizvodnje u planinskim područjima je najzastupljenije stočarstvo, gdje se ishrana stoke gotovo u cjelini bazira na korišćenju prirodnih livada i pašnjaka, odnosno sijena u zimskom periodu, pri čemu je korišćenje namjenske mehanizacije izuzetno značajno. Osim toga, raspoloživi, a neiskorišćeni zemljišni resursi, omogućavaju proširenje proizvodnje koja vodi povećanju konkurentnosti domaćeg proizvoda. Zbog depopulacija stanovništva na selu podrška nabavci mehanizacije bi doprinijela unapređenju poljoprivrednih aktivnosti i tako povećala prihode na samom gazdinstvu.
Ciljevi	• očuvanje i održivo korišćenje prirodnih resursa; • održavanje zemljišta pogodnog za poljoprivrednu proizvodnju; • proširenje proizvodnje; • očuvanje florističkog sastava livada; • povećanje obima i konkurentnosti proizvoda.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Podnosilac zahtjeva mora imati u registru poljoprivrednih gazdinstava upisane/ažurirane površine do 31.12.2025 godine i to najmanje : Komponenta I: 5 uslovnih grla ili 2 ha žitarica ili 2 ha krompira ili 1 ha povrća ili 1 ha višegodišnjih voćnih vrsta i/ili vinove loze ili 1 ha krmnog bilja ili 1 ha duvana ili 1 ha ljekovitog bilja ili 0,5 ha jagoda ili 0,2 ha plastenika ili 3 ha livada ili 3 ha pašnjaka ili 100 stabala maslina. Komponenta II: 3 uslovna grla ili 1 ha žitarica ili 1 ha krompira ili 0,5 ha povrća ili 0,5 ha višegodišnjih voćnih vrsta i/ili vinove loze ili 0,5 ha krmnog bilja ili 0,5 ha duvana ili 0,5 ha ljekovitog bilja ili 0,3 ha jagoda ili 0,05 ha plastenika ili 1 ha livada ili 1 ha pašnjaka ili 75 stabala maslina. Specifični kriterijumi za gore pomenute Komponente, a koji se odnose na proizvodne površine moraju biti upisane/ucrtane u odnosno SIZEP sistemu najkasnije do trenutka konačne isplate sredstava. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Podnosilac zahtjeva podnosi Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu zahtjev za dodjelu podrške sa pratećom dokumentacijom u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Nakon dostavljanja zahtjeva za dodjelu podrške i administrativne kontrole zahtjeva, podnosioci zahtjeva koji ispunjavanju kriterijume Javnog poziva dobijaju rješenje o odobravanju investicije. Investicija mora biti realizovana nakon odobrenja od strane Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, a u roku datom Rješenjem o odobravanju investicije. Zahtjevi koji budu dostavljeni prije rješenja o odobravanju i nakon roka koji je naveden u Rješenju biće odbijeni. Nakon podnošenja zahtjeva za isplatu podrške korisnik koji ispunjava sve kriterijume propisane Javnim pozivom će dobiti sredstva podrške nakon sprovedene administrativne i kontrole na terenu. Podršku je moguće ostvariti samo za one investicije koje su blagovremeno realizovane a za koje su dostavljeni originalni dokazi o plaćanju od strane podnosioca zahtjeva (originalna faktura na ime podnosioca zahtjeva i dokaz o prenosu sredstava preko banke - uplatnica i ovjereni izvod iz banke, ili fiskalni račun na ime podnosioca zahtjeva, a u slučaju plaćanja van Crne Gore ovjereni swift) do momenta podnošenja zahtjeva za isplatu podrške..

	Maksimalno učešće budžetskih sredstava je: Komponenta I: 40% od vrijednosti prihvatljive investicije, a ne više od 4.000 € po odobrenom zahtjevu; Komponenta II: do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, a ne više od 3.000 € po podnesenom zahtjevu. Prihvatljiv je maksimalno jedan zahtjev po gazdinstvu za samo jednu komponentu. Ukoliko vrijednost zahtijevane podrške bude prelazila budžetom opredijeljena sredstva, Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu će vršiti rangiranje pristiglih zahtjeva u skladu sa kriterijumima koji će biti definisani Javnim pozivom. Poljoprivredna gazdinstva koja su, u periodu od 2021. do 2025. godine, ostvarila podršku kroz ovu mjeru ne mogu ostvariti podršku kroz ovu mjeru za 2026. godinu. Minimalna vrijednost investicije iznosi 1000 eura, a maksimalno prihvatljiva investicija za komponentu I iznosi 10.000,00 € uz osnovnu budžetsku podršku do 40 %, odnosno maksimalno do 4.000,00 €. Za komponentu II maksimalno prihvatljiva investicija iznosi 6.000€ uz osnovnu budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno maksimalno do 3.000€ po projektu. Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku po ovoj mjeri dužna su da istu stave u funkciju te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti, u suprotnom biće pokrenut postupak povraćaja sredstava podrške. Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu zadržava pravo da tokom pomenutog perioda može izvršiti terensku kontrolu predmetne investicije u cilju utvrđivanja funkcionalnosti i vlasništva predmetne investicije.	
Korisnici	Poljoprivredno gazdinstvo koje ispunjava kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava.	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Nadzor i kontrola	Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, koordinator mjere – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Operativna odgovornost – šef Grupe za plaćanja nacionalnih mjera ruralnog razvoja; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
	Komponenta	Iznos u €
Finansijski plan	Nabavka dvoosovinskih traktora	400.000,00
	Nabavka mehanizacije, priključaka i opreme u funkciji primarne proizvodnje	600.000,00
	UKUPNO:	1.000.000,00

14.3 PODRŠKA INVESTICIJAMA ZA IZGRADNJU BUNARA I BISTIJERNI

Razlozi za podršku	Kao teritorija sa najvećim brojem vodenih taloga u Evropi, usljed nepovoljnog vodnog bilansa, gotovo 35% površine ima problem nedostatka vode. Pogodnih zemljišta za navodnjavanje ima oko 51.000 ha, međutim, navodnjavanje se primjenjuje na svega 15 - 17% pomenutih površina. Količina vode koja se dnevno troši po uslovnom grlu u stočarskoj proizvodnji (oko 120 litara) često predstavlja veliki problem a i izdatak za poljoprivredne proizvođače. Ovaj problem je često izražen u toku ljeta, a konstantan je u bezvodnim područjima. Klimatske promjene koje se između ostalog odnose i na povećan broj dana sa temperaturom većom od prosjeka, malom količinom i nepravilnim rasporedom padavina značajno utiče na smanjenje prinosa poljoprivrednih kultura. Smanjenje štete od posledica suše efikasno se može postići navodnjavanjem ali ono zahtijeva značajna ulaganja i dostupnost vodoizvorišta i kaptaža, zbog čega poljoprivredna gazdinstva nijesu u mogućnosti da sama finansiraju troškove obezbjeđivanja vode za navodnjavanje svojih proizvodnih površina.
Ciljevi	Modernizacija proizvodnje i jačanje proizvodne konkurentnosti: • poboljšanje konkurentnosti porodičnih gazdinstava; • povećanje produktivnosti gazdinstva; • smanjenje proizvodnih troškova i • povećanje kvaliteta proizvoda, higijene i bezbjednosti hrane.
Opis mjere i kriterijumi za podršku	Mjera se realizuje sprovođenjem Javnog poziva za investicije u: • bušenje bunara i ugradnja prateće opreme; • nabavku rezervoara (tankova) za vodu; • izgradnju bistijerni i • adaptaciju postojećih bistijerni. Poljoprivredno gazdinstvo podnosi Agenciji zahtjev u skladu sa Javnim pozivom za 2026. godinu. Zahtjev se dostavlja isključivo na obrascu, koji je sastavni dio Javnog poziva, a može se preuzeti u prostorijama Ministarstva, na internet stranici Ministarstva i u prostorijama Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti biljne proizvodnje i Direkcije za savjetodavne poslove u oblasti stočarstva. Pravo na podršku imaju poljoprivredna gazdinstva koja posjeduju i obrađuju najmanje 0,3 ha voćnjaka i vinograda, (može i 0,3 ha mješovitog višegodišnjeg zasada), 0,5 ha povrtarskih kultura, 0,5 ha krmnog bilja, 0,5 ha duvana, 0,5 ha ljekovitog bilja, 1 ha ratarskih kultura (uključujući krompir), 1 ha livada ili 1 ha pašnjaka, 75 stabala maslina i 0,3 ha platenika, a u dijelu stočarske proizvodnje gazdinstva koja u vlasništvu imaju minimum tri uslovna grla. Sve navedene površine moraju biti ucrtane i u sistemu za Evidenciju zemljišnih parcela (SIZEP-u) do momenta konačne isplate. Podnosilac zahtjeva dostavlja zahtjev za dodjelu podrške, pa se nakon administrativne i terenske kontrole za korisnike koji ispunjavaju propisane kriterijume odobrava podrška. Investicija mora biti realizovana nakon odobrenja od strane Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, a u roku datom Rješenjem o odobravanju investicije. Zahtjevi koji budu dostavljeni prije rješenja o odobravanju i nakon roka koji je naveden u Rješenju biće odbijeni. Nakon realizacije investicije korisnik dostavlja zahtjev za isplatu podrške. Korisnik koji ispunjava sve propisane kriterijume će dobiti sredstva podrške nakon administrativne i kontrole na terenu nakon realizovane investicije. Poljoprivredna gazdinstva koja ostvare podršku po ovoj mjeri dužna su da istu stave u funkciju te je u period od 5 godina ne smiju otuđiti, u suprotnom biće pokrenut postupak povraćaja sredstava podrške Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu zadržava pravo da tokom pomenutog perioda može izvršiti terensku kontrolu predmetne investicije u cilju utvrđivanja funkcionalnosti i vlasništva predmetne investicije. Poljoprivredna gazdinstva koja su, u periodu od 2021. do 2025. godine, ostvarila podršku kroz ovu mjeru ne mogu ostvariti podršku za isti tip investicije. Podrška za izgradnju bunara opredijeliće se samo za one investicije kod kojih se pronade voda. Specifični kriterijumi za podršku biće definisani i Javnim pozivom. Maksimalno prihvatljiva investicija za podršku iznosi 10.000€ uz budžetsku podršku do 50% vrijednosti prihvatljive investicije, odnosno do 5.000€. Pored iznosa podrške od 50% još dodatnih 10%, odnosno ukupno 60% za poljoprivredne proizvođače upisane u Registar subjekata u

	organskoj proizvodnji (za oblast proizvodnje u kojoj se podnosi zahtjev za podršku), zaključno sa 31. decembrom 2025. godine. Dodatnih 10% ostvaruju žene nosioci poljoprivrednog gazdinstva. Bliži kriterijumi i uslovi za ostvarivanje prava na podršku biće definisani Javnim pozivom. Ako ukupna visina podrške, na osnovu zahtjeva za dodjelu podrške, prevazilazi budžetom planirani iznos, Agenciji za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu će prekinuti dalju realizaciju mjere i skratiti trajanje javnog poziva, i obavijestiti o istom poljoprivredne proizvođače na isti način kako je javni poziv objavljen.	
Korisnici	Poljoprivredno gazdinstvo koje ispunjava kriterijume utvrđene Javnim pozivom.	
Način plaćanja	Podnosiocu zahtjeva na žiro račun koji je u trenutku isplate evidentiran u Registru poljoprivrednih gazdinstava	
Procedura realizacije	Realizaciju investicije utvrđuje Odsjek za koordinaciju regionalnih poslova Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu. Podrška se obezbjeđuje na osnovu dostavljenog zahtjeva sa dokumentacijom i izvještaja Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Nadzor i kontrola	Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu , koordinator mjere – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu; Operativna odgovornost – šef Grupe za plaćanja nacionalnih mjera ruralnog razvoja; Implementaciona odgovornost – načelnik Odsjeka za koordinaciju regionalnih poslova.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos, €
	Podrška investicijama u izgradnju bunara i bistijerni	390.000,00
	UKUPNO:	390.000,00

15. IPARD III PROGRAM**15.1. IPARD III PROGRAM – PROGRAM RAZVOJA POLJOPRIVREDE I RURALNIH PODRUČJA U OKVIRU IPARD 2021-2027**

Razlozi za podršku	Programa razvoja poljoprivrede i ruralnih područja Crne Gore u okviru IPARD III 2021-2027 (IPARD III program) odobren je od strane Evropske komisije 29. juna 2022. godine i početak njegove implementacije očekuje se početkom 2024 godine. Kroz sprovođenje Programa razvoja poljoprivrede i ruralnih područja Crne Gore u okviru IPARD III 2021-2027 crnogorskim poljoprivrednicima biće dostupno ukupno 81.975.947 eura bespovratnih sredstava, od čega EU sredstva čine 63.000.000 eura (62% više u odnosu na prethodni IPARD II program), a nacionalno kofinansiranje iznosi 18.975.947 eura. Uz doprinos korisnika, sprovođenjem IPARD III programa biće investirano oko 128 miliona eura u crnogorsku poljoprivredu.	
Ciljevi	• proizvodnja i obezbjeđivanje kvalitetne i bezbjedne hrane, poštujući principe dobre proizvođačke prakse; • obezbjeđivanje primjerenih prihoda poljoprivrednim gazdinstvima uz istovremeno povećanje konkurentnosti proizvodnje i smanjenje negativnog uticaja na tržište inputa; • održivo korišćenje prirodnih resursa, ublažavanje klimatskih promjena, uzimajući u obzir očuvanje životne sredine i obaveze koje su preuzete potpisivanjem Zelene agende za Zapadni Balkan, poglavlje „Održiva poljoprivreda i proizvodnja hrane” i • poboljšanje kvaliteta života u ruralnim područjima, smanjenje odliva stanovništva kroz otvaranje novih prilika za poslovanje.	
Opis mjere i kriterijumi za podršku	IPARD III program sprovodiće se kroz objavu Javnih poziva, kojima će detaljno biti definisani korisnici i kriterijumi za podršku u skladu sa propisom kojim je uređena realizacija i postupak korišćenja sredstava iz instrumenta pretpristupne pomoći Evropske unije (IPARD III program).	
Korisnici	Korisnici sredstava su poljoprivredni proizvođači, kooperative, mikro, mala i srednja preduzeća, zanatlije i ostali kako je definisano Uredbom o realizaciji i postupku korišćenja sredstava iz instrumenta pretpristupne pomoći Evropske unije i IPARD III programom.	
Način plaćanja	Po dostavljanju zahtjeva za isplatu i nakon izvršene administrativne i terenske provjere završene investicije, korisniku se na njegov bankovni račun uplaćuje iznos novca – bespovratnih sredstava (procenat podrške definisan Javnim pozivom).	
Procedura realizacije	Mjera će se sprovesti u skladu sa Uredbom o realizaciji i postupku korišćenja sredstava iz instrumenta pretpristupne pomoći Evropske unije i IPARD III programom.	
Nadzor i kontrola	Ministarstvo, koordinator mjere – generalni direktor Direktorata za ruralni razvoj; Operativna odgovornost – generalni direktor Agencije za plaćanja u poljoprivredi i ruralnom razvoju i ribarstvu.	
Finansijski plan	Komponenta	Iznos u €
	IPARD III program – Program razvoja poljoprivrede i ruralnih područja u okviru IPARD 2021-2027 EU podrška	10.740.003,00
	Kofinansiranje iz nacionalnog budžeta	3.580.000,00 ¹
	UKUPNO:	14.320.003,00

¹ Kofinansiranje će se realizovati u visini programa u skladu sa IPARD III programom

Na osnovu člana 12 Uredbe o Vladi Crne Gore ("Službeni list CG", br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23), Vlada Crne Gore je na sjednici od 12. marta 2026. godine donijela

ODLUKU

O OBRAZOVANJU RADNOG TIJELA ZA PRAĆENJE I UPRAVLJANJE POLITIKOM SPRJEČAVANJA I SUZBIJANJA NEPRAVILNOSTI I PREVARA U CILJU ZAŠTITE FINANSIJSKIH INTERESA EVROPSKE UNIJE (RADNO TIJELO AFCOS SISTEMA)

1. Ovom odlukom osniva se Radno tijelo za praćenje i upravljanje politikom sprječavanja i suzbijanja nepravilnosti i prevara u cilju zaštite finansijskih interesa Evropske unije (u daljem tekstu: (Radno tijelo AFCOS sistema)), koje čine:

1) predstavnik Ministarstva finansija, Direktorata za inspekcijski nadzor i zaštitu finansijskih interesa EU, koordinator;

2) predstavnik Ministarstva finansija, Direktorata za inspekcijski nadzor i zaštitu finansijskih interesa EU /Direkcije za zaštitu finansijskih interesa EU/AFCOS, zamjenik koordinatora;

3) predstavnik Ministarstva finansija, Direktorata za inspekcijski nadzor i zaštitu finansijskih interesa EU/Direkcije za zaštitu finansijskih interesa EU/AFCOS, članovi;

4) predstavnik Ministarstva finansija, Direktorata za upravljanje strukturama pretpristupne podrške EU, član;

5) predstavnik Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Upravljačko tijelo - Direktorata za ruralni razvoj, član;

6) predstavnik Ministarstva finansija, Posredničkog tijela za finansijsko upravljanje - Direktorata za finansiranje i ugovaranje sredstava EU podrške (CFCU), član;

7) predstavnik Ministarstva javnih radova, Posredničkog tijela za finansijsko upravljanje, član;

8) predstavnik Zavoda za zapošljavanje, Posredničkog tijela za finansijsko upravljanje, član;

9) predstavnik Ministarstva evropskih poslova, Upravljačko tijelo, članovi;

10) predstavnik Ministarstva rada, zapošljavanja i socijalnog dijaloga, Upravljačko tijelo, član;

11) predstavnik Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, Upravljačko tijelo, član;

12) predstavnik Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ruralnom razvoju i ribarstvu, član;

13) predstavnik Ministarstva finansija, Direktorata za centralnu harmonizaciju i razvoj unutrašnjih kontrola, član;

14) predstavnik Ministarstva pravde, član;

15) predstavnik Ministarstva unutrašnjih poslova, član;

16) predstavnik Uprave policije, član;

17) predstavnik Poreske uprave, član;

18) predstavnik Uprave carina, član;

19) predstavnik Revizorskog tijela, član;

20) predstavnik Vrhovnog državnog tužilaštva, član;

21) predstavnik Agencije za sprječavanje korupcije, član;

2. Izrazi koji se u ovoj odluci koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju izraze u ženskom rodu.

3. Vlada Crne Gore posebnom odlukom imenuje koordinatora, zamjenika koordinatora i članove Radnog tijela AFCOS sistema.

4. Zadaci Radnog tijela AFCOS sistema su:

- doprinos izradi, implementaciji, praćenju i izvještavanju o Nacionalnoj strategiji protiv prevara za zaštitu finansijskih interesa Evropske unije i Akcionom planu za sprovođenje strategije;

- predlaganje zakonodavnih i drugih mjera, propisa i akata s ciljem efikasne i efektivne zaštite finansijskih interesa Evropske unije;

- učestvovanje u procjeni rizika od nepravilnosti i prevara, predlaganje i sprovođenje efikasnih i efektivnih mjera s ciljem zaštite finansijskih interesa Evropske unije;

- učestvovanje u procjeni potreba za obukom i edukativnim aktivnostima u oblasti zaštite finansijskih interesa Evropske unije;

- davanje prijedloga, mišljenja i stručnih objašnjenja o drugim važnim pitanjima u okviru sprječavanja nepravilnosti radi zaštite finansijskih interesa Evropske unije;

- saradnja i razmjena informacija sa Evropskom kancelarijom za borbu protiv prevara (OLAF), uključujući razmjenu operativnih informacija, a koja se odvija u skladu sa procedurama koje izrađuje AFCOS i koje se po donošenju dostavljaju predstavnicima Radnog tijela AFCOS sistema.

5. Sastanci Radnog tijela AFCOS sistema održavaju se kvartalno, a po potrebi i češće.

6. Koordinator, zamjeniku koordinatora i članovima Radnog tijela AFCOS sistema pripada pravo na mjesečnu naknadu za rad, koja se obezbjeđuje i isplaćuje iz budžetskih sredstava organa na čiji su prijedlog imenovani.

7. Koordinator i zamjenik koordinatora Radnog tijela AFCOS sistema ostvaruju pravo na naknadu u iznosu od 25% prosječne bruto zarade za prethodnu godinu, dok članovi Radnog tijela AFCOS sistema ostvaruju pravo na naknadu u iznosu od 20% prosječne bruto zarade za prethodnu godinu.

8. Danom stupanja na snagu ove odluke prestaje da važi Odluka o izmjenama i dopunama Odluke o obrazovanju Koordinacionog tijela za praćenje i upravljanje politikom prevencije i suzbijanja nepravilnosti u cilju zaštite finansijskih interesa Evropske unije (AFCOS mreža), („Službeni list CG“ br. 60/13, 6/15 i 24/23).

9. Ova odluka stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 11-011/26-769/3

Podgorica, 12. marta 2026. godine

Vlada Crne Gore

Predsjednik,

mr **Milojko Spajić**, s.r.

950.

Na osnovu člana 363 Zakona o privrednim društvima („Službeni list CG”, br. 90/25 i 121/25) i člana 13 stav 1 Odluke o osnivanju društva sa ograničenom odgovornošću „Monte put” Podgorica („Službeni list RCG”, broj 76/05 i „Službeni list CG”, br. 68/09, 33/14, 101/20, 91/21 i 37/24), Vlada Crne Gore je, 6. aprila 2026. godine, bez održavanja sjednice, na osnovu pribavljenih saglasnosti većine članova Vlade, donijela

STATUT DRUŠTVA SA OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU „MONTE PUT” PODGORICA

I. OPŠTE ODREDBE

Član 1

Ovim statutom uređuje se organizacija, djelatnost i način rada Društva sa ograničenom odgovornošću „Monte put” Podgorica (u daljem tekstu: Društvo) kao i druga pitanja od značaja za rad, poslovanje i funkcionisanje Društva.

Član 2

Društvo je osnovano kao jednočlano društvo sa ograničenom odgovornošću.

Osnivač Društva je Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Osnivač) sa udjelom od 100%.

Društvo se osniva na neodređeno vrijeme.

Član 3

Društvo je osnovano za obavljanje poslova od javnog interesa i to: upravljanje autoputevima, brzim saobraćajnicama, djelovima državnog puta, putnim građevinskim objektima i pratećim sadržajima, upravljanje tunelom „Sozina” i prilaznim saobraćajnicama.

II. POSLOVNO IME, SJEDIŠTE I ADRESA

Član 4

Poslovno ime Društva je: „Monte put” društvo sa ograničenom odgovornošću Podgorica.

Skraćeno poslovno ime Društva je: „Monte put” DOO.

Sjedište Društva je u Podgorici, ulica Avda Međedovića broj 130.

Adresa za prijem službene pošte Društva je: ulica Avda Međedovića broj 130, Podgorica.

Adresa za prijem elektronske pošte je: office@monteput.me.

Kontakt broj telefona Društva je: 020 684 730.

Odluku o promjeni poslovnog imena donosi Osnivač Društva, na način na koji se mijenja ovaj statut.

III. PEČAT, ŠTAMBILJ I ZNAK

Član 5

Društvo ima pečat, štambilj i znak - logo.

Pečat Društva je okruglog oblika, prečnika 3 cm, po čijem obodu je ispisan tekst: „Monte put” DOO Podgorica.

Društvo ima i elektronski pečat koji se koristi uz elektronski potpis ovlašćenog lica.

Štambilj Društva je pravougaonog oblika, dimenzija 6 x 2 cm sa tekstom: „Monte put” DOO Podgorica i prostorom za upisivanje broja akta i datuma.

Društvo ima svoj znak – logo.

Izgled loga Društva utvrđuje Odbor direktora.

Član 6

Evidencija poslovanja i poslovne dokumentacije Društva vodi se kroz arhivu.

Organizacija arhive, način čuvanja i korišćenja pečata, štambilja, elektronskog pečata, loga i memoranduma utvrđuje se posebnim aktom.

IV. UNUTRAŠNJA ORGANIZACIJA I DJELOVI DRUŠTVA

Član 7

Unutrašnju organizaciju Društva uređuje Odbor direktora.

Član 8

Društvo može da ima djelove, kao posebne organizacione cjeline preko kojih obavlja svoju djelatnost u skladu sa zakonom.

Dio Društva je Poslovna jedinica za upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori.

Adresa dijela Društva može da bude geografski odvojena od mjesta sjedišta Društva.

V. DJELATNOST DRUŠTVA

Član 9

Pretežna djelatnost Društva je:

1) **52.21. Uslužne djelatnosti u kopnenom saobraćaju:**

- upravljanje autoputevima, brzim saobraćajnicama, djelovima državnog puta, putnim građevinskim objektima i pratećim sadržajima, i to: priprema srednjoročnog i godišnjeg programa izgradnje, rekonstrukcija, održavanje i zaštita javnih puteva-autoputeva, brzih saobraćajnica i djelova državnog puta i putnih građevinskih objekata; priprema poziva na nadmetanje i zaključivanje ugovora za: izradu tehničke dokumentacije, reviziju tehničke dokumentacije, izvođenje radova na građenju novih puteva i rekonstrukciji postojećih i stručni nadzor nad izvođenjem radova; planiranje redovnog održavanja, stručna kontrola nad redovnim održavanjem autoputeva, brzih saobraćajnica i djelova državnog puta i putnih građevinskih objekata; objavljivanje poziva za nadmetanje i zaključivanje ugovora za redovno i investiciono održavanje; vođenje evidencije; praćenje utroška finansijskih sredstava; pokretanje postupka za rješavanje imovinsko pravnih odnosa za izgradnju i rekonstrukciju autoputeva, brzih saobraćajnica i djelova državnog puta i putnih građevinskih objekata; organizovanje naplate i kontrola naplate naknade za upotrebu autoputeva, brzih saobraćajnica i djelova državnog puta i putnih građevinskih objekata (putarina ili korisnička naknada); praćenje stanja putne mreže; zaštita puta; upravljanje saobraćajem, organizovanje i obavljanje brojanja vozila, drugi poslovi od značaja za nesmetano odvijanje saobraćaja na ovim putevima, kao i ostali poslovi koji se odnose na razvoj i izgradnju autoputeva i drugih putnih objekata u Crnoj Gori;

- organizovanje održavanja tunela „Sozina” i prilaznih saobraćajnica (građevinsko i elektromašinsko održavanje), upravljanje i monitoring saobraćaja, naplata putarine, organizovanje i održavanje pratećih sadržaja.

Ostale djelatnosti Društva su:

1) **71.12 - Inženjerske djelatnosti i tehničko savjetovanje**: stručni građevinski nadzor, projektantski nadzor, izrada projektne dokumentacije, priprema tenderske dokumentacije i drugi poslovi tehničke pripreme, inženjering, konsalting i menadžment, upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica;

2) **68.20 - Iznajmljivanje vlastitih ili iznajmljenih nekretnina i upravljanje njima**: iznajmljivanje vlastitih ili iznajmljenih nekretnina i upravljanje njima, kao i naplata naknade za zakup putnog zemljišta i postavljanje natpisa na putnom zemljištu.

Član 10

Društvo samostalno obavlja poslove izvođenja radova na održavanju putne infrastrukture ili ustupa ove poslove pravnim ili fizičkim licima specijalizovanim za tu vrstu radova, u postupku i pod uslovima propisanim zakonom.

VI. ODGOVORNOST ZA OBAVEZE I ZASTUPANJE DRUŠTVA

Član 11

Društvo samostalno istupa u pravnom prometu, zaključuje ugovore i obavlja druge pravne radnje.

Društvo odgovara za obaveze prema trećim licima, cjelokupnom svojom imovinom.

Osnivač odgovara za obaveze Društva, do visine svog uloga.

Član 12

Društvo neograničeno odgovara za obaveze prema trećim licima, koje nastanu u radu njegovih dijelova.

Član 13

Lice ovlašćeno za zastupanje Društva je generalni direktor.

Generalni direktor može da prenese svoja ovlašćenja po potrebi i na druga lica.

Predsjednik Odbora direktora zastupa Društvo u odnosu sa izvršnim direktorima i sekretarom Društva.

Generalni direktor, predsjednik Odbora direktora, ostali članovi Odbora direktora i direktor dijela Društva, registruju se u Centralnom registru privrednih i drugih subjekata (u daljem tekstu: CRPS).

VII. LICA SA POSEBNIM OBAVEZAMA PREMA DRUŠTVU

Član 14

Lica sa posebnim obavezama prema Društvu su:

- Osnivač;
- članovi Odbora direktora;
- direktor Poslovne jedinice za upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori;
- revizor;
- predsjednik i članovi Revizorskog odbora.

VIII. OSNOVNI KAPITAL

Član 15

Osnovni kapital Društva iznosi 497.153,00 eura i čine ga novčani i nenovčani ulogi Osnivača, i to:

- novčani ulog, u iznosu od 1.000,00 eura;
- nenovčani ulog, u vrijednosti od 496.153,00 eura.

IX. ORGANI DRUŠTVA

Član 16

Organi Društva su:

- 1) Skupština;
- 2) Odbor direktora.

Član 17

Organ upravljanja Društvom je Odbor direktora.

Član 18

Osnivač vrši ovlašćenja Skupštine Društva.

Član 19

Skupština Društva:

- 1) vrši izmjene i dopune, odnosno donosi novi statut Društva i sačinjava prečišćeni tekst statuta Društva;
- 2) imenuje i razrješava članove Odbora direktora;
- 3) imenuje i razrješava revizora;
- 4) imenuje i razrješava likvidatora;
- 5) donosi odluku o dobrovoljnoj likvidaciji Društva ili podnošenju predloga za pokretanje stečajnog postupka;
- 6) usvaja finansijske iskaze, kao i izvještaje revizora;
- 7) donosi odluku o raspodjeli dobiti i načinu pokrića gubitaka;
- 8) donosi odluku o povećanju ili smanjenju osnovnog kapitala Društva;
- 9) donosi odluku o statusnim promjenama i promjenama pravnog oblika;
- 10) donosi odluku o sticanju sopstvenih udjela;
- 11) donosi odluku o pokretanju postupka i davanju punomoćja za zastupanje Društva u sporu sa prokuristom, kao i u sporu sa direktorom;
- 12) odlučuje o drugim pitanjima, u skladu sa zakonom.

Član 20

Odbor direktora Društva sastoji se od pet članova, od kojih su dva izvršna i tri neizvršna direktora.

U sastavu Odbora direktora obezbjeđuje se, kada god je to moguće, zastupljenost manje zastupljenog pola od najmanje dva člana, uzimajući u obzir ispunjenost uslova utvrđenih Zakonom o privrednim društvima i ovim statutom, kao i raspoloživost kandidata.

Član 21

Članove Odbora direktora imenuje Skupština Društva.

Članovi Odbora direktora imenuju se na mandat od četiri godine, uz mogućnost ponovnog izbora.

Član 22

Odbor direktora radi i donosi odluke u skladu sa zakonom, poslovníkom o svom radu i kalendarom sjednica.

Odbor direktora odluke donosi većinom glasova ukupnog broja članova.

Član 23

Naknada za rad neizvršnih članova Odbora direktora utvrđuje se u iznosu od jedne prosječne zarade u Društvu za prethodni mjesec.

Naknada predsjednika Odbora direktora utvrđuje se u iznosu jedne i po prosječne zarade u Društvu za prethodni mjesec.

Zarade izvršnih članova Odbora direktora utvrđuje se ugovorom o radu.

Član 24

Odbor direktora:

- 1) vodi poslove Društva u skladu sa statutom i odlukama Skupštine Društva;
- 2) donosi godišnji, trogodišnji, odnosno višegodišnji Plan poslovanja i Finansijski plan Društva;
- 3) donosi Poslovnu strategiju Društva i prati njeno sprovođenje;
- 4) vrši unutrašnji nadzor nad poslovanjem Društva;
- 5) saziva sjednice Skupštine Društva i utvrđuje predlog dnevnog reda sa predlozima odluka;
- 6) izvršava odluke Skupštine Društva;
- 7) daje i opoziva prokuru;
- 8) izvještava Skupštinu Društva u skladu sa Zakonom o privrednim društvima i ovim statutom;
- 9) usvaja i obezbjeđuje dosljednu primjenu korporativnih politika u vezi sa upravljanjem svim materijalnim rizicima, pitanjima održivosti i očuvanja životne sredine i sprečavanjem korupcije;
- 10) uspostavlja procese i strukture u Društvu, usmjerava Društvo i vrši nadzor nad poslovanjem obezbjeđujući integritet, transparentnost i tačno izvještavanje;
- 11) daje obavezujuća uputstva izvršnim direktorima;
- 12) imenuje sekretara društva i utvrđuje naknadu za njegov rad;
- 13) utvrđuje računovodstvene politike Društva i politike upravljanja rizicima;
- 14) definiše ključne pokazatelje učinka;
- 15) donosi akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta, na predlog generalnog direktora i druga opšta akta Društva;
- 16) vrši nadzor nad sistemom unutrašnjih kontrola u koordinaciji sa Revizorskim odborom;
- 17) utvrđuje poslovnu politiku i donosi akta za njeno izvršavanje;
- 18) predlaže Skupštini Društva raspodjelu dobiti i pokriće gubitaka;
- 19) donosi odluke neophodne za nesmetanu realizaciju projekata i aktivnosti povjerenih od strane Skupštine Društva;
- 20) utvrđuje strategiju, ciljeve i resurse koji obezbjeđuju ostvarenje misije Društva;
- 21) kreira kulturu koja podstiče integritet i etičke vrijednosti, odgovornost i usklađenost kroz utvrđivanje politika i praksi;
- 22) donosi Etički kodeks i imenuje Komisiju za praćenje i primjenu Etičkog kodeksa i druge komisije i utvrđuje naknade za njihov rad;
- 23) imenuje i razrješava Revizorski odbor i utvrđuje naknadu za članove;

- 24) imenuje članove Jedinice za unutrašnju reviziju i u koordinaciji sa Revizorskim odborom ocjenjuje njihov rad;
- 25) razmatra kvartalne i mjesečne finansijske iskaze;
- 26) donosi Kodeks korporativnog upravljanja;
- 27) usvaja godišnje planove rada Revizorskog odbora i Jedinice za unutrašnju reviziju;
- 28) donosi Poslovnik o radu;
- 29) obavlja i druge poslove u skladu sa Zakonom ili zahtjevima Osnivača.

Član 25

Izvršni direktori vode poslove Društva.

Izvršni direktori zasnivaju radni odnos sa Društvom na određeno vrijeme, do isteka mandata.

Po isteku mandata, u slučaju da imaju već zasnovan radni odnos u Društvu na neodređeno vrijeme, izvršni direktori imaju pravo da budu raspoređeni na odgovarajuće radno mjesto u nivou kvalifikacija.

Član 26

Neizvršni direktori vrše nadzor nad radom izvršnih direktora.

Neizvršni direktor ne može da bude zaposlen u Društvu.

Član 27

Odbor direktora iz reda neizvršnih direktora bira predsjednika Odbora direktora.

Predsjednik Odbora direktora rukovodi Odborom direktora i odgovoran je za efikasnost njegovog rada.

Uloga i odgovornost predsjednika Odbora direktora bliže se uređuje Poslovnikom o radu Odbora direktora.

Predsjednik Odbora direktora zastupa Društvo u odnosu sa izvršnim direktorima i sekretarom Društva.

Član 28

Odbor direktora imenuje jednog od izvršnih direktora za generalnog direktora.

Generalni direktor organizuje i koordinira rad Društva sa drugim izvršnim direktorom.

Mandat generalnog direktora traje dok mu traje mandat izvršnog direktora.

Član 29

Generalni direktor:

- 1) zastupa i predstavlja Društvo, u skladu sa ovim statutom i odlukama Skupštine Društva;
- 2) odgovara za zakonitost rada Društva;
- 3) organizuje poslovanje Društva;
- 4) sprovodi poslovnu politiku;
- 5) daje inicijative i predlaže mjere Odboru direktora za unapređenje poslovanja;
- 6) organizuje realizaciju plana i programa rada;
- 7) stara se o održavanju solventnosti i likvidnosti Društva i preduzima mjere za njihovo obezbjeđenje;
- 8) sprovodi odluke Odbora direktora;
- 9) predlaže akt o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta Društva;
- 10) imenuje i razrješava lica sa posebnim ovlaštenjima i odgovornostima u Društvu;

11) zaključuje ugovor o radu sa direktorom Poslovne jedinice za upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori i direktorima drugih djelova Društva, ako su formirani;

12) odlučuje o izboru za prijem u radni odnos u skladu sa zakonom;

13) odlučuje o pravima, obavezama i odgovornostima zaposlenih u skladu sa zakonom;

14) odlučuje o rasporedu radnog vremena, u skladu sa zakonom;

15) obrazuje stručne komisije i radne grupe i određuje njihov djelokrug i način rada;

16) organizuje pripremu i predlaže materijal za sjednice Odbora direktora;

17) odobrava službena putovanja u zemlji i inostranstvu;

18) odlučuje o nabavci osnovnih sredstava;

19) odlučuje o drugim pitanjima u vezi sa poslovanjem Društva u skladu sa Odlukom o osnivanju i zakonom.

Generalni direktor, u skladu sa stavom 1 tačka 10 ovog člana određuje lice odgovorno za koordinaciju aktivnosti na sprovođenju i unaprjeđenju upravljanja i kontrola, lice zaduženo za rizike, lice za prijem i postupanje po prijavama, lice za usklađenost poslovanja, lice za obradu ličnih podataka i druga lica u skladu sa zakonskim obavezama.

Član 30

Društvo ima sekretara Društva.

Sekretara Društva imenuje Odbor direktora na period od četiri godine, sa pravom ponovnog izbora.

Sekretar Društva se registruje u CRPS.

Član 31

Sekretar Društva:

1) priprema materijale za Skupštinu Društva;

2) priprema materijale za sjednice Odbora direktora i Revizorskog odbora i vodi zapisnike;

3) čuva dokumentaciju, zapisnike i odluke sa sjednica iz tač. 1 i 2 ovog stava;

4) daje na uvid akte i dokumentaciju Osnivaču i vodi neposrednu komunikaciju sa njim u ime Društva;

5) dostavlja dokumentaciju i podatke za registraciju Društva i njegovih promjena u CRPS;

6) obavlja i druge poslove povjerene od strane Odbora direktora, u skladu sa aktom o imenovanju.

X. EKSTERNA I INTERNA REVIZIJA

Član 32

Društvo vrši izbor revizora u skladu sa zakonom kojim se uređuje revizija.

Revizor vrši provjeru i ocjenu finansijskih iskaza Društva po završetku poslovne godine i o tome daje nezavisno i stručno mišljenje.

Član 33

Revizora Društva imenuje Skupština Društva na predlog Revizorskog odbora najkasnije do 31. oktobra poslovne godine na koju se revizija odnosi.

Revizor Društva se imenuje na period od godinu dana.

Revizor Društva se imenuje uz prethodno pribavljeno mišljenje organa državne uprave nadležnog za poslove finansija (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Član 34

Društvo ima Revizorski odbor od tri člana.

Revizorski odbor je pododbor Odbora direktora.

Članove Revizorskog odbora i njegovog predsjednika imenuje Odbor direktora u skladu sa zakonom na period od četiri godine.

Dva člana Revizorskog odbora su nezavisni, a jedan član Revizorskog odbora je istovremeno i neizvršni član Odbora direktora.

Ako se za člana Revizorskog odbora bira član Odbora direktora, neophodna je prethodna saglasnost Ministarstva.

Predsjednik Revizorskog odbora mora biti nezavisan u odnosu na Društvo i ne može biti imenovan, odnosno izabran iz reda neizvršnih članova Odbora direktora.

Članove Revizorskog odbora Odbor direktora može razriješiti i prije isteka mandata, u slučajevima predviđenim regulativom ili aktima Osnivača.

Članu Revizorskog odbora koji je istovremeno i član Odbora direktora, članstvo prestaje kada prestane članstvo u Odboru direktora.

Član 35

Revizorski odbor:

1) nadzire primjenu računovodstvenih standarda i pripremu finansijskih izvještaja i prati proces finansijskog izvještavanja;

2) nadgleda proces finansijskog izvještavanja uključujući proces elektronskog izvještavanja i daje preporuke i predloge za osiguranje njegovog integriteta;

3) prati i daje mišljenje o efikasnosti sistema unutrašnjih kontrola Društva, sistema upravljanja rizicima i unutrašnje revizije u vezi sa finansijskim izvještavanjem, bez ugrožavanja nezavisnosti;

4) učestvuje u postupku izbora lica nadležnih za obavljanje funkcije unutrašnje revizije u Društvu;

5) prati postupak izbora eksternog revizora i daje preporuke Skupštini Društva o izboru društva za reviziju podnoseći detaljno obrazloženje preporuke za dva društva za reviziju gdje je to primjenljivo;

6) daje mišljenje o predlogu ugovora sa revizorom Društva da li je taj ugovor sačinjen u skladu sa zakonom kojim se uređuje revizija;

7) prati reviziju godišnjih finansijskih iskaza uzimajući u obzir sve nalaze i zaključke Ministarstva;

8) prati nezavisnost angažovanog ovlašćenog društva za reviziju koje obavlja reviziju, kao i ugovore o korišćenju dodatnih usluga u skladu sa zakonom kojim se uređuje revizija;

9) izvještava Skupštinu Društva i Odbor direktora Društva o ishodu revizije, objašnjavajući kako je zakonska revizija doprinijela integritetu finansijskog izvještavanja i razjašnjavajući ulogu revizorskog odbora u ovom procesu;

10) razmatra planove i godišnje izvještaje unutrašnje kontrole kao i druga pitanja koja se odnose na finansijsko izvještavanje i reviziju;

11) predlaže Skupštini Društva revizora, a Odboru direktora članove Jedinice za unutrašnju reviziju;

12) utvrđuje godišnji plan rada i dostavlja ga Odboru direktora na usvajanje;

13) donosi Poslovnik o radu;

14) obavlja i druge poslove koje mu povjeri Odbor direktora, a koje se odnose na reviziju.

Član 36

Internu reviziju u Društvu vrši Jedinica za unutrašnju reviziju, kao poseban organizacioni dio Društva.

Rukovodioca jedinice za unutrašnju reviziju i interne revizore imenuje i razrješava Odbor direktora, na predlog Revizorskog odbora.

Interna revizija u Društvu vrši se u skladu sa Globalnim standardima i u skladu sa zakonom kojim se uređuje unutrašnja revizija u javnom sektoru.

Posebnim aktom, koji donosi Odbor direktora, uređuje se način sprovođenja i organizacija rada interne revizije.

XI. KOMISIJE ODBORA DIREKTORA

Član 37

Za obavljanje pojedinih stručnih poslova iz svoje nadležnosti Odbor direktora može formirati posebne komisije.

Odbor direktora formira, kao stalnu, Komisiju za praćenje primjene Etičkog kodeksa. Komisija iz stava 2 ovog člana ima tri člana, od kojih je jedan predsjednik.

XII. ETIČKI KODEKS

Član 38

Društvo ima Etički kodeks.

Etički kodeks donosi Odbor direktora na predlog Komisije za praćenje primjene etičkog kodeksa.

XIII. KODEKS KORPORATIVNOG UPRAVLJANJA

Član 39

Društvo ima Kodeks korporativnog upravljanja kojim se uređuje upravljanje Društvom, odnosi između članova organa upravljanja i drugih zaposlenih, kao i druga pitanja.

Članovi svih organa, radnih tijela i zaposleni u Društvu dužni su da primjenjuju Kodeks korporativnog upravljanja.

XIV. VOĐENJE POSLOVNE EVIDENCIJE

Član 40

Društvo u svom sjedištu vodi evidenciju, odnosno čuva sljedeću dokumentaciju:

- osnivačke akte;
- izmjene i dopune Statuta;
- druge opšte akte Društva;
- knjigu zapisnika i odluka Odbora direktora;
- zapisnike i odluke Revizorskog odbora;
- knjigovodstvene knjige i isprave koje se vode u skladu sa zakonom i Međunarodnim računovodstvenim standardima sa godišnjim obračunima i izvještajima o poslovanju;
- finansijske iskaze i izvještaje o poslovanju Društva sa izvještajem ovlašćenog revizora;

- kopiju svakog dokumenta kojim se uspostavlja ili evidentira pravni teret na imovini Društva;
- personalnu i radnopravnu dokumentaciju zaposlenih;
- udjelu, odnosno ulogu Osnivača;
- članovima Odbora direktora;
- generalnom direktoru;
- revizoru;
- članovima Revizorskog odbora;
- ugovorima koje su sa Društvom zaključili članovi Odbora direktora i drugih tijela;
- odobrenim pravnim poslovima odnosno radnjama u kojima postoji lični interes;
- drugu dokumentaciju u skladu sa zakonom i odlukama Odbora direktora.

XV. REZERVE DRUŠTVA I RASPODJELA DOBITI

Član 41

Rezerve Društva se obrazuju u skladu sa zakonom, iz dijela dobiti koju Društvo ostvari po godišnjem obračunu.

Član 42

Skupština Društva odlučuje o raspodjeli dobiti koju Društvo ostvari poslovanjem.

XVI. INFORMISANJE I ODNOSI SA JAVNOŠĆU

Član 43

Društvo je dužno da redovno obavještava Skupštinu Društva o svom radu, računovodstvenim iskazima, poslovanju i radu revizora u skladu sa zakonom.

Član 44

Javnost rada Društva obezbjeđuje se i putem organizovanja press-konferencija, davanja saopštenja sredstvima javnog informisanja i slično.

Član 45

Zaposleni u Društvu imaju pravo da budu obavješteni o svojim pravima i obavezama po osnovu rada preko oglasne table, internet stranice, intranet stranice ili na drugi način.

O obavještavanju zaposlenih stara se i odgovoran je generalni direktor Društva.

XVII. AKTI DRUŠTVA

Član 46

Opšti akti Društva su: Statut, pravilnici, poslovnici, politike i kodeks.

Društvo zaključuje i Kolektivni ugovor kod poslodavca sa reprezentativnim sindikatom zaposlenih.

Ugovor iz stava 2 ovog člana potpisuju Sindikalna organizacija Društva i generalni direktor, uz prethodnu saglasnost Odbora direktora.

Član 47

Izmjene i dopune akata Društva vrše se na način i po postupku utvrđenom za njihovo donošenje.

XVIII. IZMJENE I DOPUNE STATUTA

Član 48

Izmjene i dopune Statuta vrše se po postupku propisanom za donošenje Statuta.

Predlog izmjena ili dopuna Statuta utvrđuje Odbor direktora, a svaki član Odbora direktora može dati inicijativu za izmjene ili dopune statuta.

XIX. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 49

Izvršnom direktoru i članovima Odbora direktora imenovanim u skladu sa Statutom Društva sa ograničenom odgovornošću "Monte put" Podgorica („Službeni list CG“, br. 95/21, 2/22 i 43/22), kao i direktoru Poslovne jedinice za upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori traje mandat do imenovanja članova Odbora direktora, odnosno izbora direktora Poslovne jedinice za upravljanje projektima izgradnje autoputeva i brzih saobraćajnica u Crnoj Gori, u skladu sa ovim statutom.

Član 50

Danom stupanja na snagu ovog statuta prestaje da važi Statut Društva sa ograničenom odgovornošću "Monte put" Podgorica („Službeni list CG“, br. 95/21, 2/22 i 43/22).

Član 51

Ovaj statut stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 11-011/26-1261

Podgorica, 6. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

951.

Na osnovu člana 23 stav 12, člana 23b stav 7, člana 23e stav 11, člana 23l stav 8, člana 23lj stav 11 i člana 23m st. 11 i 12 Zakona o putevima („Službeni list CG”, br. 82/20, 140/22 i 39/26), Ministarstvo saobraćaja donijelo je

P R A V I L N I K

O BLIŽEM NAČINU, TEHNIČKIM ZAHTJEVIMA, POSEBNIM USLOVIMA I ELEMENTIMA INTEROPERABILNOSTI ELEKTRONSKE NAPLATE PUTARINE

Član 1

Ovim pravilnikom propisuju se bliži način, tehnički zahtjevi, posebni uslovi i elementi interoperabilnosti elektronske naplate putarine i evropske elektronske naplate putarine, uslovi za registraciju pružalaca usluge evropske elektronske naplate putarine, uslovi za pružanje tih usluga, postupak i dinamiku provjere registrovanih pružalaca usluge evropske elektronske naplate putarine, mjere u slučaju prestanka ispunjavanja uslova, postupak izrade i sadržaj izjave subjekta za naplatu putarine o području evropske elektronske naplate putarine, bliži zahtjevi za parametre za klasifikaciju vozila, specifikacije elektronskih interfejsa između interoperabilnih komponenti i zahtjevi za te komponente, postupak ocjene usaglašenosti sa specifikacijama i prilagođenosti za korišćenje komponenti interoperabilnosti, minimalni kriterijumi podobnosti za prijavljena tijela, podaci i obavještenja u vezi sa automatizovanim pretraživanjem registra vozila i neplaćanjem putarine.

Član 2

Elektronska naplate putarine (u daljem tekstu: ENP) je način beskontaktna naplate putarine prilikom kojeg vozila prolaze bez zaustavljanja kroz naplatnu stanicu, korišćenjem posebnog elektronskog uređaja ili aplikacije.

Član 3

Izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) **uređaj za ENP** je elektronski uređaj za plaćanje putarine (TAG uređaj);
- 2) **ovlašćeni distributer ENP uređaja** je pravno lice koje vrši uslugu distribucije ENP uređaja, u ime i za račun upravljača puta;
- 3) **DSRC** (Dedicated Short Range Communication) je sistem komunikacije kratkog dometa.

Član 4

Elektronski sistemi za naplatu putarine su sistemi koji omogućavaju naplatu putarine korišćenjem najmanje jedne od sljedećih tehnologija:

- 1) satelitskog određivanja položaja vozila;
- 2) mobilne komunikacije; i/ili
- 3) mikrotalasne tehnologije (DSRC) na frekvenciji 5,8 GHz.

ENP sprovodi upravljač puta na način da se vozilima koja posjeduju uređaj za ENP omogući prolazak posebno označenim saobraćajnim trakama bez zaustavljanja i upotrebe gotovinskog plaćanja, osim ako uslovi bezbjednog i nesmetanog odvijanja saobraćaja nalažu drugačije.

Korišćenje uređaja za ENP moguće je u pripejd sistemu sa unaprijed uplaćenim iznosom dopune na uređaj za ENP, u skladu sa ugovorom zaključenim između korisnika ENP i upravljača puta ili ovlašćenog distributera.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, za budžetske korisnike, moguće je korišćenje uređaja za ENP u postpejd sistemu, na osnovu ispostavljenih računa, u skladu sa ugovorom zaključenim između korisnika ENP i upravljača puta ili ovlašćenog distributera.

Korisnik ENP u zatvorenom sistemu naplate putarine registruje se preko uređaja za ENP prolaskom vozila kroz ulaznu i izlaznu naplatnu stanicu, posebno obilježenom saobraćajnom trakom za ENP.

Korisnik ENP u otvorenom sistemu naplate putarine vrši registrovanje prolaska vozila kroz ulazno-izlaznu naplatnu stanicu, koristeći uređaj za ENP i posebno obilježenu saobraćajnu traku za ENP.

Ako na uređaju za ENP nema dovoljno sredstava prilikom dolaska na izlaznu naplatnu stanicu, korisnik ENP vrši dopunu sredstava u prodajnim mjestima upravljača puta ili ovlašćenih distributera, u skladu sa propisom kojim se uređuje visinu naknade za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta.

Član 5

Korisniku ENP ili evropske elektronske naplate putarine (u daljem tekstu: EENP) obračunava se i naplaćuje na licu mjesta ili u naknadnom postupku najduža relacija odgovarajuće dionice, bez obzira na mjesto stvarnog ulaska i izlaska sa autoputa ili brze saobraćajnice, u zavisnosti od kategorije vozila, kao i troškovi vanrednog postupka kada:

1) korisnik ENP ili EENP sprovede elektronsku registraciju uzastopnog ulaska i izlaska na istoj naplatnoj stanici, naplata se vrši automatski, umanjnjem sredstava sa uređaja za ENP;

2) na uređaju za ENP ili EENP ne postoji registrovan ulaz prilikom uključenja na autoput ili brzu saobraćajnicu;

3) na istoj naplatnoj stanici korisnik ENP ili EENP sprovede elektronsku registraciju na više od jedne naplatne saobraćajne trake, bez instrukcija ovlašćenog lica upravljača puta;

4) korisnik ENP ili EENP sprovede elektronsku registraciju uređaja za ENP bez vozila na naplatnoj stanici;

5) korisnik ENP ili EENP sprovede elektronsku registraciju prelaska stanice za naplatu putarine vozilom čija kategorija vozila ne odgovara podacima sa uređaja za ENP ili EENP;

6) se utvrdi da je prilikom podnošenja reklamacije korisnik ENP ili EENP dao pogrešnu informaciju o ulaznoj stanici;

7) se na izlaznom naplatnom mjestu utvrdi da je od trenutka ulaska na autoput ili brzu saobraćajnicu isteklo 24 časa;

8) korisnik ENP ili EENP sa uređajem za ENP ili EENP dođe na saobraćajnu traku predviđenu za naplatu isključivo putem sistema magnetne kartice, obilježene svjetlosnom signalizacijom.

Korisniku ENP i EENP, koji ne može da pruži dokaz o emisionoj klasi vozila, obračunava se i naplaćuje na licu mjesta ili u naknadnom postupku, putarina u najvišem iznosu koji se može primijeniti za odgovarajuću dionicu, bez obzira na mjesto stvarnog ulaska i izlaska sa autoputa ili brze saobraćajnice, u zavisnosti od kategorije vozila, uz naplatu troškova vanrednog postupka kada je to primjenjivo.

Korisnik puta treba da, prije korišćenja autoputa ili brze saobraćajnice ili objekta pod naplatom, prijavi emisionu klasu vozila elektronskim putem, a u slučaju kontrole ili radi ostvarivanja svojih prava dokaz može da dostavi elektronskim putem ili na drugi odgovarajući način.

Dokaz iz st. 2 i 3 ovog člana može da se dostavi prije korišćenja autoputa ili brze saobraćajnice ili objekta pod naplatom, a najkasnije 30 dana od dana upotrebe, na osnovu

kojih se obezbjeđuje povrat razlike između naplaćene putarine i putarine koja odgovara emisionoj klasi vozila.

Član 6

Pružaoци usluge ENP-a ili EENP-a sa sjedištem na teritoriji Crne Gore i subjekat za naplatu putarine treba da ispunjavaju sljedeće tehničke zahtjeve:

1) oprema za ENP kojom se vrši plaćanje putarine u sistemu ENP-a i EENP-a treba da bude u skladu sa specifikacijom formata i tehničkim opisom za uslugu ENP-a i EENP-a datim u Prilogu 1;

2) sistem ENP-a i EENP-a kompatibilan sa uređajem za ENP iz tačke 1 ovog stava treba da omogući razmjenu podataka između pružaoca usluge ENP-a i EENP-a i subjekta za naplatu putarine, u skladu sa formatom poruka datim u Prilogu 2;

3) tehnička oprema za pružanje usluge EENP-a treba da bude kompatibilna sa elementima interoperabilnosti iz člana 7 ovog pravilnika.

Član 7

Subjekt za naplatu putarine treba da obezbijedi sljedeće elemente interoperabilnosti za pružanje usluge ENP-a ili EENP-a:

1) ENP antenu na ulaznoj saobraćajnoj traci sa pripadajućom upravljačko-procesnom jedinicom;

2) ENP antenu na izlaznoj saobraćajnoj traci sa pripadajućom upravljačko-procesnom jedinicom;

3) video nadzor visokog stepena pouzdanosti na svim saobraćajnim trakama opremljenim ENP antenama sa pripadajućom upravljačko-procesnom jedinicom;

4) sistem za utvrđivanje kategorije vozila na ENP saobraćajnoj traci sa pripadajućom upravljačko-procesnom jedinicom;

5) telekomunikacionu opremu i infrastrukturu potrebnu za prenos ENP ili EENP podataka unutar informacionih sistema;

6) server za prijem podataka od pružaoca usluge ENP-a ili EENP-a, odnosno za obradu i razmjenu podataka prikupljenih sa ulaznih i izlaznih ENP saobraćajnih traka prema pružaocu usluge ENP-a ili EENP-a, koji treba da omogući razmjenu podataka sa pružaocem ENP ili EENP usluge prema tehničkom opisu iz Priloga 2;

7) sistem za čuvanje i arhivu podataka sa rokom čuvanja podataka u trajanju od najmanje tri godine od dana nastanka transakcije iz usluge ENP-a ili EENP-a;

8) prateću opremu i infrastrukturu koja treba da osigura odgovarajući stepen zaštite opreme i aplikacija koje se koriste u sistemu pružanja usluge ENP-a ili EENP-a.

Tehnički opis i specifikacija opreme iz stava 1 ovog člana dati su u Prilogu 3.

Komponente interoperabilnosti i putna infrastruktura treba da budu usaglašene sa zahtjevima datim u Prilogu 4.

Usaglašenost sa specifikacijama i prilagođenost za korišćenje komponenti interoperabilnosti ocjenjuju se u skladu sa Prilogom 5.

Član 8

Pružaoци usluge EENP-a treba da uspostave reviziju operativnih postupaka, kojima se obezbjeđuje preduzimanje odgovarajućih mjera u slučaju otkrivanja problema u efikasnosti pružanja usluga ili povrede integriteta sistema.

Pružaoци usluge EENP-a treba da u sistemima zasnovanim na globalnom navigacionom satelitskom sistemu prate dostupnost satelitskih navigacionih i lokalizacionih podataka i da o svim poteškoćama u utvrđivanju podataka o prijavi putarine, koje su povezane sa prijemom satelitskog signala, obavijeste subjekat za naplatu putarine.

Pružaoци usluge EENP-a treba da sarađuju sa subjektom za naplatu putarine, u vezi nenajavljenih i detaljnih ispitivanja sistema za naplatu putarine za vozila koja saobraćaju ili su nedavno saobraćala na području EENP-a za koje je taj subjekat nadležan.

Broj vozila obuhvaćenih ispitivanjima u skladu sa stavom 3 ovog člana tokom godine za pojedinog pružaoca usluge EENP-a treba da bude srazmjeran njegovom prosječnom godišnjem ili planiranom prometu na području EENP-a za koje je nadležan subjekat za naplatu putarine.

Radi naplate putarine ili provjere obračuna putarine za vozila korisnike EENP-a, pružaoци usluge EENP-a treba da subjektu za naplatu putarine dostave sljedeće podatke:

1) registarsku oznaku vozila korisnika EENP-a, uključujući međunarodnu oznaku države;

2) identifikacionu oznaku računa korisnika EENP-a;

3) identifikacionu oznaku opreme u vozilu, ako se koristi na području EENP-a;

4) parametre za klasifikaciju vozila potrebne za utvrđivanje naknade.

Razmjena podataka iz stava 5 ovog člana vrši se u skladu sa Prilogom 6.

Radi pravilnog postavljanja opreme u vozilu, pružaoци usluge EENP-a treba da korisniku obezbijede odgovarajuće usluge i tehničku podršku i odgovorni su za nepromjenjive parametre klasifikacije vozila sačuvane u opremi u vozilu ili u svom pozadinskom sistemu.

Pružaoци usluge EENP-a treba da obezbijede tehničko rješenje kojim se korisniku omogućava podešavanje promjenjivih parametara klasifikacije vozila, koji se mogu razlikovati od vožnje do vožnje ili mijenjati tokom iste vožnje.

Na računu koji pružaoци usluge EENP-a izdaju korisnicima EENP-a treba da budu jasno odvojene naknade za uslugu EENP-a od naplaćenih putarina, podatke o vremenu i mjestu naplate putarine (osim ako korisnik EENP-a ne odluči drukčije) i komponentama cijene putarine relevantnim za korisnika EENP-a.

Pružaoци usluge EENP-a treba da bez odlaganja obavijeste korisnike EENP-a o svakoj neprijavljenoj, odnosno neplaćenju putarini i ponude mogućnost plaćanja računa prije preduzimanja mjera prinudnog izvršenja naplate putarine.

Član 9

Pružaoци usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine treba da uspostave jedinstvene elektronske interfejsne i komunikacione protokole u skladu sa Prilogom 6.

Pružaoци usluge EENP-a, putem interoperabilnih komunikacionih kanala, dostavljaju subjektu za naplatu putarine zaštićene informacije koje se odnose na postupke naplate putarine i kontrole, u skladu sa primjenjivim tehničkim specifikacijama.

Pružaoци usluge EENP-a treba da obezbijede da subjekat za naplatu putarine može lako i nedvosmisleno da utvrdi da vozilo koje saobraća na njihovom području EENP-a, a za koje je obavezna upotreba opreme u vozilu i koje koristi EENP, ima odgovarajuću opremu u vozilu za EENP, koja je ispravna i obezbjeđuje tačne informacije.

Oprema u vozilu za EENP treba da ima korisnički interfejs na osnovu kojeg se može utvrditi njena ispravnost, kao i interfejs za unos promjenjivih parametara za naplatu putarine i prikaz podešenih vrijednosti tih parametara.

Član 10

Izjava o području EENP-a treba da sadrži elemente i ispunjava uslove date u Prilogu 7.

Član 11

Prijavljena tijela treba da ispunjavaju minimalne kriterijume podobnosti date u Prilogu

8.

Član 12

Podaci potrebni za sprovođenje automatizovanog pretraživanja podataka o vozilima i vlasnicima, odnosno korisnicima vozila za koje je utvrđeno neplaćanje putarine, obuhvataju podatke o:

- 1) vozilu;
- 2) državi u kojoj je vozilo registrovano;
- 3) registarskoj oznaci vozila;
- 4) neplaćanju putarine;
- 5) državi u kojoj je došlo do neplaćanja putarine;
- 6) referentnom datumu događaja; i
- 7) referentnom vremenu događaja.

Član 13

Pored podataka iz člana 12 ovog pravilnika, podaci o vozilu obuhvataju i sljedeće podatke:

- 1) broj šasije (VIN);
- 2) marka i tip vozila;
- 4) kategorija vozila;
- 5) emisiona klasa vozila;
- 6) tehnički najveća dozvoljena ukupna masa vozila;
- 7) CO₂ emisiona klasa – za teška teretna vozila (nije obavezno);
- 8) datum reklasifikacije – za teška teretna vozila (nije obavezno); i
- 9) CO₂ u g/tkm – za teška teretna vozila (nije obavezno).

Pored podataka iz člana 12 ovog pravilnika, podaci o vlasniku ili korisniku vozila upisani u saobraćajnoj dozvoli obuhvataju i sljedeće podatke:

- 1) za fizičko lice:
 - ime i prezime;
 - adresa (ulica, kućni broj, poštanski broj, mjesto, država);
 - datum rođenja;
 - mjesto rođenja;
 - pol (nije obavezno); i
 - jedinstveni matični broj;
- 2) za pravno lice:
 - naziv pravnog lica;
 - vrsta organizacije pravnog lica;
 - sjedište i adresa (ulica i broj, poštanski broj, mjesto, država); i
 - poreski identifikacioni broj (PIB).

Član 14

Parametri za klasifikaciju vozila radi određivanja putarine treba da budu usklađeni sa zahtjevima datim u Prilogu 9.

Član 15

Subjekt za naplatu putarine treba da obavijesti vlasnika vozila, korisnika vozila ili drugo identifikovano lice da je odgovoran za neplaćanje putarine.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana dostavlja se u pisanoj formi i sadrži pravne posljedice neplaćanja putarine i informacije o neplaćanju putarine: mjesto, datum i vrijeme neplaćanja putarine, poziv na odredbe zakona koje su prekršene, upućivanje na pravo na pravni lijek i pristup informacijama, kao i, prema potrebi, podatke o uređaju kojim je utvrđeno neplaćanje putarine.

Obavještenje iz stava 2 ovog člana dostavlja se na crnogorskom jeziku i na jeziku dokumenta o registraciji vozila, ako je isti dostupan, ili na jednom od službenih jezika države u kojoj je vozilo registrovano.

Obrazac Obavještenje iz stava 1 ovog člana sačinjava se na Obrascu 1.

Član 16

Prilozi 1 do 9 i Obrazac 1 čine sastavni dio ovog pravilnika.

Član 17

Odredbe ovog pravilnika koje se odnose na EENP primjenjivaće se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.

Član 18

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o bližem načinu, tehničkim zahtjevima, posebnim uslovima i elementima interoperabilnosti elektronske naplate putarine („Službeni list CG“, broj 133/21).

Član 19

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 04-342/26-2319/1

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Rukovodilac radom
Ministarstva saobraćaja,
Filip Radulović, s.r.

SPECIFIKACIJA FORMATA I TEHNIČKI OPIS ZA USLUGU ENP I EENP

Oprema za ENP treba da bude kompatibilan sa sljedećim standardima i specifikacijama:

- 1) CEN DSRC;
- 2) GSS;
- 3) ISO/CEN EFC;
- 4) A1, CESARE/PISTA, CARDME, AutoPASS;
- 5) IP67;
- 6) EN 15509 SL0/SL1;
- 7) RS232 ili RS422/RS485 interfejs;
- 8) DSRC komunikacija: EN 12253:2004, EN 12795:2003, EN 12834:2003, EN 13372:2004, EN 16312, EN 15509, EN ISO 14906:2004, ISO/TS 12813: 2009.

Osnovne karakteristike:

- 1) upis i čitanje transakcija;
- 2) mogućnost istovremene obrade više transakcija;
- 3) ograničen pristup od strane operatera;
- 4) kontrola i upravljanje podacima na uređaju za ENP;
- 5) skladištenje transakcija;
- 6) zvučni signal nakon obavljene transakcije.

Zaštita podataka: DES/3-DES algoritam za enkripciju ključeva.

Garancija ispravnosti: vijek trajanja minimum sedam godina.

Arhitektura:

- 1) karakteristike DSRC komunikacije:
 - Pasivni RFID transponder,
 - Učestalost 5.8 GHz;
- 2) ASIC komponente:
 - analogni strujni modul,
 - digitalni strujni modul,
 - RISC 32-bitni procesor,
 - minimalno 4 kB programske memorije.

Temperaturni uslovi rada:

- 1) temperatura skladištenja +5 °C do +40 °C;
- 2) radna temperatura –25 °C do +85 °C.

Napajanje:

- 1) 3V litijumska baterija;
- 2) vijek trajanja baterije minimalno sedam godina.

Interna struktura uređaja za ENP

DSRC komunikacija je zasnovana na standardu EN 15509. Struktura memorije uređaja za ENP sadrži dva elementa: sistemski i aplikacioni. Sistemski element sadrži podatke koji su u vezi sa samim uređajem i ne odnose se ni na jednu posebnu aplikaciju. Aplikacioni element sadrži podatke u skladu sa EN 15509 standardom nivoa bezbednosti.

Lista atributa aplikacionog elementa:

ID atributa	Naziv atributa	Element	Dužina	Pristup*
0	Oznaka EFC namjene	Provajder ugovora	24B	R/O
		Tip ugovora definisan od strane provajdera	16B	
		Verzija ECF namjene	8B	
15	Broj šasije (VIN)	Identifikacioni broj vozila	17B	R/W
15a	Država registracije	Oznaka države registracije vozila	3B	R/W
15b	Marka i tip vozila	Marka i komercijalni tip vozila	30B	R/W
15c	Emisijska klasa vozila	Euro standard (npr. Euro 4, Euro 6)	10B	R/W
15d	Tehnički najveća dozvoljena ukupna masa	Tehnički najveća dozvoljena ukupna masa vozila (kg)	6B	R/W
15e	CO ₂ emisiona klasa	Specifična CO ₂ emisija prikazana klasom	5B	R/W
15f	CO ₂ emisija u g/tkm	CO ₂ vrijednost za teška vozila izražena u g/tkm	6B	R/W
15g	Datum reklasifikacije	Datum promjene kategorije/kласe vozila (format YYYY-MM-DD)	10B	R/W
16	Registarska oznaka vozila	Prijavljena registarska oznaka vozila	17B	R/O
17	Kategorija vozila	Specifična informacija provajdera usluge vezana za vozilo	1B	R/O
18	Dimenzije vozila	Ukupna dužina vozila	1B	R/O
		Ukupna visina vozila	1B	
		Ukupna širina vozila	1B	
19	Osovine vozila	Visina vozila u nivou prve osovine	1B	R/O
		Broj osovine vozila	1B	
20	Ograničenja mase vozila		6B	R/O
22	Specifične karakteristike vozila		4B	R/O
23	Ime i prezime	Ime i prezime vlasnika ili korisnika	70B	R/W
23a	Adresa	Adresa vlasnika ili korisnika	120B	R/W
23b	Datum rođenja	Datum rođenja vlasnika ili korisnika	20B	R/W
23c	JMB	JMB vlasnika ili korisnika	13B	R/W
23d	Naziv	Naziv pravnog lica	70B	R/W
23e	Oblik organizacije	Vrsta organizacije pravnog lica	30B	R/W
23f	Sjedište	Sjedište pravnog lica	120B	R/W
23g	PIB	PIB pravnog lica	20B	R/W
24	Identifikaciona oznaka uređaja	Identifikacioni broj uređaja definisan od strane proizvođača	1 + 4B	R/O
26	Status opreme	Brojač transakcija	2B	R/W
29	Stanje pripejd kredita	Stanje na pripejd računu izraženo u valuti plaćanja	3B	R/O
30	Valuta plaćanja	Jedinica plaćanja izražena kao umnožak ili dio zvanične valute	2B	R/O
32	Način plaćanja	Broj ličnog računa (PAN)	10B	R/O
		Rok važenja računa na uređaju	2B	
		Kontrola upotrebe uređaja	2B	

33	Podaci o posljednjoj transakciji	Vrijeme transakcije (rezolucija 2s)	4B	R/W
		Provajder pri transakciji	3B	
		Kod lokacije pri transakciji	2B	
		Kod naplatne trake pri transakciji	1B	
		Tip transakcije (ulaz/naplata)	1B	
		Rezultata transakcije	1B	
		Naplaćena kategorija vozila	1B	
		Kategorija vozila definsana na uređaju	1B	
		Naplaćeni iznos	4B	
		Provajder ugovora pri transakciji	3B	
		Tip ugovora pri transakciji	2B	
		Verzija namjene pri transakciji	1B	
		Zaštitni kod transakcije	4B	
34	Podaci o pretposljednjoj transakciji	Vrijeme transakcije (rezolucija 2s)	4B	R/W
		Provajder pri transakciji	3B	
		Kod lokacije pri transakciji	2B	
		Kod naplatne trake pri transakciji	1B	
		Tip transakcije (ulaz/naplata)	1B	
		Rezultat transakcije	1B	
		Naplaćena kategorija vozila	1B	
		Definisana kategorija vozila	1B	
		Naplaćen iznos	4B	
		Provajder ugovor pri transakciji	3B	
		Tip ugovora pri transakciji	2B	
		Verzija namjene pri transakciji	1B	
		Zaštitni kod transakcije	4B	
97	Tip ugovora		1 + 2B	R/W
99	Korisnički atribut		1 + 16B	R/W
107	Iznos upozorenja		1 + 3B	R/W
111	Ključ 1 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
112	Ključ 2 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
113	Ključ 3 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
114	Ključ 4 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
115	Ključ 5 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
116	Ključ 6 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
117	Ključ 7 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A

118	Ključ 8 provjere autentičnosti aplikacionog elementa		1 + 8B	N/A
120	Ključ za pristup aplikacionom elementu		1 + 8B	N/A
122	Ključ za umanjenje/uvećanje pripejd kredita		1 + 8B	N/A
124	Ključ za izmjenu načina plaćanja (USET)		1 + 16B	N/A

* Pristup (R/O=samo čitaj; R/W=čitaj/piši).

FORMATI PORUKA ZA RAZMJENU PODATAKA IZMEĐU PRUŽAOCA USLUGE ENP-A I EENP-A I SUBJEKTA ZA NAPLATU PUTARINE

Formati poruke za razmjenu podataka treba da budu u skladu sa EN 15509 standardom. U razmjenu podataka ulazi svaka transakcija (prolazak vozila kroz naplatnu saobraćajnu traku predviđenu za ENP ili EENP) gdje je zabilježen ulazak vozila na dionicu autoputa ili brze saobraćajnice ili naplata putarine pri izlasku sa dionice autoputa ili brze saobraćajnice. Definisana poruka je preuzeta iz već postojećeg ENP sistema koji je usklađen sa evropskim zahtjevima ENP interoperabilnosti.

<i>Sadržaj polja</i>	<i>Dužina polja</i>	<i>Napomena</i>
<i>Kod autoputa ili brze saobraćajnice</i>	1B	
<i>Kod stanice</i>	1B	
<i>Kod saobraćajne trake</i>	1B	
<i>UTC vrijeme kao ključ</i>	4B	Format: UNIH vrijeme
<i>Jedinstveni broj tekuće transakcije na konkretnom ENP uređaju</i>	4B	
<i>Rezultat transakcije</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Status transakcije</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Vrijeme transakcije u sekundama</i>	4B	Format: UNIH vrijeme
<i>Vrijeme transakcije u milisekundama</i>	4B	
<i>Kod države provajdera ugovora</i>	2B	
<i>Kod pružaoca usluge</i>	2B	
<i>Tip ugovora definisan od strane provajdera</i>	2B	
<i>Verzija EFC namjene</i>	1B	
<i>ID proizvođača uređaja za ENP</i>	2B	
<i>Zemlja izdavanja registarske oznake</i>	2B	
<i>Tip alfabeta registarske oznake</i>	1B	
<i>Registarska oznaka</i>	11B	
<i>Kategorija vozila</i>	1B	
<i>ID taga</i>	4B	
<i>Broj šasije (VIN)</i>	17B	
<i>Marka i tip vozila</i>	30B	
<i>Emisiona klasa vozila</i>	10B	
<i>Tehnički najveća dozvoljena ukupna masa</i>	6B	
<i>CO2 emisiona klasa</i>	5B	
<i>CO2 emisija u g/tkm</i>	6B	
<i>Datum reklasifikacije</i>	10B	
<i>Ime i prezime vlasnika ili korisnika</i>	70B	
<i>Adresa vlasnika ili korisnika</i>	120B	
<i>Datum rođenja vlasnika ili korisnika</i>	10B	
<i>JMB vlasnika ili korisnika</i>	13B	

<i>Naziv pravnog lica i vrsta organizacije pravnog lica</i>	100B	
<i>Sjedište pravnog lica</i>	120B	
<i>PIB pravnog lica</i>	20B	
<i>Status opreme (brojač transakcija na uređaju za ENP)</i>	2B	
<i>Tip ugovora</i>	2B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Stanje pripejd kredita</i>	4B	
<i>Valuta plaćanja</i>	2B	
<i>Način plaćanja</i>	14B	
<i>Rok važenja računa na uređaju za ENP</i>	9B	Format: GGGGMMDD + NULL karakter

Podaci o posljednjoj transakciji

<i>Vrijeme transakcije (rezolucija 2s)</i>	15B	Format: GGGGMMDDSSMMSS + NULL karakter
<i>Kod države pri transakciji</i>	2B	
<i>Kod pružaoca usluge pri transakciji</i>	2B	
<i>Kod autoputa ili brze saobraćajnice</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Smjer kretanja</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Kod naplatne stanice</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Kod naplatne saobraćajne trake</i>	1B	
<i>Tip transakcije (ulaz/naplata)</i>	1B	
<i>Rezultat transakcije</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Naplaćena kategorija vozila</i>	1B	
<i>Kategorija vozila definisana na uređaju za ENP</i>	1B	
<i>Naplaćen iznos</i>	2B	
<i>Valuta plaćanja</i>	2B	
<i>Kod države provajdera ugovora</i>	2B	
<i>Kod pružaoca usluge</i>	2B	
<i>Tip ugovora definisan od strane provajdera</i>	2B	
<i>Verzija EFC namjene</i>	1B	
<i>Zaštitni kod transakcije</i>	4B	

Podaci o pretposljednjoj transakciji

<i>Vrijeme transakcije (rezolucija 2s)</i>	15B	Format: GGGGMMDDSSMMSS + NULL karakter
<i>Kod države pri transakciji</i>	2B	
<i>Kod pružaoca usluge pri transakciji</i>	2B	
<i>Kod autoputa ili brze saobraćajnice</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Smjer kretanja</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Kod naplatne stanice</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Kod naplatne saobraćajne trake</i>	1B	
<i>Tip transakcije (ulaz/naplata)</i>	1B	
<i>Rezultat transakcije</i>	1B	Korisnički definisana vrijednost
<i>Naplaćena kategorija vozila</i>	1B	
<i>Kategorija vozila definisana na uređaju za ENP</i>	1B	
<i>Naplaćen iznos</i>	2B	
<i>Valuta plaćanja</i>	2B	

<i>Kod države provajdera ugovora</i>	2B
<i>Kod pružaoca usluge</i>	2B
<i>Tip ugovora definisan od strane provajdera</i>	2B
<i>Verzija EFC namjene</i>	1B
<i>Zaštitni kod transakcije</i>	4B
<i>Iznos koji treba naplatiti</i>	2B

TEHNIČKI OPIS I SPECIFIKACIJA ENP OPREME

ENP antena komunicira sa uređajem za ENP preko bidirekcionog RF signala učestalosti 5,8 GHz u skladu sa sljedećim DSRC standardima:

1) CEN DSRC

2) RTTT-DSRC i EFC standardi:

- EN 12253:2004
- EN 12795:2003
- EN 12834:2003
- EN 13372:2004
- EN ISO 14906:2004
- GSS

ENP antena treba da ima sljedeće tehničke karakteristike:

1) opseg učestalosti: 5,795 GHz – 5,815 GHz

2) radne učestalosti:

- Kanal 1: 5.7975 GHz $\pm$ 2.5 MHz
- Kanal 2: 5.8025 GHz $\pm$ 2.5 MHz
- Kanal 3: 5.8075 GHz $\pm$ 2.5 MHz
- Kanal 4: 5.8125 GHz $\pm$ 2.5 MHz

3) polarizacija antene: lijevo kružna

4) snaga zračenja: $\leq$ 33 dBm EIRP

5) brzina prenosa u downlinku: 500 kbit/s

6) brzina prenosa u uplinku: 250 kbit/s

7) radna temperatura: -33°C do $+55^{\circ}\text{C}$

8) temperatura skladištenja: -40°C do $+70^{\circ}\text{C}$

9) nivo zaštite: IP67 (IEC 60529)

10) prosječno vrijeme između otkaza: 130.000 sati

ZAHTJEVI ZA KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI I PUTNU INFRASTRUKTURU

1. OPŠTI ZAHTJEVI

1.1. Pouzdanost i dostupnost

1.1.1. Nadzor i održavanje fiksnih ili pokretnih komponenti koje se koriste u EENP-u moraju biti organizovani, sprovedeni i mjerljivo praćeni na način koji obezbjeđuje njihov rad u predviđenim uslovima.

1.1.2. Dizajn EENP sistema mora da omogući funkcionisanje sistema i u slučaju kvara ili otkazivanja komponenti, najmanje u ograničenom režimu rada, i uz najmanje ometanja za korisnike EENP-a.

1.2. Tehnička kompatibilnost

U slučaju povezivanja opreme pružalaca usluge EENP-a i opreme subjekta za naplatu putarine tehničke karakteristike te opreme moraju biti međusobno kompatibilne i usklađene sa zahtjevima iz Priloga 6.

1.3. Bezbjednost/privatnost i zaštita podataka o ličnosti

1.3.1. EENP mora da obezbijedi funkcije bezbjednosti koje se odnose na zaštitu podataka koji se čuvaju, obrađuju i prenose između učesnika u području EENP-a. Funkcije bezbjednosti moraju da uključuju potrebne mjere zaštite u obradi podataka kako bi se zaštitila prava i interesi učesnika u EENP-u, a naročito zaštita od rizika ili štete izazvane nedostatkom dostupnosti, povjerljivosti, integriteta, autentičnosti, neopozivosti i zaštite od neovlašćenog pristupa podacima korisnika u evropskom više-korisničkom okruženju, u skladu sa propisima kojima se uređuje obrada podataka o ličnosti.

1.3.2. EENP mora biti usaglašen sa propisima u oblasti zaštite podataka o ličnosti, uključujući i zaštitu tih podataka u elektronskim komunikacijama i međunarodnim standardima u ovoj oblasti.

2. POSEBNI ZAHTJEVI

2.1. Zahtjevi za putnu infrastrukturu

2.1.1. EENP infrastruktura mora da obezbijedi da tačnost podataka o prijavi putarine odgovara zahtjevima režima naplate putarine, kako bi se obezbijedilo jednako i pravično postupanje prema korisnicima EENP-a u pogledu putarina i naknada.

2.1.2. Oprema u vozilu mora da omogući subjektu za naplatu putarine identifikaciju odgovornog pružaoca usluge EENP-a i da redovno prati te informacije, kao i da se automatski deaktivira u slučaju otkrivenih nepravilnosti i ako je moguće da obavijesti pružaoca usluge EENP-a o tim nepravilnostima.

2.1.3. Ako je primjenjivo, oprema EENP-a mora biti projektovana tako da njene komponente interoperabilnosti koriste standarde koje donose evropske organizacije za standardizaciju.

2.1.4. Oprema u vozilu mora biti integrisana na bezbjedan i siguran način i u skladu sa zahtjevima za bezbjedno polje vidljivosti vozača motornog vozila.

2.1.5. Subjekt za naplatu putarine mora da informiše vozače, putem signalizacije ili drugih sredstava, o obavezi plaćanja putarine ili korisničke naknade u okviru područja EENP-a i putevima koji su obuhvaćeni tim područjem.

2.2. Zahtjevi za funkcionisanje i upravljanje

2.2.1. Subjekat za naplatu putarine i pružaoci usluga EENP-a moraju da imaju planove za vanredne situacije radi sprečavanja značajnih poremećaja saobraćajnog toka u slučaju nedostupnosti sistema EENP-a.

2.2.2. Za ocjenjivanje performansi opreme u vozilu koja koristi satelitsku tehnologiju za pozicioniranje, mogu se primjenjivati specifikacije ispitivanja usklađenosti EGNOS/Galileo eCall.

USAGLAŠENOST KOMPONENTI INTEROPERABILNOSTI SA SPECIFIKACIJAMA I PRILAGOĐENOST ZA KORIŠĆENJE

Usaglašenost sa specifikacijama

Ocjenjivanje usaglašenosti komponenti interoperabilnosti sa zahtjevima ovog pravilnika i relevantnim tehničkim specifikacijama, prije njihovog stavljanja na tržište, sprovodi proizvođač komponenti interoperabilnosti, koje se koriste u pružanju EENP usluga, ili njegov ovlašćeni predstavnik, u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti, kao i propisima donijetim na osnovu tog zakona, i to kroz jedan od sljedećih postupaka:

- a) internom kontrolom proizvodnje, kojom proizvođač potvrđuje da su komponente proizvedene u skladu sa zahtjevima i tehničkim specifikacijama (modul A);
- b) ispitivanjem tipa (modul B), nakon kojeg se izdaje potvrda usaglašenosti sa odobrenim tipom, na osnovu interne kontrole proizvodnje (modul C).

I. Modul A – Interna kontrola proizvodnje

Interna kontrola proizvodnje je postupak ocjenjivanja usaglašenosti kojim proizvođač ispunjava obaveze utvrđene u tač.a), b) i c) ovog modula i na svoju isključivu odgovornost obezbjeđuje i izjavljuje da predmetne komponente interoperabilnosti ispunjavaju sve relevantne tehničke specifikacije i standarde, kao i da je njihova usaglašenost sa specifikacijama i prilagođenost za korišćenje dokazana prije stavljanja na tržište, u skladu sa propisanim postupcima ocjenjivanja usaglašenosti.

a) Tehnička dokumentacija

Proizvođač je dužan da pripremi tehničku dokumentaciju. Dokumentacija mora da omogućiti ocjenjivanje usaglašenosti komponenti interoperabilnosti sa relevantnim zahtjevima i da sadrži odgovarajuću analizu i ocjenu rizika. Tehnička dokumentacija mora da precizira primjenjive zahtjeve i da obuhvati, u onoj mjeri u kojoj je to relevantno za ocjenjivanje, projektovanje, proizvodnju i funkcionisanje komponenti interoperabilnosti. Tehnička dokumentacija mora, gdje god je to primjenjivo, da sadrži najmanje sljedeće elemente:

- 1) opšti opis komponente interoperabilnosti;
- 2) idejno rješenje, proizvodne crteže i šeme komponenti, podsklopova, kola i slično;
- 3) opise i objašnjenja neophodna za razumijevanje tih crteža i šema, kao i funkcionisanja komponente interoperabilnosti;
- 4) upućivanje na kategoriju interfejsa utvrđenu u Prilogu 6;
- 5) listu standarda i/ili drugih relevantnih tehničkih specifikacija, primijenjenih u cjelini ili djelimično, i opise rješenja koja su usvojena radi ispunjavanja zahtjeva iz ovog modula;
- 6) rezultate projektnih proračuna, sprovedenih ispitivanja i slično;
- 7) izvještaje o ispitivanjima.

b) Proizvodnja

Proizvođač je dužan da preduzme sve neophodne mjere kako bi proizvodni proces i njegovo nadgledanje obezbijedili usaglašenost proizvedenih komponenti interoperabilnosti sa tehničkom dokumentacijom iz tačke a) ovog modula, kao i sa zahtjevima propisa koji se na njih primjenjuju.

c) Deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama

Proizvođač je dužan da sačini pisanu Deklaraciju o usaglašenosti sa specifikacijama za model komponente interoperabilnosti koju je dužan da, zajedno sa tehničkom dokumentacijom, čuva i stavlja na raspolaganje nadležnim organima u periodu od deset godina nakon što je komponenta interoperabilnosti stavljena na tržište. Deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama mora da identifikuje komponentu interoperabilnosti na koju se odnosi.

Kopija Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama mora biti stavljena na raspolaganje nadležnim organima na njihov zahtjev.

d) Ovlašćeni predstavnik

Obaveze proizvođača iz tačke b) ovog modula može, u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću, ispuniti njegov ovlašćeni predstavnik, u skladu sa ovlašćenjem.

II. Modul B – Ispitivanje tipa

1) Ispitivanje tipa je dio postupka ocjenjivanja usaglašenosti u kojem ovlašćeno tijelo ispituje tehničko rješenje komponente interoperabilnosti i potvrđuje da to tehničko rješenje ispunjava propisane zahtjeve.

2) Ispitivanje tipa može da se sprovodi na jedan od sljedećih načina:

- ispitivanjem uzorka, reprezentativnog za planiranu proizvodnju, kompletne komponente interoperabilnosti (tip proizvodnje),
- ocjenom adekvatnosti tehničkog rješenja komponente interoperabilnosti ispitivanjem tehničke dokumentacije i pratećih dokaza iz tačke 3 ovog modula, uz ispitivanje uzoraka, reprezentativnih za planiranu proizvodnju, jedne ili više kritičnih komponenti komponente interoperabilnosti (kombinacija tipa proizvodnje i tipa rješenja),
- ocjenom adekvatnosti tehničkog rješenja komponente interoperabilnosti ispitivanjem tehničke dokumentacije i pratećih dokaza iz tačke 3 ovog modula, bez ispitivanja uzorka (tip rješenja).

3) Proizvođač podnosi zahtjev za ispitivanje tipa jednom prijavljenom tijelu po svom izboru. Zahtjev iz stava 1 ove tačke, obavezno sadrži:

a) naziv i adresu proizvođača, a ako zahtjev podnosi ovlašćeni predstavnik, i naziv i adresu tog predstavnika; b) pisanu izjavu da zahtjev nije podniet drugom prijavljenom tijelu;

c) tehničku dokumentaciju koja omogućava ocjenjivanje usaglašenosti komponente interoperabilnosti sa primjenjivim propisanim zahtjevima i koja sadrži odgovarajuću analizu i ocjenu rizika. Tehnička dokumentacija mora da precizira primjenjive zahtjeve i da obuhvati, u onoj mjeri u kojoj je to relevantno za ocjenjivanje, projektovanje, proizvodnju i funkcionisanje komponente interoperabilnosti. Tehnička dokumentacija mora, gdje god je to primjenjivo, da sadrži najmanje sljedeće elemente:

- opšti opis komponente interoperabilnosti;
- idejno rješenje, proizvodne crteže i šeme komponenti, podsklopova, kola i slično;
- opise i objašnjenja neophodna za razumijevanje crteža i šema, kao i funkcionisanje komponente interoperabilnosti;
- listu usklađenih standarda i/ili drugih relevantnih tehničkih specifikacija, primijenjenih u cjelini ili djelimično i opise rješenja koji se primjenjuju radi ispunjavanja osnovnih propisanih zahtjeva kada usklađeni standardi nisu u potpunosti primijenjeni. U slučaju djelimične primjene usklađenih standarda, tehnička dokumentacija mora da precizira djelove koji su primijenjeni,
- rezultate projektnih proračuna, sprovedenih ispitivanja i slično,
- izvještaje o ispitivanjima;

d) reprezentativne uzorke za planiranu proizvodnju. Prijavljeno tijelo može da zahtijeva dodatne uzorke ako su potrebni za sprovođenje ispitivanja;

e) prateće dokaze o adekvatnosti tehničkog rješenja, u kojima se navode korišćena dokumentacija, posebno u slučaju kada relevantni usklađeni standardi i/ili tehničke specifikacije nisu u potpunosti primijenjeni. Prateći dokazi obuhvataju, gdje je potrebno, rezultate ispitivanja koje je sprovedla odgovarajuća laboratorija proizvođača ili druga ispitna laboratorija u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

4) Prijavljeno tijelo je dužno da:

U pogledu komponente interoperabilnosti:

4.1. ispita tehničku dokumentaciju i prateće dokaze radi ocjenjivanja adekvatnosti tehničkog rješenja komponente interoperabilnosti;

U pogledu uzorka/uzoraka:

4.2. provjeri da li su uzorci proizvedeni u skladu sa tehničkom dokumentacijom i identifikuje elemente koji su projektovani u skladu sa primjenjivim odredbama relevantnih usklađenih standarda i/ili tehničkih specifikacija, kao i elemente koji su projektovani bez primjene tih odredbi;

4.3. sprovede ili obezbijedi sprovođenje odgovarajućih ispitivanja i testiranja, radi provjere da li je proizvođač rješenja iz relevantnih usklađenih standarda i/ili tehničkih pravilno primijenio;

4.4. sprovede ili obezbijedi sprovođenje odgovarajućih ispitivanja i testiranja radi provjere da li rješenja koja je usvojio proizvođač, u slučaju kada relevantni usklađeni standardi i/ili tehničke specifikacije nisu primijenjeni, ispunjavaju odgovarajuće bitne zahtjeve propisa;

4.5. usaglasi sa proizvođačem mjesto na kojem će se ispitivanja i testiranja sprovoditi.

5) Prijavljeno tijelo je dužno da sačini izvještaj o ocjenjivanju, koji sadrži aktivnosti sprovedene u skladu sa tačkom 4 ovog modula i rezultate tih aktivnosti. Ne dovodeći u pitanje obaveze prema nadležnim tijelima za notifikaciju, prijavljeno tijelo može da objavi sadržaj tog izvještaja, u cjelini ili djelimično, samo uz saglasnost proizvođača.

6) Ako tip komponente ispunjava propisane zahtjeve, prijavljeno tijelo izdaje proizvođaču Sertifikat o ispitivanju tipa. Sertifikat mora da sadrži naziv i adresu proizvođača, zaključke ispitivanja, uslove (ako postoje) za njegovu validnost i potrebne podatke za identifikaciju odobrenog tipa. Sertifikat može da sadrži priloge.

Sertifikat mora da sadrži sve relevantne informacije koje omogućavaju ocjenjivanje usaglašenosti proizvedenih komponenti interoperabilnosti sa ispitivanim tipom, kao i sprovođenje kontrole u toku upotrebe.

Ako tip komponente ne ispunjava primjenjive propisane zahtjeve, prijavljeno tijelo odbiće izdavanje Sertifikata o ispitivanju tipa i o tome obavještava podnosioca zahtjeva, uz navođenje detaljnih razloga za odbijanje.

7) Prijavljeno tijelo je dužno da prati sve promjene u opštepriznatom stanju tehničkog razvoja koje ukazuju da odobreni tip možda više ne ispunjava primjenjive propisane zahtjeve i da utvrdi da li te promjene zahtijevaju dodatna ispitivanja. U tom slučaju prijavljeno tijelo obavještava proizvođača.

Proizvođač je dužan da obavijesti prijavljeno tijelo koje čuva tehničku dokumentaciju koja se odnosi na Sertifikat o ispitivanju tipa o svim izmjenama odobrenog tipa koje mogu da utičuna usaglašenost komponente interoperabilnosti sa bitnim zahtjevima propisa ili na uslove validnosti tog sertifikata. Takve izmjene zahtijevaju dodatno odobrenje i dopunu Sertifikata o ispitivanju tipa.

8) Svako prijavljeno tijelo je dužno da obavijesti svoje nadležno tijelo za notifikaciju o izdatim ili povučenim Sertifikatima o ispitivanju tipa i/ili njihovim dopunama, kao i da periodično ili na zahtjev dostavi nadležnom tijelu listu sertifikata i/ili njegovih dopuna koje su odbijene, suspendovane ili na drugi način ograničene.

Svako prijavljeno tijelo je dužno da obavijesti druga prijavljena tijela o Sertifikatima o ispitivanju tipa i/ili njihovim dopunama koje je odbilo, povuklo, suspendovalo ili na drugi način ograničilo, kao i da, na zahtjev drugih prijavljenih tijela, obezbijedi podatke o sertifikatima i/ili dopunama koje je izdalo.

Na zahtjev nadležnih organa i drugih prijavljenih tijela prijavljeno tijelo dužno je dostaviti kopije Sertifikata o ispitivanju tipa i/ili njihovih dopuna, a nadležnim organima i tehničku dokumentaciju i rezultate ispitivanja koje je sproveo. Prijavljeno tijelo je dužno da čuva primjerak Sertifikata o ispitivanju tipa, njegovih priloga i dopuna, kao i tehnički dosije sa dokumentacijom koju je dostavio proizvođač, sve do isteka roka važenja sertifikata.

9) Proizvođač je dužan da čuva primjerak Sertifikata o ispitivanju tipa, njegove priloge i dopune, zajedno sa tehničkom dokumentacijom i da ih stavi na raspolaganje nadležnim organima u periodu od deset godina od dana stavljanja komponenta interoperabilnosti na tržište.

10) Ovlašćeni predstavnik proizvođača može da podnese zahtjev iz tačke 3 ovog modula u kom slučaju je dužan da ispunjava obaveze iz tač. 7 i 9 ovog modula, u skladu sa ovlašćenjem.

III. Modul C – Usaglašenost sa tipom na osnovu interne kontrole proizvodnje

1) Usaglašenost sa tipom na osnovu interne kontrole proizvodnje je dio postupka ocjenjivanja usaglašenosti kojim proizvođač ispunjava obaveze utvrđene u tač. 2 i 3 ovog modula i izjavljuje da su predmetne komponente interoperabilnosti usaglašene sa tipom opisanim u Sertifikatu o ispitivanju tipa i da ispunjavaju propisane zahtjeve.

2) Proizvodnja

Proizvođač je dužan da preduzme sve neophodne mjere kako bi proizvodni proces i njegovo nadgledanje obezbijedili usaglašenost proizvedenih komponenti interoperabilnosti sa odobrenim tipom opisanim u Sertifikatu o ispitivanju tipa, kao i sa propisanim zahtjevima.

3) Znak usaglašenosti i Deklaraciju o usaglašenosti sa specifikacijama

3.1. Proizvođač je dužan da na svaku pojedinačnu komponentu interoperabilnosti, koja je usaglašena sa tipom opisanim u Sertifikatu o ispitivanju tipa i ispunjava primjenjive propisane zahtjeve, stavi znak usaglašenosti utvrđenu zakonom kojim se propisuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti i propisima donijetim na osnovu tog zakona.

3.2. Proizvođač je dužan da sačini pisanu Deklaraciju o usaglašenosti sa specifikacijama za svaki model komponente interoperabilnosti i da je stavi na raspolaganje nadležnim organima u periodu od deset godina od dana stavljanja komponente interoperabilnosti na tržište. Deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama mora da identifikuje model komponente interoperabilnosti na koji se odnosi.

Kopija Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama stavlja se na raspolaganje nadležnim organima na njihov zahtjev.

4) Ovlašćeni predstavnik

Obaveze proizvođača utvrđene u tački 3 ovog modula može, u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću, izvršavati njegov ovlašćeni predstavnik, u skladu sa ovlašćenjem.

IV. Specifikacije ispitivanja

Ocjenjivanje usaglašenosti implementacije sa zahtjevima iz Modula A ovog priloga i relevantnim tehničkim specifikacijama i standardima može se vršiti primjenom sljedećih specifikacija ispitivanja:

- za tehničku dokumentaciju iz Modula A ovog priloga, koja se odnosi na DSRC transakcije naplate: EN 15876-1:2016, ETSI TS 102 708-1-1:2010, ETSI TS 102 708-1-2:2010, ETSI TS 102 708-2-1:2013 i ETSI TS 102 708-2-2:2018;
- za proizvodnju iz Modula A ovog priloga, koja se odnosi na provjere usklađenosti transakcija u realnom vremenu: EN ISO 13143-1:2016;
- za Deklaraciju o usaglašenosti sa specifikacijama iz Modula A ovog priloga, koja se odnosi na dopunu lokalizacije: EN ISO 13140-1:2016.

V. Prilagođenost za korišćenje (interoperabilnost usluge)

Prilagođenost za korišćenje komponenti interoperabilnosti ocjenjuje se kroz njihovo praktično funkcionisanje ili upotrebu, koje su reprezentativno integrisane u sistem EENP-a subjekta za naplatu putarine na čijem području vozila moraju koristiti opremu u vozilu, tokom unaprijed određenog perioda. Ocjenjivanje prilagođenosti za korišćenje obuhvata unaprijed definisana ispitivanja u izjavi o području EENP-a. Subjekt za naplatu putarine ili njegov ovlašćeni predstavnik, kao i pružalac usluge EENP-a, proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik i prijavljeno tijelo kojem se pružalac usluge EENP-a obratio, dužni su da sprovedu svaku fazu ocjenjivanja prilagođenosti za korišćenje na osnovu mjerljivih kriterijuma ili parametara definisanih u izjavi o području EENP-a.

U cilju sprovođenja ocjenjivanja putem iskustva iz stvarne upotrebe, sa ciljem dokazivanja interoperabilnosti komponenti u praksi, proizvođač, pružalac usluge EENP-a ili njihov ovlašćeni predstavnik dužni su da neposredno sarađuju sa subjektom za naplatu putarine ili da se obrate prijavljenom tijelu, u skladu sa zahtjevima iz tač. a) i b) ovog poglavlja. Subjekt za naplatu putarine može da zahtijeva da se ispitivanja sprovedu korišćenjem infrastrukture koju obezbjeđuje, bez obzira da li pružalac usluge EENP-a sarađuje neposredno sa subjektom za naplatu putarine ili se obratio prijavljenom tijelu.

1) a) Ako pružalac usluge EENP-a neposredno sarađuje sa subjektom za naplatu putarine na čijem području vozilo mora da koristi opremu u vozilu: proizvođač, pružalac usluge EENP-a ili njihov ovlašćeni predstavnik dužni su da:

- obezbijede sprovođenje ispitivanja ili stave u upotrebu jedan ili više uzoraka reprezentativnih za komponente interoperabilnosti, u skladu sa zahtjevima subjekta za naplatu putarine;
- prate način rada komponenti interoperabilnosti u stvarnoj upotrebi, putem postupka koji je usaglašen i pod nadzorom subjekta za naplatu putarine;
- dostave dokaze subjektu za naplatu putarine da komponente interoperabilnosti ispunjavaju sve zahtjeve interoperabilnosti tog subjekta;
- sačine Deklaraciju o prilagođenosti za korišćenje, nakon pribavljanja Sertifikata o prilagođenosti za korišćenje kojeg obezbjeđuje subjekt za naplatu putarine. Deklaracija o prilagođenosti za korišćenje obuhvata ocjenu subjekta za naplatu putarine o prilagođenosti za korišćenje komponenti interoperabilnosti EENP-a u okviru područja EENP-a tog subjekta;

2) subjekt za naplatu putarine je dužan da:

- jasno definiše program za potvrđivanje ispravnosti putem iskustva iz stvarne upotrebe;
- odobri postupak za praćenje načina rada u stvarnoj upotrebi u svom području naplate putarine i sprovede posebne provjere;
- ocijeni interoperabilnost tokom rada u okviru svog sistema;
- obezbjedi Sertifikat o prilagođenosti za korišćenje u svom području naplate putarine u slučaju uspješnog načina rada komponenti interoperabilnosti.

b) Ako se pružalac usluge EENP obrati prijavljenom tijelu:

- 1) proizvođač, pružalac usluge EENP-a ili njihov ovlašćeni predstavnik dužni su da:
 - obezbijede sprovođenje ispitivanja ili stave u upotrebu jedan ili više uzoraka reprezentativnih za komponente interoperabilnosti, u skladu sa zahtjevima i specifikacijama subjekta za naplatu putarine;
 - prate način rada komponenti interoperabilnosti u stvarnoj upotrebi, putem postupka koji je odobren i pod nadzorom prijavljenog tijela;
 - dostave prijavljenom tijelu dokaze da komponente interoperabilnosti ispunjavaju sve zahtjeve interoperabilnosti subjekta za naplatu putarine, uključujući rezultate dobijene kroz iskustvo iz stvarne upotrebe;
 - sačine Deklaraciju o prilagođenosti za korišćenje, nakon pribavljanja Sertifikata o prilagođenosti za korišćenje izdatog od strane prijavljenog tijela. Deklaracija o prilagođenosti za korišćenje obuhvata ocjenu prijavljenog tijela o prilagođenosti za korišćenje komponenti interoperabilnosti EENP-a u okviru područja i okruženja EENP-a odabranog subjekta za naplatu putarine, a posebno u slučaju kada su u pitanju interfejsi, u odnosu na tehničke specifikacije, naročito specifikacije funkcionalne prirode, koje treba provjeriti.
- 2) prijavljeno tijelo je dužno da:
 - uzme u obzir Deklaraciju o usaglašenosti sa specifikacijama, kao i zahtjeve utvrđene u izjavi o području EENP-a subjekta za naplatu putarine;
 - organizuje saradnju sa subjektom za naplatu putarine kojeg je izabrao proizvođač;
 - provjeri tehničku dokumentaciju i program za potvrđivanje ispravnosti kroz iskustvo iz stvarne upotrebe;
 - odobri postupak praćenja načina rada u stvarnoj upotrebi i sprovede posebni nadzor;
 - ocijeni interoperabilnost u stvarnoj upotrebi sa sistemima i operativnim procesima subjekta za naplatu putarine;
 - izda Sertifikat o prilagođenosti za korišćenje u slučaju uspješnog načina rada komponenti interoperabilnosti;
 - izda izvještaj sa obrazloženjem u slučaju neuspješnog načina rada komponenti interoperabilnosti. Izvještaj mora da obuhvati i probleme koji mogu nastati zbog neusaglašenosti sistema i procesa subjekta za naplatu putarine sa relevantnim standardima i tehničkim specifikacijama. Ako je primjereno, izvještaj sadrži i preporuke u cilju rješavanja tih problema.

VI. SADRŽAJ DEKLARACIJE O USAGLAŠENOSTI SA SPECIFIKACIJAMA I DEKLARACIJE O PRILAGOĐENOSTI ZA KORIŠĆENJE

1) Sadržaj Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama
Deklaracijom o usaglašenosti sa specifikacijama potvrđuje se da je dokazano ispunjavanje zahtjeva iz zakona kojim se uređuju o tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti, kao i propisima donijetim na osnovu tog zakona.
Deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama mora imati sadržaj obrasca iz tačke 2 ovog poglavlja, elemente propisane u relevantnim modulima iz ovog priloga i kontinuirano se ažurirati. Deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama mora biti prevedena na jezik ili jezike koje zahtijeva država na čijem se tržištu komponenta interoperabilnosti stavlja u promet ili čini dostupnom.
Sastavljanjem Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama proizvođač preuzima odgovornost za usaglašenost komponente interoperabilnosti.

2) Sadržaj obrasca Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama

1) Br..... (jedinствena identifikacija komponente interoperabilnosti)

2) Naziv i adresa proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika:

3) Ova deklaracija o usaglašenosti sa specifikacijama se izdaje pod isključivom odgovornošću proizvođača (ili instalatera):

4) Predmet deklaracije (identifikacija komponente interoperabilnosti koja omogućava sljedivost; po potrebi može sadržavati i fotografiju):

5) Predmet deklaracije opisan u ovom obrascu usaglašen je sa relevantnim zakonodavstvom o usaglašavanju:.....

6) Reference na relevantne usklađene standarde koji su korišćeni ili reference na specifikacije u odnosu na koje se proglašava usaglašenost:

7) Ako je primjenjivo, prijavljeno tijelo.....(naziv, broj).....je sprovedo.....(opis intervencije).....i izdalo Sertifikat:.....

8) Dodatne informacije:

Potpisano za i u ime:.....

(mjesto i datum izdavanja):

(ime, funkcija):

(potpis):

3) Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama i prilagođenosti za korišćenje i prateća dokumenta moraju imati datum i potpis.

Deklaracije iz stava 1 ove tačke moraju biti napisane na istom jeziku kao i uputstva i moraju da sadrže sljedeće:

a) propise donijete na osnovu zakona kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti;

b) naziv i adresu proizvođača, pružaoca EENP-a ili ovlašćenog predstavnika (naziv privrednog subjekta i sjedište, a u slučaju ovlašćenog predstavnika, oznaku proizvođača ili projektanta);

c) opis komponenata interoperabilnosti (brend, tip, verzija, itd.);

d) opis primijenjenih postupaka za sačinjavanje Deklaracije o usaglašenosti sa specifikacijama ili Deklaracije o prilagođenosti za korišćenje;

e) sve relevantne zahtjeve koje ispunjavaju komponente interoperabilnosti, posebno uslove korišćenja;

f) kada je to primjenjivo, naziv i adresu subjekta za naplatu putarine koji je uključen u postupak radi postizanja usklađenosti sa specifikacijama ili procjenu prilagođenosti za korišćenje;

g) po potrebi, pozivanje na tehničke specifikacije;

h) identifikaciju potpisnika ovlašćenog za ugovaranje obaveza u ime proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika.

JEDINSTVENI ELEKTRONSKI INTERFEJS SERVISA EENP I KOMUNIKACIONI PROTOKOLI

Pružaoци usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine dužni su da koriste sljedeće elektronske interfejse:

1. Elektronske radio interfejse pored puta između opreme u vozilu pružaoca usluge EENP-a i fiksne ili mobilne opreme subjekta za naplatu putarine, a kojinaročito podržavaju:

a) transakcije naplate putem komunikacionog sistema kratkog dometa (DSRC), u skladu sa sljedećim zahtjevima:

- oprema u vozilu pružaoca usluge EENP-a mora da podržava standard EN 15509:2014, kao i odredbe ETSI ES 200674-1 V2.4.1 koje se odnose na interoperabilnost;
- fiksna i mobilna oprema subjekta za naplatu putarine mora da podržava standard EN 15509:2014;

b) provjeru usklađenosti transakcija u realnom vremenu, u skladu sa standardom EN ISO 12813:2015;

c) dopunske funkcije lokalizacije (gdje je primjenjivo), u skladu sa standardom EN ISO 13141:2015.

Oprema u vozilu za EENP mora biti u skladu sa stavom 1 ovog priloga. Oprema u vozilu za EENP koju koriste laka teretna vozila mora biti u skladu sa stavom 1 tačka a) ovog priloga. Subjekt za naplatu putarine može, u skladu sa svojim potrebama, u svojoj fiksnoj ili mobilnoj opremi na putu primjenjivati bilo koju podršku iz st. 1 i 2 ovog priloga.

Ako subjekat za naplatu putarine primijeni novu verziju standarda za interfejs između opreme na putu i opreme u vozilu, interfejs mora da nastavi da podržava prethodnu verziju standarda u ograničenom vremenskom periodu, kako bi se obezbijedila stalna kompatibilnost sistema elektronske naplate putarine sa opremom u vozilu koja je u upotrebi. Trajanje tog ograničenog vremenskog perioda subjekat za naplatu putarine objavljuje u svojoj izjavi o području EENP-a i ne može biti kraće od dvije godine.

2) Elektro-optički sistemi za snimanje kojim raspolaže fiksna ili mobilna oprema subjekta za naplatu putarine, a koji omogućavaju automatsko prepoznavanje registarskih oznaka vozila (ANPR), koriste se u sistemima za naplatu putarine u kojima posjedovanje i korišćenje opreme u vozilu nije obavezno.

3) Elektronski interfejsi između odgovarajućih pozadinskih sistema.

Subjekt za naplatu putarine primjenjuje samo one aspekte interfejsa koji su povezani sa tehnologijom koja se koristi na području EENP-a pod njegovom nadležnošću (GNSS, DSRC i/ili ANPR).

3.1. Pružaoци usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine dužni su da uspostave i primjenjuju pozadinske interfejse, nezavisno od tehnologije koja se koristi u području EENP-a, koji omogućavaju:

a) slanje informacija radi podrške rješavanju problema u radu, od subjekta za naplatu putarine ka pružiocima usluge EENP-a;

b) razmjenu evidencije korisnika EENP-a, između pružalaca usluge EENP-a i subjekta za naplatu putarine;

c) razmjenu povjerljivih informacija;

d) razmjenu podataka za obračun putarine;

e) po potrebi, razmjenu zahtjeva za plaćanje u skladu sa poslovnim modelom.

3.2. Pružaoci usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine dužni su da uspostave i primjenjuju pozadinske interfejse za područja EENP-a u kojima se primjenjuje GNSS tehnologija, koji obuhvataju:

- a) podnošenje i potvrđivanje prijave putarine utvrđenih globalnim navigacionim satelitskim sistemom (GNSS);
- b) u zavisnosti šta je primjenjivo, informacije o obavljenim uplatama putarine u skladu sa poslovnim modelom;
- c) u zavisnosti šta je primjenjivo, razmjenu podataka o obračunu putarine u skladu sa poslovnim modelom.

3.3. Pružaoci usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine dužni su da uspostave i primjenjuju pozadinske interfejse za područja EENP-a u kojima se primjenjuje DSRC tehnologija, koji obuhvataju:

- a) razmjenu podataka o obračunu putarine;
- b) po potrebi, razmjenu zahtjeva za plaćanje utvrđenih putem komunikacionog sistema kratkog dometa (DSRC).

3.4. Pružaoci usluge EENP-a i subjekat za naplatu putarine dužni su da uspostave i primjenjuju pozadinske interfejse za područja EENP-a u kojima se primjenjuje ANPR tehnologija, koji u zavisnosti šta je primjenjivo obuhvataju:

- a) razmjenu podataka o obračunu putarine;
- b) razmjenu zahtjeva za plaćanje utvrđenih ANPR-om.

Elektronski interfejsi za DSRC i GNSS sisteme između pozadinskih sistema subjekta za naplatu putarine i pružaoca usluge EENP-a moraju biti u skladu sa standardom CEN/TS 16986:2016, sa ispravkom CEN/TS 16986:2016/AC:2017, najkasnije pet godina od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.

Ako subjekat za naplatu putarine ili pružalac usluge EENP-a primijeni novu verziju standarda, dužan je da, tokom ograničenog vremenskog perioda, koji ne može biti kraći od dvije godine, nastavi da podržava razmjenu podataka kompatibilnu sa prethodnom verzijom standarda, kako bi se obezbijedila stalna kompatibilnost pozadinskih sistema.

SADRŽAJ IZJAVE O PODRUČJU EENP-A

Izjava o području EENP mora da sadrži sljedeće informacije:

1) Dio o proceduralnim uslovima, koji mora biti nediskriminatorski i obuhvatati najmanje:

- a) politiku upravljanja transakcijama naplate putarine (uključujući parametre autorizacije, podatke za obračun putarine, crne liste);
- b) procedure i ugovor o nivou usluge, uključujući format za razmjenu podataka o prijavi ili obračunu putarine, rokove i učestalost prenosa podataka o prijavi putarine, prihvatljiv procenat propuštenih/pogrešnih naplata, tačnost podataka o prijavi putarine, performanse operativne dostupnosti;
- c) politiku izdavanja računa;
- d) politiku plaćanja;
- e) referencu na relevantno tijelo za mirenje i njegove nadležnosti u vezi sa sporovima koji se odnose na naknadu za pružaoce usluge EENP-a i glavnom pružaocu usluga;
- f) komercijalne uslove.

1.1. Dio o komercijalnim uslovima mora da obuhvati najmanje sljedeće elemente primjenjive na pružaoce usluga EENP-a:

- a) sve primjenjive fiksne naknade zasnovane na troškovima koje snosi subjekat za naplatu putarine za obezbjeđivanje, funkcionisanje i održavanje sistema usklađenog sa EENP-om. Subjektat za naplatu putarine ne može nametnuti pružiocima usluga EENP-a fiksne naknade zasnovane na ovim troškovima ako su troškovi obezbjeđivanja, funkcionisanja i održavanja sistema usklađenog sa EENP-om uključeni u putarinu;
- b) sve primjenjive fiksne naknade koje pružaoce usluga EENP-a treba da plate, zasnovane na troškovima postupka akreditacije, uključujući troškove ocjenjivanja usaglašenosti sa specifikacijama ili prilagođenosti za korišćenje komponenti interoperabilnosti;
- c) sve primjenjive zahtjeve za bankarskom garancijom ili ekvivalentnim finansijskim instrumentom, koji ne može preći prosječan mjesečni iznos transakcija naplate putarine koji pružalac usluge EENP-a plaća za to područje naplate putarine. Ovaj iznos se određuje na osnovu ukupnog iznosa transakcija naplate putarine koje je pružalac usluge EENP-a platio za to područje u prethodnoj godini. Za nove pružaoce usluga EENP-a i za nova područja naplate putarine, iznos se određuje na osnovu očekivanog prosječnog iznosa transakcija naplate putarine koje pružalac usluge EENP-a treba da plati za to područje u obračunskom periodu, na osnovu broja ugovora i prosječne putarine po ugovoru procijenjene u poslovnim planu pružaoca usluga EENP-a za konkretno područje naplate putarine.

1.2. Komercijalni uslovi moraju, kao minimum, da obuhvate i opis elemenata koji se koriste za određivanje fiksne i/ili varijabilne naknade koju subjekat za naplatu putarine plaća pružaocu usluge EENP-a. Naknada može varirati u zavisnosti od sljedećih elemenata:

- a) iznosa putarine koju je pružalac usluge EENP-a naplaćuje u ime subjekta za naplatu putarine;
- b) broja aktivnih komada opreme u vozilu koje je obezbijedio pružalac usluge EENP-a, a koji se koriste u području EENP-a subjekta za naplatu putarine;
- c) gdje je primjenjivo, broja transakcija naplate putarine ili drugog pokazatelja troškova mobilne komunikacije između opreme u vozilu i pozadinskog sistema pružaoca usluge EENP-a;
- d) računa koje pružalac usluge EENP-a izdaje korisnicima EENP-a za putarine koje duguju za korišćenje odgovarajućeg područja EENP-a;
- e) karakteristika drugih usluga koje je subjekat za naplatu putarine povjerio pružaocu usluge EENP-a.

1.3. Izjava o području EENP-a mora da sadrži i opis posebnih zahtjeva i obaveza glavnog pružaoca usluge, koji se razlikuju od obaveza pružalaca usluga EENP-a i koji opravdavaju eventualne razlike u naknadi glavnog pružaoca usluge u odnosu na pružaoce usluga EENP-a.

2) Dio kojim se unaprijed definišu koraci akreditacije pružaoca usluge EENP-a za pristup području EENP-a i okvirno trajanje postupka akreditacije, a sadrži:

- a) cjelokupan postupak ocjenjivanja usaglašenosti sa specifikacijama i prilagođenosti za korišćenje komponenti interoperabilnosti;
- b) listu potrebnih sertifikata, laboratorijskih i terenskih ispitivanja i njihove okvirne troškove;
- c) mjerljive kriterijume ili parametre koji ukazuju na usaglašenost sa specifikacijama;
- d) reference na sve primjenjive međunarodne ili evropske standarde koji se odnose na elektronsku naplatu putarine i izuzetke od njihove primjene u području EENP-a;
- e) preciziranje svih tehničkih zahtjeva koji su specifični za područje EENP-a, a koji nisu obuhvaćeni međunarodnim ili evropskim standardima.

Isti postupak prihvatanja primjenjuje se na sve pružaoce usluga EENP-a.

3) Dio o podacima za obračun putarine.

MINIMALNI KRITERIJUMI PODOBNOSTI ZA PRIJAVLJENA TIJELA

1) Za potrebe notifikacije, tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, odnosno tijelo ovlašćeno da sprovodi ili nadzire postupak ocjenjivanja usaglašenosti sa specifikacijama i prilagođenošću za korišćenje komponenti interoperabilnosti, mora da ispunjava kriterijume utvrđene ovim prilogom.

Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, mora biti akreditovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti, kao i propisima donijetim na osnovu tog zakona.

2) Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti mora biti osnovano u skladu sa zakonom sa pravnim subjektivitetom.

3) Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti mora biti nezavisno od organizacije ili proizvoda koji ocjenjuje.

Tijelo koje pripada privrednom udruženju ili strukovnom udruženju koja predstavlja privredna društva uključena u projektovanje, proizvodnju, isporuku, montažu, korišćenje ili održavanje proizvoda koje ocjenjuje, može se smatrati tijelom za ocjenjivanje usaglašenosti, pod uslovom da je dokazana njegova nezavisnost i odsustvo sukoba interesa.

4) Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti njegovo najviše rukovodstvo i zaposleni odgovorni za sprovođenje zadataka ocjenjivanja usaglašenosti ne mogu biti projektanti, proizvođači, dobavljači, instalateri, kupci, vlasnici, korisnici ili lica koja održavaju proizvode koje ocjenjuju, ni njihovi ovlašćeni predstavnici. Ovo ne sprečava korišćenje ocijenjenih proizvoda koji su neophodni za rad tijela za ocjenjivanje usaglašenosti ili njihovo korišćenje u lične svrhe.

Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti, njegovo najviše rukovodstvo i zaposleni odgovorni za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti ne smiju biti direktno uključeni u projektovanje, proizvodnju ili izgradnju, prodaju, instalaciju, korišćenje ili održavanje tih proizvoda, ni zastupati strane koje se obavljaju te aktivnosti, kao ni biti uključeni ni u jednu aktivnost koja može dovesti u pitanje njihovu nezavisnost ili integritet u vezi sa aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti za koje su prijavljeni. Ovo ograničenje se posebno odnosi na konsultantske usluge.

Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti moraju da obezbijede da aktivnosti njihovih podružnica ili podizvođača ne utiču na povjerljivost, objektivnost ili nepristrasnost njihovih aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti.

5) Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti i njihovi zaposleni moraju da sprovedu aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti sa najvećim stepenom profesionalnog integriteta i sa potrebnom tehničkom stručnošću u odgovarajućoj oblasti, moraju da budu nezavisni od svih pritisaka i podsticaja, naročito finansijskih, koji bi mogli da utiču na njihovo prosuđivanje ili rezultate aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti, posebno u odnosu na lica ili grupe lica koja imaju interes u ishodu tih aktivnosti.

6) Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti mora biti sposobno da sprovodi sve zadatke ocjenjivanja usaglašenosti na osnovu zakona kojim se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti i propisima donijetim na osnovu tog zakona, a u vezi sa kojima je prijavljeno, bez obzira da li te zadatke obavlja neposredno ili se obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti u svakom trenutku, za svaki postupak ocjenjivanja usaglašenosti i za svaku vrstu ili kategoriju proizvoda u vezi sa kojom je prijavljeno, mora da ima na raspolaganju:

a) zaposlebe sa tehničkim znanjem i dovoljnim i relevantnim iskustvom za obavljanje zadataka ocjenjivanja usaglašenosti;

b) opise procedura kojima se uređuje način sprovođenja ocjenjivanja usaglašenosti, čime se obezbjeđuje transparentnost i mogućnost ponavljanja tih procedura.

c) odgovarajuće politike i procedure kojima se jasno razlikuju zadaci koje obavlja kao prijavljeno tijelo od drugih aktivnosti; i

d) procedure za sprovođenje aktivnosti koje uzimaju u obzir veličinu privrednog subjekta, sektor u kojem posluje, strukturu, stepen složenosti tehnologije proizvoda i tip proizvodnog procesa (serijski ili velike proizvodnje)..

Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti mora biti sposobno da na odgovarajući način obavlja tehničke i administrativne zadatke povezane sa aktivnostima ocjenjivanja usaglašenosti i mora da imati pristup neophodnoj opremi i objektima.

7) Zaposleni odgovoran za sprovođenje aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti mora da ima:

a) završenu odgovarajuću tehničku i stručnu obuku koja obuhvata sve aktivnosti ocjenjivanja usaglašenosti za koje je tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti prijavljeno;

b) zadovoljavajuće znanje o zahtjevima ocjenjivanja koje sprovodi i odgovarajuće ovlaštenje da ga obavlja;

c) dovoljno znanja i razumijevanja bitnih zahtjeva, primjenjivih standarda i relevantnih zahtjeva iz zakona kojima se uređuju tehnički zahtjevi za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti , kao i propisa donijetih na osnovu tog zakona ; i

d) sposobnost da sastavlja sertifikate, evidencije i izvještaje kojima se dokazuje da su ocjenjivanja sprovedena.

8) Tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti , njegovo najviše rukovodstvo i zaposleni koji sprovode ocjenjivanja mora da budu nepristrasni i primanja tog rukovodstva i zaposlenih ne smiju da zavise od broja sprovedenih ocjenjivanja ni od njihovih rezultata.

9) Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti moraju da imaju osiguranje od odgovornosti, ako odgovornost nije preuzela država u skladu sa zakonom ili ako nadležni državni organ nije odgovoran za sprovođenje ocjenjivanja usaglašenosti.

10) Zaposleni tijela za ocjenjivanje usaglašenosti moraju da čuvaju poslovnu tajnu u vezi sa svim informacijama do kojih dođu prilikom obavljanja svojih zadataka. Ovo ne ograničava dostavljanje informacija nadležnim organima države u kojoj se aktivnosti sprovode. Vlasnička prava moraju biti zaštićena.

11) Tijela za ocjenjivanje usaglašenosti moraju da učestvuju u aktivnostima standardizacije ili obezbijede da zaposleni koje sprovodi ocjenjivanje bude upoznato sa tim aktivnostima, kao i sa aktivnostima koordinacione grupe prijavljenih tijela osnovane na osnovu relevantnog zakonodavstva EU, kao i da primjenjuju kao opšte smjernice administrativne odluke i dokumenta te koordinacione grupe.

ZAHTJEVI ZA KLASIFIKACIJU VOZILA

1. Opšte odredbe

1.1. Subjekt za naplatu putarine objavljuje korelaciju između skupa parametara klasifikacije vozila koji se koriste i svojih tarifnih klasa vozila za svaki tarifni režim koji se primjenjuje u području EENP-a za koje je nadležan, najmanje tri mjeseca prije početka primjene tog tarifnog režima. Ova obaveza ne odnosi se na izmjene koje subjekt za naplatu putarine vrši na pojedinačnim tarifama unutar jednog tarifnog režima.

1.2. Subjekt za naplatu putarine objavljuje usklađenost svojih tarifnih klasa vozila sa svojom strukturom tarifa za svaki tarifni režim koji se primjenjuje u području EENP-a za koje je nadležan, kao i da ažurira tu objavu u slučaju promjene usklađenosti.

2. Parametri klasifikacije vozila

2.1. Subjekt za naplatu putarine može da koristi parametre klasifikacije vozila i to:

a) bilo koji parametar klasifikacije vozila koji se može izmjeriti njegovom opremom pored puta; ili

b) parametre vozila koji su navedeni u saobraćajnoj dozvoli i standardizovani u tački 8.4 standarda EN ISO 14906:2018.

Ako se koristi, oprema u vozilu je obavezna samo za podršku skladištenju i prenosu mogućih parametara klasifikacije vozila, koji se mogu preuzeti iz te opreme putem namjenske komunikacije kratkog dometa (DSRC) na frekvenciji 5,8 GHz, kako je definisano standardima EN 15509:2014 i ETSI ES 200674-1 V2.4.1. Za sisteme zasnovane na GNSS-u bilo koji parametar vozila može se preuzeti iz opreme u vozilu korišćenjem CEN-DSRC, kako je definisano standardom EN ISO 12813:2019.

2.2. Tokom vožnje u području naplate putarine, oprema u vozilu mora omogućiti razmjenu statusne informacije i kada je primjenjivo, svoje parametre klasifikacije vozila sa opremom za nadzor prijave putarine subjekta za naplatu putarine, na način kako je definisano u Prilogu 6 ovog pravilnika.

3. Novi tarifni režimi

3.1. Ako se novi tarifni režim zasniva na parametrima klasifikacije vozila koji su u upotrebi u najmanje jednom području EENP-a, pružaoци usluga EENP-a moraju da primjenjuju novi tarifni režim od dana njegovog stupanja na snagu.

3.2. Ako se novim tarifnim režimom uvodi jedan ili više novih parametara klasifikacije vozila, država u kojoj je vozilo registrovano mora o tome obavijesti druge države i pružaoce usluge EENP-a aktivne u predmetnom području EENP-a, najmanje šest mjeseci unaprijed.

OBAVJEŠTENJE O NEPLAĆANJU PUTARINE

.....
.....
.....

[Ime i prezime (naziv), adresa i broj telefona pošiljaoca]

.....
.....
.....

[Ime i adresa primaoca]

PISANO OBAVJEŠTENJE

u vezi sa neplaćanjem putarine na teritoriji Crne Gore

Strana 2

Dana neplaćanje putarine vozilom registarske
(datum)

oznake..... marke.....
tipa.....

utvrđeno je od
strane.....
(naziv nadležnog organa)

[Opcija 1]⁽¹⁾

Vi ste registrovani kao vlasnik ili korisnik vozila navedenog iznad.

[Opcija 2]⁽¹⁾

Vlasnik ili korisnik vozila je naveo da ste Vi upravljali vozilom kada je izvršeno neplaćanje putarine.

Relevantni detalji o neplaćanju putarine opisani su na strani 3 ovog obavještenja.

Novčana kazna za neplaćanje putarine iznosi EUR

Iznos putarine koji je potrebno platiti iznosi EUR

Rok za plaćanje je
.....

Ako ne platite novčanu kaznu⁽¹⁾/putarinu⁽¹⁾ u roku od dana od dana prijema ovog obavještenja, potrebno je da popunite priloženi Obrazac za odgovor (strana 4 ovog obavještenja) i da ga u roku od 30 dana od dana prijema ovog obavještenja dostavite na adresu iz Obrasca za odgovor.

Ovo obavještenje se obrađuje u skladu sa zakonom Crne Gore, na čijoj teritoriji je došlo do neplaćanja putarine.

Relevantni detalji o neplaćanju putarine

(a) Podaci o vozilu kojim je počinjeno neplaćanje putarine:

Registarska oznaka:

Država registracije:

Marka i tip:

(b) Podaci o neplaćanju putarine:

Mjesto, datum i vrijeme na kojem je došlo do neplaćanja putarine:

.....

.....

.....

Priroda i pravna kvalifikacija neplaćanja putarine:

.....

.....

.....

Detaljan opis neplaćanja putarine:

.....

.....

.....

Upućivanje na relevantne pravne odredbe:

.....

.....

Opis dokaza o neplaćanju putarine ili upućivanje na njega:

.....

.....

(c) Podaci o uređaju kojim je utvrđeno neplaćanje putarine⁽²⁾:

Podaci o uređaju:

.....

.....

Identifikacioni broj uređaja:

.....

Datum isteka posljednjeg baždarenja:

.....

² Ako uređaj nije korišćen, ne ispunjava se

Obrazac za odgovor

(popuniti velikim štampanim slovima)

A. Podaci o vozaču:

- Ime i prezime:

.....
.....

- Mjesto i datum rođenja:

.....
.....

- Broj vozačke dozvole....., izdata (datum).....,
u (mjesto izdavanja).....

- Adresa:

.....
.....

B. Pitanja:

1. Da li je vozilo, marke....., registarske oznake
..... registrovano na Vaše ime? da/ne⁽¹⁾

Ako nije, navedite podatke o vlasniku saobraćajne dozvole:

.....
[ime, prezime, adresa]

2. Da li priznajete da niste platili putarinu? da/ne⁽¹⁾

3. Ako ne priznajete, navedite razloge:.....

.....
.....
.....

Popunjen obrazac dostavite u roku od 30 dana od dana prijema ovog
obavještenja nadležnom organu:.....

na adresu

Ime i prezime:.....

Svojeručni potpis:.....

OBAVJEŠTENJE O NASTAVKU POSTUPKA

(Ako obavještenje šalje subjekat za naplatu putarine u skladu sa članom 23n Zakona o putevima ("Službeni list CG", br. 82/20, 140/22 i _____))

Ako utvrđena putarina nije plaćena u roku navedenom u ovom obavještenju ili nisu dostavljeni vjerodostojni podaci o identitetu vozača, subjekat za naplatu putarine može da pokrene prekršajni postupak i/ili postupak prinudne naplate putarine kod nadležnog organa na teritoriji Crne Gore.

Ako se predmet ne nastavi, bićete obaviješteni u roku od 60 dana od dana prijema Obrasca za odgovor ili dokaza o plaćanju putarine.⁽¹⁾

Ako se predmet nastavi, primjenjuje se sljedeći postupak:

[illegible]

[popunjava se kakav će biti dalji postupak. Ti detalji naročito uključuju: naziv i adresu organa ili subjekta nadležnog za rješavanje predmeta, rok za plaćanje, naziv i adresu nadležnog organa za pravni lijek, kao i rok za podnošenje pravnog lijeka]

Protiv odluke o nastavku predmeta nije propisana mogućnost podnošenja pravnog lijeka.

Ovo obavještenje samo po sebi ne proizvodi pravne posljedice.

Izjava o zaštita podataka

U skladu sa Regulativom (EU) 2016/679 imate pravo da zahtijevate pristup svojim ličnim podacima, kao i njihov ispravak ili brisanje, ograničavanje njihove obrade, pravo na podnošenje prigovora na obradu tih podataka, kao i pravo na prenosivost podataka. Takođe, imate pravo da podnesete prigovor [naziv i adresa relevantnog nadzornog organa].

U skladu sa propisima o zaštiti podataka o ličnosti imate pravo da od rukovaoca obrade zahtijevate pristup svojim ličnim podacima, kao i njihov ispravak ili brisanje i ograničavanje njihove obrade. Takođe, imate pravo da podnesete prigovor [naziv i adresa relevantnog nadzornog organa].

952.

Na osnovu člana 138 stav 3 Opšteg zakona o obrazovanju i vaspitanju („Službeni list RCG”, br. 64/02, 31/05 i 49/07 i „Službeni list CG”, br. 45/10, 45/11, 36/13, 39/13, 47/17, 59/21, 146/21, 3/23, 84/24, 89/25 i 12/26), Ministarstvo prosvjete, nauke i inovacija donijelo je

**PRAVILNIK
O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O NORMATIVIMA I STANDARDIMA ZA
STICANJE SREDSTAVA IZ JAVNIH PRIHODA ZA USTANOVE KOJE REALIZUJU
JAVNO VAŽEĆE OBRAZOVNE PROGRAME**

Član 1

U Pravilniku o normativima i standardima za sticanje sredstava iz javnih prihoda za ustanove koje realizuju javno važeće obrazovne programe („Službeni list CG”, br. 66/10, 41/13, 67/17, 54/18, 67/23, 93/24, 17/25, 102/25 i 141/25) u članu 11 stav 1 riječi: „32 učenika.” zamjenjuju se riječima: „28 učenika.”.

Član 2

U članu 23 stav 3 mijenja se i glasi:

„Resursnom centru može se odobriti odgovarajući broj defektologa-logopeda, u zavisnosti od potreba djece.”

Član 3

U članu 27 stav 3 mijenja se i glasi:

„Resursnom centru može se odobriti odgovarajući broj izvršilaca na radnom mjestu medicinske sestre, u zavisnosti od potreba djece.”

Član 4

Član 28 mijenja se i glasi:

„Resursnom centru može se odobriti najviše dva izvršioca na radnom mjestu fizioterapeuta ili psihomotornog reedukatora, u zavisnosti od potreba djece.”

Član 5

Član 29 mijenja se i glasi:

„Predškolskoj ustanovi, osnovnoj školi, obrazovnom centru i domu učenika koji ima od 100 do 300 djece, odnosno učenika može se odobriti jedan izvršilac za obavljanje administrativnih i računovodstveno-finansijskih poslova.

Ustanovi iz stava 1 ovog člana koja ima više od 300 djece, odnosno učenika može se odobriti jedan izvršilac na radnom mjestu sekretara i jedan izvršilac na radnom mjestu računovođe.

Ustanovi srednjeg obrazovanja koja ima više od 100 učenika može se odobriti jedan izvršilac na radnom mjestu sekretara i jedan izvršilac na radnom mjestu računovođe.

Osnovnoj školi, obrazovnom centru i ustanovi srednjeg obrazovanja koja ima više od 1000 učenika može se odobriti jedan izvršilac na radnom mjestu sekretara, jedan izvršilac na radnom mjestu računovođe i jedan izvršilac za obavljanje administrativnih poslova.

Predškolskoj ustanovi koja ima više od 1000 djece mogu se odobriti četiri izvršioca za obavljanje administrativnih i računovodstveno-finansijskih poslova, odnosno pet izvršilaca na tim poslovima ako ima više od 2000 djece.

Resursnom centru može se odobriti jedan izvršilac na radnom mjestu sekretara i jedan izvršilac na radnom mjestu računovođe.

Dvijema ili više ustanova koje zajedno imaju do 100 učenika, odnosno djece može se odobriti jedan izvršilac za obavljanje administrativnih i računovodstveno-finansijskih poslova.

Izuzetno od stava 7 ovog člana, ustanovi srednjeg obrazovanja koja ima manje od 100 učenika može se odobriti jedan izvršilac za obavljanje administrativnih i računovodstveno-finansijskih poslova.”

Član 6

Poslije člana 31 dodaje se novi član 31a koji glasi:

„Shodna primjena

Član 31a

Normativi utvrđeni u čl. 29, 30 i 31 ovog pravilnika shodno se primjenjuju na domove učenika i studenata u zavisnosti od broja korisnika i tehničko-tehnološke opremljenosti doma.“

Član 7

U članu 33 st. 2 i 3 riječi: „i obrazovnom centru koji“ zamjenjuju se riječju „koja“.

Stav 7 mijenja se i glasi:

„Resursnom centru može se odobriti odgovarajući broj izvršilaca na poslovima održavanja higijene u skladu sa potrebama ustanove.“

Stav 8 mijenja se i glasi:

„Obrazovnom centru mogu se odobriti dva izvršioca na poslovima održavanja higijene ako ima do 100 djece, odnosno učenika, odnosno tri izvršioca ako ima od 101 do 200 djece, odnosno učenika, a na svakih daljih 100 djece, odnosno učenika može se odobriti jedan izvršilac na tim poslovima.“

Član 8

U članu 35 poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„Resursnom centru mogu se odobriti najviše dva izvršioca na radnom mjestu vozača, u skladu sa potrebama ustanove.“

Član 9

Poslije člana 39 dodaje se novi član koji glasi:

„Shodna primjena

Član 39a

Normativi utvrđeni u čl. 32 do 39 ovog pravilnika shodno se primjenjuju na domove učenika i studenata u zavisnosti od broja korisnika i tehničko-tehnološke opremljenosti doma.“

Član 10

Član 40 mijenja se i glasi:

„Resursnom centru mogu se odobriti najviše dva izvršioca na radnom mjestu radnik na održavanju protetskih pomagala, u skladu sa potrebama ustanove.“

Član 11

U članu 40a riječi: „može se odobriti jedan izvršilac“ zamjenjuju se riječima: „mogu se odobriti najviše tri izvršioca“.

Član 12

U članu 42a poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„Školi, odnosno predškolskoj ustanovi u kojoj se obrazuje od 15 do 35 učenika, odnosno djece pripadnika romske i egipćanske populacije može se odobriti radno mjesto medijatora za socijalnu inkluziju na 1/2 punog radnog vremena.“

Član 13

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 15-01-011/26-2455

Podgorica, 24. marta 2026. godine

Ministarka,
prof. dr **Anđela Jakšić Stojanović**, s.r.

953.

Na osnovu člana 56 stav 3 Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice („Službeni list CG”, broj 160/25), Agencija za željeznice donijela je

P R A V I L N I K
O ZAJEDNIČKOJ BEZBJEDNOSNOJ METODI ZA NADZOR UPRAVLJANJA
BEZBJEDNOŠĆU KOJU SPROVODE TIJELA NADLEŽNA ZA BEZBJEDNOST NAKON
IZDAVANJA SERTIFIKATA O BEZBJEDNOSTI ŽELJEZNIČKIM PREVOZNICIMA I
UPRAVLJAČIMA INFRASTRUKTUROM

Član 1

Predmet

Ovim Pravilnikom se utvrđuju zajedničke metode bezbjednosti („ZMB“) navedene u članu 6 stav 1 tačka c Direktive (EU) 2016/798 za nadzor upravljanja bezbjednošću od strane nacionalnih organa za bezbjednost nakon što je jedinstveni sertifikat o bezbjednosti izdat željezničkim prevoznicima ili nakon što je sertifikat o bezbjednosti izdat upravljačima infrastrukture.

Član 2

Definicija

Za potrebe ovog Pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „tijelo za sertifikaciju bezbjednosti“ znači tijelo odgovorno za izdavanje jedinstvenog sertifikata o bezbjednosti, bilo Agencija ili nacionalni organ za bezbjednost;
- (b) „preostali nedostatak“ znači manji nedostatak utvrđen tokom procjene zahtjeva za jedinstveni sertifikat o bezbjednosti ili sertifikat o bezbjednosti koji ne utiče na njegovo izdavanje i može se odložiti za kasniji nadzor.

Član 3

Postupak nadzora

1. Nacionalni organi za bezbjednost primjenjuju postupak nadzora utvrđen u Prilogu I.
2. Nacionalni organi za bezbjednost uspostavljaju interne mehanizme ili procedure za upravljanje postupkom nadzora.
3. U svrhu nadzora, nacionalni organi za bezbjednost prihvataju sertifikate, rješenja ili ateste za proizvode ili usluge koje pružaju željeznički prevoznici i upravljači infrastrukture ili njihovi izvođači radova, partneri ili dobavljači, izdate u skladu sa relevantnim pravom EU ili Crne Gore, kao dokaz o sposobnosti željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture da ispune relevantne zahtjeve utvrđene Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2018/762.

Član 4

Tehnike nadzora

Nacionalni organi za bezbjednost određuju odgovarajuće tehnike, kao što su revizije i inspekcije, i biraju najprikladnije prilikom planiranja svojih aktivnosti nadzora.

Član 5

Veze između nadzora i procjene

1. Radi obnavljanja ili ažuriranja jedinstvenih sertifikata o bezbjednosti ili garancija bezbjednosti, nadzorni nacionalni organ za bezbjednost koristi i, gdje je to prikladno, razmjenjuje informacije o učinku sistema upravljanja bezbjednošću prikupljene tokom svojih aktivnosti nadzora.
2. U slučajevima kada nacionalni organ za bezbjednost iz stava 1, koji je odgovoran za bezbjednost, nije odgovoran za izdavanje jedinstvenog sertifikata o bezbjednosti ili garancije bezbjednosti, on odmah koordinira sa Agencijom EU koja djeluje kao tijelo za sertifikaciju bezbjednosti ili, u slučaju

prekogranične infrastrukture, sa relevantnim nacionalnim organom za bezbjednost, na njen zahtjev, po prijemu zahtjeva za obnovu ili ažuriranje. Na osnovu rezultata koordinacije iz prvog podstava, nacionalni organ za bezbjednost identifikuje i usmjerava informacije relevantne za procjenu funkcionisanja sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture, uključujući najmanje:

- (a) opis glavnih nedostataka koji mogu uticati na bezbjednosne performanse ili prouzrokovati značajne rizike po bezbjednost, i sva druga problematična područja identifikovana tokom aktivnosti nadzora od prethodne procjene;
- (b) status akcionog plana/planova koje je utvrdilo željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture radi rešavanja glavnih nedostataka i svih drugih problematičnih oblasti navedenih u tački (a) i odgovarajuće mjere koje su preduzeli nacionalni organi za bezbjednost radi praćenja rešavanja tih problema;
- (c) pregled bezbjednosnih performansi željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture koji posluje u svojoj državi članici ili Crnoj Gori;
- (d) status akcionog plana/planova koje je utvrdio željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture radi rešavanja preostalih nedostataka iz prethodne procjene.

Član 6

Kompetencije osoblja uključenog u nadzor

1. Nacionalni organi za bezbjednost osiguravaju da osoblje uključeno u nadzor ima sljedeće kompetencije:
 - (a) poznavanje relevantnog regulatornog okvira koji se primjenjuje na nadzor;
 - (b) poznavanje funkcionisanja željezničkog sistema;
 - (c) odgovarajući nivo kritičkog analitičkog razmišljanja;
 - (d) iskustvo u nadzoru sistema upravljanja bezbjednošću ili sličnog sistema u željezničkom sektoru, ili sistema upravljanja bezbjednošću u sektoru sa sličnim operativnim i tehničkim izazovima;
 - (e) vještine vođenja intervjua i iskustvo u toj oblasti;
 - (f) vještine rješavanja problema, komunikacije i timskog rada.
2. U slučaju timskog rada, kompetencije se mogu dijeliti između članova tima.
3. Radi obezbjeđivanja pravilne primjene stava 1, nacionalni organi za bezbjednost uspostavljaju sistem upravljanja kompetencijama koji obuhvata sljedeće:
 - (a) razvoj profila kompetencija za svako radno mjesto, poziciju ili ulogu;
 - (b) zapošljavanje lica u skladu sa utvrđenim profilima kompetencija;
 - (c) održavanje, razvoj i procjenu kompetencija osoblja u skladu sa utvrđenim profilima kompetencija.

Član 7

Kriterijumi za odlučivanje

1. Nacionalni organ za bezbjednost uspostavlja i objavljuje kriterijume za odlučivanje na osnovu kojih procjenjuje, prvo, da li željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture pravilno primjenjuje sistem upravljanja bezbjednošću i, drugo, efikasnost sistema upravljanja bezbjednošću u kontroli bezbjednosnih rizika povezanih sa aktivnostima željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture. Ovi kriterijumi uključuju informacije o tome kako nacionalni organ za bezbjednost postupa sa i rješava neusaglašenosti utvrđene u sistemu upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika ili upravljača infrastrukture.
2. Nacionalni organ za bezbjednost uspostavlja i objavljuje postupak kojim se objašnjava kako željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture i svaka druga zainteresovana strana mogu da se žale na odluke donijete tokom aktivnosti nadzora.

Član 8

Koordinacija nacionalnih organa za bezbjednost i saradnja sa drugim organima

1. Nacionalni organi za bezbjednost koji su uključeni u nadzor upravljača infrastrukture sa prekograničnom infrastrukturom ili železničkog prevoznika koje posluje u više od jedne države članice koordiniraju svoj pristup nadzoru u skladu sa članom 17, stav 7 i 9 Direktive (EU) 2016/798. Nakon dodjele sertifikata o bezbjednosti ili jedinstvenog sertifikata o bezbjednosti, nacionalni organi za bezbjednost odmah odlučuju koji će od njih voditi koordinaciju nadzora nad pravilnom primjenom i učinkom sistema upravljanja bezbjednošću, bez uticaja na obaveze nacionalnih organa za bezbjednost prema članu 16 stav 2, navođenje d i j i članu 17 Direktive (EU) 2016/798.

2. Za potrebe stava 1, nacionalni organi za bezbjednost razvijaju mehanizme zasnovane na okviru za koordinisani i zajednički nadzor utvrđenom u Prilogu II. 3. Pored toga, nacionalni organi za bezbjednost razvijaju mehanizme saradnje sa nacionalnim istražnim tijelima, tijelima koja izdaju sertifikate subjektima zaduženim za održavanje i drugim nadležnim organima.

Član 9

Stupanje na snagu

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

Broj: 1-24/26

Podgorica, 1. aprila 2026. godine

Predsjednik Savjeta Agencije,
Lazar Miljanić, s.r.

PRILOG I

Postupak nadzora iz člana 3

1. OPŠTE ODREDBE

Nacionalni organi za bezbjednost razvije strukturirani postupak koji se može revidirati za cijelu aktivnost, uzimajući u obzir elemente navedene u nastavku. Ovo će osigurati da je proces nadzora iterativan i da uzima u obzir potrebu za kontinuiranim poboljšanjem, kao što je prikazano na šemi u Prilogu.

2. USPOSTAVLJANJE STRATEGIJE I PLANA(OVA) NADZORA

Nacionalni organ za bezbjednost:

- (a) prikuplja i analizira podatke/informacije iz različitih izvora kao doprinos strategiji i planu(ovima). Izvori mogu uključivati informacije prikupljene tokom procjene sistema upravljanja bezbjednošću, rezultate prethodnih aktivnosti nadzora, informacije iz ovlašćenja podsistema ili vozila, izvještaje/preporuke nacionalnih tijela za istraživanje nesreća, druge izvještaje ili podatke o nesrećama/incidentima, godišnje izvještaje o bezbjednosti željezničkih prevoznika ili upravljača infrastrukture podnijete nacionalnom organu za bezbjednost, godišnje izvještaje o održavanju koje podnose subjekti zaduženi za održavanje, žalbe građana i druge relevantne izvore;
- (b) identifikovati oblasti rizika u strategiji nadzora za ciljne aktivnosti nadzora, uključujući, gdje je to primjereno, one koje proizilaze iz integracije i upravljanja ljudskim i organizacionim faktorima;
- (c) razviti plan ili planove nadzora, pokazujući kako će se sprovesti strategija nadzora tokom trajanja važećih sertifikata o bezbjednosti i garancija bezbjednosti;
- (d) izvršiti početnu procjenu resursa potrebnih za sprovođenje plana ili planova na osnovu identifikovanih ciljnih oblasti;
- (e) dodijeliti resurse za sprovođenje plana ili planova;
- (f) uključiti u strategiju i plan(ove) nadzora sva pitanja vezana za prekogranične operacije ili infrastrukturu u koordinaciji sa drugim nacionalnim organima za bezbjednost.

3. SAOPŠTAVANJE STRATEGIJE I PLANA/PLANOVA NADZORA

Nacionalni organ za bezbjednost mora:

- (a) saopštiti opšte ciljeve strategije nadzora i opšte obrazloženje plana/planova relevantnim željezničkim prevoznicima ili upravljačima infrastrukture i, gdje je to potrebno, drugim zainteresovanim stranama;
- (b) saopštiti opšte obrazloženje kako će se plan/planovi nadzora sprovesti relevantnim željezničkim prevoznicima ili upravljačima infrastrukture.

4. SPROVOĐENJE AKTIVNOSTI NADZORA

Nacionalni organ za bezbjednost mora:

- (a) sprovesti plan/planove;
- (b) preduzeti srazmerne mjere ako željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture ne ispunjava svoje zakonske obaveze, uključujući, gdje je to potrebno, izdavanje hitnih bezbjednosnih upozorenja i primjenu privremenih bezbjednosnih mjera;
- (c) procijeniti u kojoj mjeri je željeznički prevoznik ili upravljač infrastrukture, u određenom roku, adekvatno razvio i sproveo akcioni plan/planove za ispravljanje neusaglašenosti ili rješavanje preostalih nedostataka;
- (d) dokumentovati rezultate svojih nadzornih aktivnosti.

5. ISHOD NADZORNIH AKTIVNOSTI

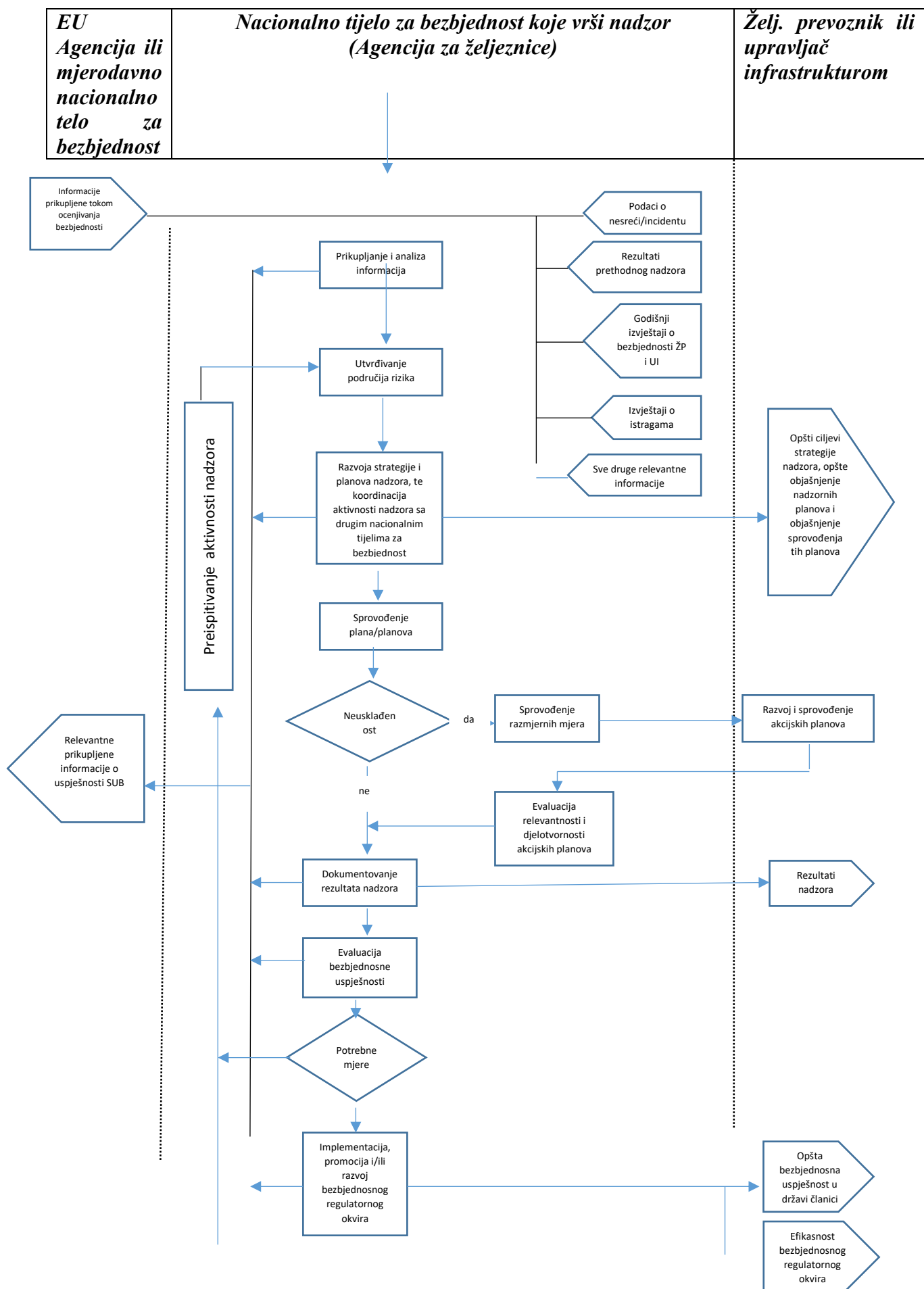
Nacionalni organ za bezbjednost će:

- (a) dijeliti rezultate svojih nadzornih aktivnosti sa nadležnim železničkim prevoznikom ili upravljačem infrastrukture, uključujući identifikaciju oblasti u kojima železnički prevoznik ili upravljač infrastrukture pokazuje neusaglašenost i oblasti dobre prakse za podršku poboljšanju bezbjednosti;
- (b) imati pregled bezbjednosnih performansi pojedinačnih željezničkih prevoznika ili upravljača infrastrukture koji posluju u njegovoj državi;
- (c) objavljivati i saopštavati nadležnim zainteresovanim stranama svoja mišljenja o ukupnim bezbjednosnim performansama u državi;
- (d) objavljivati i saopštavati nadležnim zainteresovanim stranama svoja mišljenja o efikasnosti regulatornog okvira za bezbjednost;
- (e) koristiti i, gdje je to prikladno, dijeliti informacije o performansama sistema upravljanja bezbjednošću prikupljene tokom nadzora železničkih prevoznika ili upravljača infrastrukture, prije ponovne procjene zahtjeva za obnovu ili ažuriranje jedinstvenog sertifikata o bezbjednosti ili potvrde o bezbjednosti, sa Agencijom EU koja djeluje kao tijelo za sertifikaciju bezbjednosti ili, u slučaju prekogranične infrastrukture, sa nadležnim nacionalnim organom za bezbjednost;
- (f) gdje je to potrebno, preduzima mjere sprovođenja, utvrđuje da li postoji razlog za ograničavanje ili poništavanje jedinstvenog bezbjednosnog sertifikata ili garancije bezbjednosti, a u slučajevima kada nije nadležno da izda jedinstveni bezbjednosni sertifikat ili garanciju bezbjednosti, obavještava o tome nadležni organ.

6. PREISPITIVANJE AKTIVNOSTI NADZORA

Na temelju prikupljenih informacija i iskustva stečenog tijekom aktivnosti nadzora te bezbjednosne uspješnosti na pojedinačnoj razini i razini države članice nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost u redovitim razmacima mora:

- (a) preispitati strategiju i plan/planove nadzora da bi provjerilo prikladnost prvobitne ciljane aktivnosti, korištenja podacima/informacijama iz različitih izvora, ishoda nadzora i raspodjele sredstava, te prema potrebi promijeniti prioritete;
- (b) prema potrebi revidirati plan ili planove te razmotriti uticaj izmjena na nadzornu strategiju;
- (c) prema potrebi svojoj državi doprinijeti svojim mišljenjima i predlozima radi uklanjanja svih nedostataka u bezbjednosnom regulatornom okviru.



PRILOG II

Okvir za koordinisani i zajednički nadzor iz člana 8 stav 2

Nadležni nacionalni organi za bezbjednost razvije mehanizme zasnovane na sljedećim principima i specifičnim elementima:

1. sporazum o tome koji železnički prevoznici i upravljači infrastrukture posluju na način koji zahtjeva koordinisani ili zajednički nadzor;
2. sporazum o zajedničkom jeziku/jezicima i nivou povjerljivosti informacija koje se koriste u svrhu njihovih mehanizama koordinacije;
3. sporazum o tome koje se informacije razmjenjuju i vremenski rokovi za takvu razmjenu:
 - (a) razmjena relevantnih informacija o željezničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture identifikovanim u tački 1 i dijeljenje rezultata njihovih aktivnosti procjene;
 - (b) gdje je to potrebno, dostavljanje kopija sertifikata o bezbjednosti;
 - (c) gdje je to potrebno, dijeljenje rezultata povezanih aktivnosti nadzora, uključujući sprovođenje odluka i mjera;
 - (d) razmjena informacija o bezbjednosnim performansama željezničkih prevoznika i upravljača infrastrukture identifikovanih u tački 1 u državi;
4. razmjena kriterijuma za donošenje odluka:
 - a) razmjena informacija o tome kako svaki nacionalni organ za bezbjednost definiše ciljeve svojih aktivnosti za svakog železničkog prevoznika i upravljača infrastrukture kao dio plana nadzora;
 - (b) uspostavljanje dijaloga između relevantnih nacionalnih organa za bezbjednost o predloženom odgovoru za rješavanje glavnih nedostataka u usklađenosti;
5. upravljanje koordinacijom:
 - (a) razmjena postojećih strategija i planova nadzora;
 - (b) identifikovanje zajedničkih tačaka interesa i/ili zajedničkih problema;
 - (c) efikasno planiranje pojedinačnih, koordinisanih ili zajedničkih inicijativa koje ne izazivaju nepotrebne neprijatnosti železničkim prevoznicima i upravljačima infrastrukture i izbjegavanje preklapanja u obimu tih inicijativa;
6. dogovor, gdje je to prikladno, o tome koji nacionalni organ (ili organi) za bezbjednost treba da završe mjere usmjerene na rješavanje preostalih nedostataka koji su odloženi zbog nadzora.
7. dogovor o tome koje oblasti zahtjevaju koordinisan ili zajednički pristup:
 - (a) identifikacija glavnih rizika za relevantne železničke prevoznike i upravljače infrastrukture koje nacionalni organi za bezbjednost treba da riješe na koordinisan ili zajednički način;
 - (b) gdje je to prikladno, sporazum o tome koji nacionalni organ za bezbjednost će voditi aktivnosti po kojim pitanjima, na osnovu dobro definisanih kriterijuma;
 - (c) gdje je to prikladno, sporazum o tome koje vrste zajedničkih aktivnosti nadzora će se sprovoditi;
 - (d) sporazum o tome kako obavijestiti železničke prevoznike i upravljače infrastrukture o mehanizmima i sporazumima koje su uspostavili nacionalni organi za bezbjednost;

8. razmjena dobrih praksi:

- (a) razvoj mehanizama za redovan pregled i koordinaciju aktivnosti nadzora za relevantne željezničke prevoznike i upravljače infrastrukture;
- (b) razvoj mehanizama za procjenu efikasnosti koordinacije i saradnje između nacionalnih organa za bezbjednost, uključujući i EU Agenciju gdje je to prikladno.

954.

Na osnovu člana 56 stav 3 Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice („Službeni list CG”, broj 160/25), Agencija za željeznice donijela je

P R A V I L N I K

O ZAJEDNIČKOJ BEZBJEDNOSNOJ METODI U VEZI SA ZAHTJEVIMA ZA SISTEM UPRAVLJANJA BEZBJEDNOŠĆU

Član 1

Predmet i područje primjene

Ovim Pravilnikom se utvrđuju zajedničke bezbjednosne metode („CSM-ovi”) u vezi sa zahtjevima za sisteme upravljanja bezbjednošću, koji se odnose na željezničke prevoznike i upravljače infrastrukturom, kako je određeno u članu 6. stav 1, tačka (f) Direktive (EU) 2016/798.

Ovaj se Pravilnik primjenjuje na jedinstvene potvrde o bezbjednosti i sertifikate o bezbjednostii koji su izdazi na temelju Direktive (EU) 2016/798.

Član 2

Definicija

Za potrebe ovog Pravilnika „tijelo za izdavanje sertifikata o bezbjednosti” znači tijelo koje je odgovorno za izdavanje jedinstvene potvrde o bezbjednosti, a to je EU Agencija za željeznice ili nacionalno tijelo nadležno za bezbjednost.

Član 3

Zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću koji se odnose na željezničke prevoznike

Željeznički prevoznici uspostavljaju sisteme upravljanja bezbjednošću u skladu sa zahtjevima utvrđenim u Prilogu I. Ti se zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću primjenjuju na jedinstvene potvrde o bezbjednosti iz člana 10. Direktive (EU) 2016/798 za potrebe ocjenjivanja zahtjeva i nadzora.

Član 4

Zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću koji se odnose na upravljače infrastrukturom

Upravljači infrastrukturom uspostavljaju sisteme upravljanja bezbjed u skladu sa zahtjevima utvrđenim u Prilogu II. Ti se zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću primjenjuju na sertifikate o bezbjednosti iz člana 12. Direktive (EU) 2016/798 za potrebe ocjenjivanja zahtjeva i nadzora.

Član 5

Prilozi

Prilozi I i II čine sastavni dio ovog pravilnika.

Član 6

Prestanak važenja propisa

Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje da važi Pravilnik o o zajedničkoj bezbjednosnoj metodi za ocjenu usaglašenosti sa zahtjevima za dobijanje sertifikata o bezbjednosti („Sl. list CG“ br. 60/19):

Član 7
Stupanje na snagu

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 1-25/26

Podgorica, 1. aprila 2026. godine

Predsjednik Savjeta Agencije,
Lazar Miljanić, s.r.

PRILOG I

Zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću koji se odnose na željezničke prevoznike

1. KONTEKST ORGANIZACIJE

1.1. Organizacija mora:

- (a) opisati vrstu, opseg i područje djelatnosti;
- (b) identifikovati ozbiljne bezbjednosne rizike koji nastaju zbog njenih djelatnosti željezničkog prevoza bez obzira na to izvodi li ih sama ili ih izvode izvođači, partneri ili dobavljači pod njenom kontrolom;
- (c) identifikovati zainteresovane strane (npr. regulatorna tijela, tijela vlasti, upravljače infrastrukture, izvođače, dobavljače, partnere), uključujući strane van željezničkog sistema važne za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (d) identifikovati i poštovati pravne i druge zahtjeve povezane sa bezbjednošću koji potiču od zainteresovanih strana iz tačke (c);
- (e) pobrinuti se da se zahtjevi iz tačke (d) uzimaju u obzir pri izradi, primjeni i održavanju sistema upravljanja bezbjednošću;
- (f) opisati područje primjene sistema upravljanja bezbjednošću uzimajući u obzir zahtjeve iz tačke (d) i pritom navesti koji je dio djelatnosti njime obuhvaćen.

2. VODENJE

2.1. Vođenje i predanost

2.1.1. Uprava mora demonstrirati liderstvo i predanost razvoju, primjeni, održavanju i kontinuiranom poboljšavanju sistema upravljanja bezbjednošću tako što će:

- (a) preuzeti cjelokupnu odgovornost za sigurnost;
- (b) aktivnostima i odnosom s osobljem i izvođačima osigurati da su rukovodioci na različitim nivoima organizacije predani bezbjednosti;
- (c) pobrinuti se da su bezbjednosna politika i bezbjednosni ciljevi uobličeni, razumljivi i u skladu sa strateškim usmjerenjem organizacije;
- (d) pobrinuti se za integraciju zahtjeva za sistem upravljanja bezbjednošću u poslovne procese organizacije;
- (e) osigurati raspoloživost resursa potrebnih za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (f) pobrinuti se da sistem upravljanja bezbjednošću djelotvorno obuzdava bezbjednosne rizike koje prouzrokuje organizacija;
- (g) poticati osoblje na doprinos postizanju usklađenosti sa zahtjevima za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (h) podržavati kontinuirano poboljšavanje sistema upravljanja bezbjednošću;
- (i) pobrinuti se da se bezbjednost uzima u obzir pri identifikaciji rizika u poslovanju organizacije i upravljanju njima te objasniti kako će se uočiti i riješiti razilaženje bezbjednosti i drugih poslovnih ciljeva;
- (j) promovisati pozitivnu kulturu bezbjednosti.

2.2. Sigurnosna politika

2.2.1. Uprava sastavlja dokument o bezbjednosnoj politici organizacije koji:

- (a) mora biti primjeren vrsti i opsegu djelatnosti željezničkog prevoza organizacije;
- (b) odobrava izvršni direktor organizacije (ili predstavnik uprave);
- (c) aktivno se sprovodi, o njemu je obaviješteno sve osoblje i na raspolaganju mu je.

2.2.2. Sigurnosna politika mora:

- (a) obuhvatati predanost ispunjavanju svih pravnih i drugih zahtjeva povezanih sa bezbjednošću;
- (b) dati okvir za postavljanje bezbjednosnih ciljeva i ocjenjivanje bezbjednosne uspješnosti organizacije s obzirom na te ciljeve;

- (c) obuhvatati predanost kontroli bezbjednosnih rizika koji nastaju zbog vlastitih ili tuđih aktivnosti;
- (d) obuhvatati predanost kontinuiranom poboljšavanju sistema upravljanja bezbjednošću;
- (e) pratiti poslovnu strategiju i ocjenu bezbjednosne uspješnosti organizacije.

2.3. Organizacijske uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja

2.3.1. Odgovornosti, dužnosti i ovlašćenja osoblja čija uloga utiče na bezbjednost (uključujući rukovodioce i drugo osoblje koje sudjeluje u zadacima povezanim sa bezbjednošću) definišu se na svim nivoima u organizaciji, dokumentovanju, dodjeljuju te saopštavaju osoblju.

2.3.2. Organizacija se dužna pobrinuti da osoblje s delegiranim odgovornostima za zadatke povezane sa bezbjednošću ima ovlašćenja, znanje i primjerene resurse za obavljanje tih zadataka, te da ih pri tome ne ometaju aktivnosti u okviru drugih poslovnih funkcija.

2.3.3. Delegiranje odgovornosti za zadatke povezane sa bezbjednošću mora se dokumentovati i saopštiti relevantnom osoblju, a oni to moraju razumjeti i prihvatiti.

2.3.4. Organizacija opisuje raspodjelu uloga iz stavka među poslovnim funkcijama unutar i, prema potrebi, van organizacije (vidjeti 5.3. Izvođači, partneri i dobavljači).

2.4. Savjetovanje s osobljem i drugim stranama

2.4.1. S osobljem, njihovim predstavnicima i vanjskim zainteresovanim stranama sprovode se, prema potrebi i na odgovarajući način, savjetovanja o razvoju, održavanju i poboljšavanju sistema upravljanja bezbjednošću u relevantnim dijelovima za koje su odgovorni, uključujući bezbjednosne aspekte operativnih postupaka.

2.4.2. Organizacija olakšava savjetovanje s osobljem tako što osigurava metode i načine za sudelovanje zaposlenih, dokumentovanje njihovih mišljenja i davanje povratnih informacija o tim mišljenjima.

3. PLANIRANJE

3.1. Mjere za suočavanje sa rizicima

3.1.1. Procjena rizika

3.1.1.1. Organizacija mora:

(a) identifikovati i analizirati sve operativne, organizacione i tehničke rizike relevantne za vrstu, opseg i područje djelatnosti organizacije. Takvi rizici obuhvataju one koji proizilaze iz ljudskih i organizacionih faktora poput radnog opterećenja, opisa posla, umora ili usklađenosti procedura te aktivnosti drugih zainteresiranih strana (vidjeti 1. Kontekst organizacije);

(b) procijeniti rizike iz tačke (a) primjenom odgovarajućih metoda procjene rizika;

(c) razviti i uvesti mjere bezbjednosti te identifikovati s njima povezane odgovornosti (vidjeti 2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja);

(d) razviti sistem za kontrolu djelotvornosti bezbjednosnih mjera (vidjeti 6.1. Kontrola);

(e) prema potrebi prepoznati potrebu za saradnjom s drugim zainteresovanim stranama (kao što su željeznički prevoznici, upravljači infrastrukturom, proizvođač, dobavljač za održavanje, subjekt nadležan za održavanje, imalac željezničkog vozila, pružaoc usluga i subjekt zadužen za nabavku) kada je riječ o zajedničkim rizicima i uvođenju odgovarajućih bezbjednosnih mjera;

(f) o rizicima obavještavati osoblje i uključene spoljašnje strane (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija).

3.1.1.2. Pri procjeni rizika organizacija uzima u obzir potrebu za definisanjem, uspostavljanjem i održavanjem bezbjedne radne sredine u skladu s mjerodavnim propisima, ponajprije Direktivom 89/391/EEZ.

3.1.2. Planiranje promjena

3.1.2.1. Organizacija mora identifikovati moguće sigurnosne rizike i odgovarajuće bezbjednosne mjere (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika) prije uvođenja promjene (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama) u skladu s postupkom upravljanja rizikom utvrđenim u uredbi Komisije (EU) br. 402/2013 (1), uključujući bezbjednosne rizike od samog procesa promjene.

3.2. Sigurnosni ciljevi i planiranje

3.2.1. Organizacija utvrđuje bezbjednosne ciljeve za relevantne funkcije na relevantnim nivoima radi održavanja i, ako je to razumno izvodljivo, poboljšavanja bezbjednosne uspješnosti.

3.2.2. Sigurnosni ciljevi moraju biti:

- (a) dosljedni bezbjednosnoj politici i strateškim ciljevima organizacije (ako je primjenjivo);
- (b) povezani s prioritetnim rizicima koji utiču na bezbjednosnu uspješnost organizacije;
- (c) mjerljivi;
- (d) u skladu sa primjenjivim pravnim i drugim zahtjevima;
- (e) provjeravani s obzirom na to kako se ostvaruju i prema potrebi revidirani;
- (f) saopšteni.

3.2.3. Organizacija mora imati planove o tome kako će ostvariti bezbjednosne ciljeve.

3.2.4. Organizacija mora opisati strategiju i planove za kontrolu ostvarivanja bezbjednosnih ciljeva (vidjeti 6.1. Kontrola).

4. PODRŠKA

4.1. Resursi

4.1.1. Organizacija obezbjeđuje resurse, što obuhvata kompetentno osoblje i djelotvornu i korisnu opremu, potrebne za uspostavljanje, primjenu, održavanje i kontinuirano poboljšavanje sistema upravljanja bezbjednošću.

4.2. Kompetentnost

4.2.1. Sistemom upravljanja kompetencijama organizacija osigurava se da je osoblje s ulogom koja utiče na bezbjednost kompetentno za zadatke povezane sa bezbjednošću za koje je odgovorno (vidjeti 2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja), a obuhvata barem:

- (a) identifikaciju kompetencija (uključujući znanje, vještine, netehnička ponašanja i stajališta) potrebnih za zadatke povezane sa bezbjednošću;
- (b) načela odabira (potrebnu osnovnog novia obrazovanja, psihološku i tjelesnu sposobnost);
- (c) početno osposobljavanje, iskustvo i kvalifikacije;
- (d) tekuće osposobljavanje i periodičnu nadogradnju postojećih kompetencija;
- (e) periodično ocjenjivanje kompetentnosti i periodične provjere psihološke i tjelesne spremnosti kako bi se osigurala dugoročna postojanost kvalifikacija i vještina;
- (f) posebno osposobljavanje za odgovarajuće dijelove sistema upravljanja bezbjednošću kako bi osoblje moglo ispunjavati svoje zadatke povezane sa bezbjednošću.

4.2.2. Osoblju koje obavlja zadatke povezane sa bezbjednošću organizacija priprema program osposobljavanja, kako je navedeno u stavu 4.2.1. tačkama (c), (d) i (f), čime se osigurava:

- (a) da se program osposobljavanja izvodi u skladu s identifikovanim zahtjevima u pogledu kompetentnosti i prema pojedinačnim potrebama članova osoblja;
- (b) da se, prema potrebi, osposobljavanjem postigne da osoblje može raditi u svim radnim uslovima (uobičajenim, otežanim i izvanrednim);
- (c) da su trajanje i učestalost osposobljavanja za obnovu znanja primjereni ciljevima osposobljavanja;
- (d) da se za sve osoblje vodi evidencija (vidjeti 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);
- (e) da se program osposobljavanja redovito pregleda i preispituje (vidjeti 6.2. Unutrašnje revizije) te prema potrebi mijenja (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

4.2.3. Za članove osoblja koji su doživjeli nezgodu ili nesreću ili dugo bili odsutni sa posla uspostavljaju se programi za povratak na posao, što obuhvata dodatno osposobljavanje ako se utvrdi da je potrebno.

4.3. Upućenost

4.3.1. Uprava se mora pobrinuti da su njeni članovi i osoblje čija uloga utiče na bezbjednost upućeni u relevantnost, važnost i posljedice svojih aktivnosti te načina kako doprinose pravilnoj primjeni i djelotvornosti sistema upravljanja bezbjednošću, uključujući ostvarivanje bezbjednosnih ciljeva (vidjeti 3.2. Bezbjednosni ciljevi i planiranje).

4.4. Informacije i komunikacija

4.4.1. Organizacija određuje odgovarajuće komunikacione kanale kako bi osigurala da se među različitim razinama organizacije i vanjskim zainteresovanim stranama, među ostalim izvođačima, partnerima i dobavljačima, razmjenjuju informacije povezane sa bezbjednošću.

4.4.2. Kako bi se osiguralo da informacije povezane sa bezbjednošću dopru do osoba zaduženih za donošenje sudova i odluka, organizacija upravlja identifikacijom, primanjem, obradom, stvaranjem i širenjem takvih informacija.

4.4.3. Organizacija se mora pobrinuti da su informacije povezane sa bezbjednošću:

- (a) relevantne, potpune i razumljive ciljanim korisnicima;
- (b) valjane;
- (c) tačne;
- (d) dosljedne;
- (e) kontrolisane (vidjeti 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);
- (f) pravovremeno obznanjene;
- (g) primljene i razumljene.

4.5. Dokumentovane informacije

4.5.1. Dokumentacija o sistemu upravljanja bezbjednošću

4.5.1.1. Sastavlja se opis sistema upravljanja bezbjednošću koji sadržava:

- (a) popis i opis procesa i aktivnosti koji su povezani sa bezbjednošću željezničkih operacija, uključujući zadatke povezane sa bezbjednošću i s njima povezane odgovornosti (vidjeti 2.3. Organizacijske uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja);
- (b) interakciju tih procesa;
- (c) procedure ili druge dokumente u kojima je opisano kako se ti procesi sprovode;
- (d) popis izvođača, partnera i dobavljača te opis vrste i opsjega obavljenih usluga;
- (e) popis ugovornih aranžmana i drugih poslovnih sporazuma, sklopljenih između organizacije i drugih stranaka navedenih pod (d), potrebnih za kontrolu bezbjedonosnih rizika organizacije i onih povezanih s angažovanjem izvođača;
- (f) upućivanja na dokumentovane informacije koje se zahtijevaju ovim Pravilnikom.

4.5.1.2. Organizacija se mora pobrinuti da se, u skladu s članom 9. stav 6 Direktive (EU) 2016/798, odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za bezbjednost podnese godišnji izvještaj o bezbjednosti koji sadrži:

- (a) sintezu odluka o stepenu važnosti promjena povezanih sa bezbjednošću, uključujući pregled važnih promjena, u skladu s članom 18. stav 1 Uredbe (EU) br. 402/2013;
- (b) bezbjednosne ciljeve organizacije za sljedeću godinu ili sljedeće godine i koliko ozbiljno bezbjednosni rizici utiču na postavljanje tih ciljeva;
- (c) rezultate unutrašnje istrage o nesreći ili nezgodi (vidjeti 7.1. Pouke iz nesreća ili nezgoda) i drugih aktivnosti kontrole (vidjeti 6.1. Kontrola, 6.2. Unutrašnje revizije i 6.3. Preispitivanje koje provodi uprava) u skladu s člankom 5. stav 1 Uredbe Komisije (EU) br. 1078/2012 (1);
- (d) pojedinosti o napretku u rješavanju preostalih preporuka nacionalnih istražnih tijela (vidjeti 7.1. Pouke iz nesreća ili nezgoda);
- (e) bezbjedonosne pokazatelje organizacije utvrđene za ocjenjivanje bezbjednosne uspješnosti organizacije (vidjeti 6.1. Kontrola);
- (f) ako je primjenljivo, zaključke godišnjeg izvještja savjetnika za bezbjednost, kako je navedeno u RID-u (2), o aktivnostima organizacije koje se odnose na prevoz opasnih materija (3).

4.5.2. Sastavljanje i ažuriranje

4.5.2.1. Organizacija se mora pobrinuti da se pri sastavljanju i ažuriranju dokumentovanih informacija o sistemu upravljanja bezbjednošću upotrebljavaju odgovarajući formati i mediji.

4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija

4.5.3.1. Organizacija kontroliše dokumentovane informacije o sistemu upravljanja bezbjednošću, ponajprije njihovo čuvanje, distribuciju i promjene, kako bi se, prema potrebi, osigurala njihova raspoloživost, prikladnost i zaštita.

4.6. Integracija ljudskih i organizacijskih faktora

4.6.1. Organizacija mora demonstrirati sistemski pristup integraciji ljudskih i organizacijskih faktora u sistem upravljanja bezbjednošću. Taj pristup mora:

- (a) obuhvatati razvoj strategije i primjenu ekspertize i priznatih metoda iz područja ljudskih i organizacijskih faktora;
- (b) suzbijati rizike povezane s konstrukcijom i upotrebom opreme, zadacima, radnim uslovima i organizacijskim uređenjem uzimajući u obzir ljudske sposobnosti i ograničenja, te djelovanje na čovjekov učinak.

5. POSLOVANJE

5.1. Operativno planiranje i kontrola

5.1.1. Pri planiranju, razvoju, sprovođenju i preispitivanju svojih operativnih procesa organizacija se mora pobrinuti da se tokom poslovanja:

- (a) primjenjuju kriteriji za prihvatljivost rizika i bezbjednosne mjere (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika);
- (b) izrade planovi za ostvarivanje bezbjednosnih ciljeva (vidjeti 3.2. Bezbjednosni ciljevi i planiranje);
- (c) prikupljaju informacije za mjerenje pravilne primjene i djelotvornosti operativnih mehanizama (vidjeti 6.1. Kontrola).

5.1.2. Organizacija se mora pobrinuti da su joj operativni mehanizmi u skladu sa zahtjevima u pogledu bezbjednosti iz primjenjivih tehničkih specifikacija za interoperabilnost i odgovarajućim nacionalnim pravilima te svim drugim relevantnim zahtjevima (vidjeti 1. Kontekst organizacije).

5.1.3. Radi kontrole rizikâ, kad je to važno za sigurnost operativnih aktivnosti (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), u obzir se uzima barem sljedeće:

- (a) planiranje postojećih ili novih željezničkih trasa i novih željezničkih linija, uključujući uvođenje novih tipova vozila, potreba za najom vozila i/ili angažovanjem radnika vanjskih strana te razmjena informacija o održavanju za potrebe poslovanja sa subjektima nadležnima za održavanje;
- (b) sastavljanje i primjena redova vožnje vozova;
- (c) priprema vozova ili vozila prije kretanja, uključujući provjere prije polaska i sastav vozova;
- (d) vozove u vožnji ili kretanje vozila u različitim uslovima saobraćaja (uobičajeni, otežani i izvanredni);
- (e) prilagođavanje prometa zahtjevima za povlačenje iz upotrebe i obavješćavanje o vraćanju u upotrebu koje izdaju subjekti nadležni za održavanje;
- (f) dopuštenja za kretanje vozila;
- (g) upotrebljivost interfejsa u kabinama mašinovođe i centrima za kontrolu vozova, te njihova upotrebljivost sa opremom koju upotrebljava osoblje za održavanje.

5.1.4. Radi kontrole dodjele odgovornosti, kad je to važno za bezbjednost operativnih aktivnosti, organizacija identifikuje odgovornosti za upravljanje sigurnom vožnjom vozova i kretanjem vozila te njihovu koordinaciju i definiše kako se relevantni zadaci koji utiču na bezbjedno pružanje svih usluga dodjeljuju kompetentnom osoblju unutar organizacije (vidjeti 2.3. Organizacijske uloge, odgovornosti, dužnosti i ovlašćenja) i, prema potrebi, drugim vanjskim kvalifikovanim stranama (vidjeti 5.3. Izvođači, partneri i dobavljači).

5.1.5. Radi kontrole informacija i komunikacije, kad je to važno za bezbjednost operativnih aktivnosti (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija), relevantnom osoblju (npr. osoblje vozova) daju se pojedinosti o svim specifičnim uslovima putovanja, uključujući, prema potrebi, relevantne promjene koje mogu prouzrokovati opasnost, privremena ili trajna operativna ograničenja (npr. zbog posebne vrste vozila ili određenih trasa) i uslove za naročite pošiljke.

5.1.6. Radi kontrole kompetentnosti, kad je to važno za bezbjednost operativnih aktivnosti (vidjeti 4.2. Kompetentnost), organizacija, u skladu s mjerodavnim propisima (vidjeti 1. Kontekst organizacije), svojem osoblju osigurava:

- (a) usklađenost s njihovim osposobljavanjem i upustvima za rad te, prema potrebi, preduzimanje korektivnih mjera;
- (b) posebno osposobljavanje u slučaju predviđenih promjena koje utiču na izvođenje operacija ili zadaci osoblja;
- (c) uvođenje odgovarajućih mjera nakon nesreća i nezgoda.

5.2. Upravljanje imovinom

5.2.1. Organizacija upravlja bezbjednosnim rizicima povezanim s fizičkom imovinom tokom njenog životnog ciklusa (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), od konstruisanja do zbrinjavanja, i u svim fazama životnog ciklusa ispunjava zahtjeve povezane s ljudskim faktorima.

5.2.2. Organizacija mora:

- (a) pobrinuti se da se imovina upotrebljava u predviđenu svrhu i pritom je održavati u bezbjednom radnom stanju, prema potrebi u skladu s članom 14. stav 2 Direktive (EU) 2016/798, i na očekivanoj razini djelotvornosti;
- (b) upravljati imovinom u operacijama u uobičajenim i otežanim uvjetima;
- (c) u najkraćem razumno ostvarivom roku otkriti primjere neusklađenosti s operativnim zahtjevima prije ili tokom rada imovine, uključujući, prema potrebi, primjenu ograničenja upotrebe kako bi se osiguralo bezbjedno radno stanje imovine (vidjeti 6.1. Kontrola).

5.2.3. Organizacija se mora pobrinuti da njeni mehanizmi upravljanja imovinom, prema potrebi, ispunjavaju sve bitne zahtjeve, kako su utvrđeni u odgovarajućim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost, i sve druge relevantne zahtjeve (vidjeti 1. Kontekst organizacije).

5.2.4. Radi kontrole rizikâ, kad je to važno za pružanje usluga održavanja (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), u obzir se uzima barem sljedeće:

- (a) utvrđivanje, na temelju planirane i stvarne upotrebe imovine te njenih konstruktivnih karakteristika, postoji li potreba za održavanjem kako bi se imovinu očuvalo u bezbjednom radnom stanju;
- (b) upravljanje povlačenjem imovine iz upotrebe radi održavanja kad se otkriju kvarovi ili kad se stanje imovine pogorša tako da više nije u granicama sigurnog radnog stanja iz tačke (a);
- (c) upravljanje povratkom imovine u upotrebu uz eventualna ograničenja nakon provedenog održavanja kako bi se osiguralo da se nalazi u bezbjednom radnom stanju;
- (d) upravljanje opremom za kontrolu i mjerenje kako bi se osiguralo da je prikladna za svoju namjenu.

5.2.5. Radi kontrole informacija i komunikacije, kad je to važno za sigurno upravljanje imovinom (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija), organizacija uzima u obzir:

- (a) razmjenu relevantnih informacija unutar organizacije ili s vanjskim subjektima nadležnima za održavanje (vidjeti 5.3. Izvođači, partneri i dobavljači), ponajprije o kvarovima povezanim sa bezbjednošću, nesrećama, nezgodama i eventualnim ograničenjima upotrebe imovine;
- (b) sledivost svih potrebnih informacija, uključujući informacije koje se odnose na tačku (a) (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija te 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);
- (c) uspostavljanje i vođenje evidencije uključujući upravljanje promjenama koje utječu na bezbjednost imovine (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

5.3. Izvođači, partneri i dobavljači

5.3.1. Organizacija identifikuje i kontroliše bezbjednosne rizike koji proizlaze iz izdvojenih aktivnosti, uključujući operacije ili saradnju s izvođačima, partnerima i dobavljačima.

5.3.2. Radi kontrole sigurnosnih rizikâ iz stava 5.3.1., organizacija definiše kriterijume za odabir izvođača, partnera i dobavljača te ugovorne uslove koje oni moraju ispuniti, uključujući:

- (a) pravne i druge zahtjeve u pogledu bezbjednosti (vidjeti 1. Kontekst organizacije);
- (b) kompetentnost potrebnu za obavljanje zadataka iz ugovora (vidjeti 4.2. Kompetentnost);
- (c) odgovornosti za zadatke koje treba obaviti;

(d) očekivanu bezbjednosnu uspješnost koju treba održati dok traje ugovor;
(e) obaveze u vezi sa razmjenom informacija povezanih sa bezbjednošću (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija); (f) sledljivost dokumenata povezanih sa bezbjednošću (4.5. Dokumentovane informacije).

5.3.3. U skladu sa procesom utvrđenim u članu 3. Uredbe (EU) br. 1078/2012 organizacija kontroliše:

(a) bezbjednosnu uspješnost svih aktivnosti i poslova izvođača, partnera i dobavljača kako bi se osiguralo da ispunjavaju zahtjeve iz ugovora;

(b) svijest izvođača, partnera i dobavljača o bezbjednosnim rizicima koje unose u operacije organizacije.

5.4. Upravljanje promjenama

5.4.1. Organizacija uvodi i kontroliše promjene sistema upravljanja bezbjednošću kako bi održala ili povećala bezbjednosnu uspješnost. To obuhvaća odluke u raznim fazama upravljanja promjenama i povezana preispitivanja bezbjednosnih rizika (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika).

5.5. Upravljanje vanrednim situacijama

5.5.1. Organizacija mora identifikovati vanredne situacije i povezane pravovremene mjere koje se preduzimaju za njihovo savladavanje (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika) i ponovno uspostavljanje normalnih radnih uslova u skladu s Uredbom (EU) 2015/995 (1).

5.5.2. Organizacija se mora pobrinuti da se za svaku identifikovanu vrstu vanredne situacije:

(a) odmah mogu kontaktirati hitne službe;

(b) hitnim službama daju svi relevantni podaci i to unaprijed, kako bi pripremile odgovor na vanrednu situaciju, kao i tokom same vanredne situacije;

(c) prva pomoć pruža unutar organizacije.

5.5.3. Organizacija mora identifikovati i dokumentovati uloge i odgovornosti svih stranaka u skladu s Uredbom (EU) 2015/995.

5.5.4. Organizacija mora imati planove djelovanja, uzbunjivanja i obavještanja u vanrednim situacijama, uključujući mehanizme za:

(a) uzbunjivanje svog osoblja koje je odgovorno za upravljanje vanrednim situacijama;

(b) prenošenje informacija svim stranama (npr. upravljačima infrastrukture, izvođačima, tijelima vlasti, hitnim službama), uključujući uputstva putnicima u vanrednim situacijama;

(c) donošenje svih potrebnih odluka u zavisnosti od vrste vanredne situacije.

5.5.5. Organizacija mora opisati kako su dodijeljeni resursi i sredstva za upravljanje vanrednim situacijama (vidjeti 4.1. Resursi) i kako su utvrđeni zahtjevi u pogledu osposobljavanja (vidjeti 4.2. Kompetentnost).

5.5.6. Mehanizmi za vanredne situacije redovno se testiraju u saradnji sa drugim zainteresovanim stranama i prema potrebi unapređuju.

5.5.7. Organizacija se mora pobrinuti da upravljač infrastrukture može lako i bez odgađanja stupiti u vezu sa nadležnim kompetentnim osobljem koje ima odgovarajuće jezičke vještine i koje mu može dati odgovarajuće informacije.

5.5.8. Organizacija mora imati postupak za stupanje u vezu sa subjektom nadležnim za održavanje ili imaoce željezničkih vozila u vanrednim situacijama.

6. OCJENJIVANJE USPJEŠNOSTI

6.1. Kontrola

6.1.1. Organizacija mora sprovoditi kontrolu u skladu s Uredbom (EU) br. 1078/2012 radi:

(a) provjere pravilne primjene i djelotvornosti svih postupaka i procedura u sistemu upravljanja bezbjednošću, uključujući tehničke, operativne i organizacijske sigurnosne mjere;

(b) provjere pravilne primjene sistema upravljanja bezbjednošću u cjelini te ostvaruju li se njime očekivani rezultati;

(c) istraživanja ispunjava li sistem upravljanja bezbjednošću zahtjeve iz ovog Pravilnika;

(d) identifikacije, sprovođenja i ocjenjivanja djelotvornosti korektivnih mjera (vidjeti 7.2. Kontinuirano poboljšavanje), prema potrebi, ako se otkrije bilo kakav relevantan primjer neusklađenosti s tačkama (a), (b) i (c).

6.1.2. Organizacija na svim svojim nivoima redovnoo kontroliše uspješnost izvođenja zadataka povezanih sa bezbjednošću i interveniše ako se one nepravilno izvode.

6.2. Unutrašnje revizije

6.2.1. Organizacija nezavisno, nepristrasno i transparentno sprovodi unutrašnje revizije radi prikupljanja i analize informacija u svrhu svojih aktivnosti kontrole (vidjeti 6.1. Kontrola), što obuhvata:

(a) raspored planiranih unutrašnjih revizija, koji se može izmijeniti zavisno o rezultatima prethodnih pregleda i kontrola uspješnosti;

(b) prepoznavanje i odabir kompetentnih revizora (vidjeti 4.2. Kompetentnost);

(c) analizu i ocjenjivanje rezultata revizije;

(d) prepoznavanje potrebe za korektivnim mjerama ili mjerama za poboljšanje;

(e) provjeru realizacije i djelotvornosti tih mjera;

(f) dokumentaciju o sprovođenju i rezultatima revizija;

(g) obavještanje uprave o rezultatima revizija.

6.3. Preispitivanje koje sprovodi uprava

6.3.1. Uprava redovito preispituje kontinuiranu pogodnost i djelotvornost sistema upravljanja bezbjednošću te pritom u obzir uzima barem:

(a) detalje o napretku u preduzimanju preostalih mjera na temelju prethodnih preispitivanja koja je provela uprava;

(b) promjene vanjskih i unutarnjih okolnosti (vidjeti tačku 1. Kontekst organizacije);

(c) bezbjednosnu uspješnost organizacije s obzirom na:

i. ostvarivanje njenih bezbjednosnih ciljeva;

ii. rezultate aktivnosti kontrole, uključujući nalaze unutrašnje revizije, unutrašnje istrage nesreća/nezgoda i status njihovih mjera;

iii. relevantne zaključke nadzornih aktivnosti nacionalnog tijela nadležnog za bezbjednost;

(d) preporuke za unapređenje.

6.3.2. Na temelju rezultata preispitivanja uprava preuzima potpunu odgovornost za planiranje i sprovođenje potrebnih promjena sistema upravljanja bezbjednošću.

7. POBOLJŠAVANJE

7.1. Pouke iz nesreća ili nezgoda

7.1.1. Nesreće i nezgode povezane sa željezničkim operacijama organizacije moraju se:

(a) prijaviti, zabilježiti, istražiti i analizirati radi utvrđivanja uzroka;

(b) prijaviti nacionalnim tijelima na odgovarajući način.

7.1.2. Organizacija osigurava:

(a) da se preporuke nacionalnih tijela nadležnih za bezbjednost, nacionalnih tijela za istraživanje nesreća i iz istraga industrije ili internih istraga ocjenjuju i sprovode, prema potrebi ili ako je obavezno;

(b) da se razmatraju i uzimaju u obzir relevantni izvještaji ili informacije od drugih zainteresovanih strana poput željezničkih prevoznika, upravljača infrastrukture, subjekata nadležnih za održavanje i imaoća željezničkih vozila.

7.1.3. Organizacija upotrebljava informacije koje se odnose na istragu za preispitivanje procjene rizika (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), kako bi izvukla pouke sa ciljem poboljšanja bezbjednosti i, prema potrebi, uvela korektivne mjere ili mjere za poboljšanje (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

7.2. Kontinuirano poboljšavanje

7.2.1. Organizacija kontinuirano povećava pogodnost i djelotvornost svojeg sistema upravljanja bezbjednošću, uzimajući u obzir okvir utvrđen u Uredbi (EU) br. 1078/2012 i barem rezultate sljedećih aktivnosti:

- (a) kontrole (vidjeti 6.1. Kontrola);
- (b) unutrašnje revizije (vidjeti 6.2. Unutrašnje e revizije);
- (c) preispitivanja koje sprovodi uprava (vidjeti 6.3. Preispitivanje koje sprovodi uprava);
- (d) učenja na nesrećama i nezgodama (vidjeti 7.1. Pouke iz nesreća ili nezgoda).

7.2.2. Organizacija obezbjeđuje sredstva za poticanje osoblja i drugih zainteresiranih strana na aktivno učestvovanje u povećavanju bezbjednosti u okviru svojeg organizacijskog osposobljavanja.

7.2.3. Organizacija mora imati strategiju za kontinuirano poboljšavanje svoje kulture bezbjednosti, uz oslanjanje na upotrebu ekspertize i priznatih metoda za identifikovanje problema u ponašanju koji utiču na različite djelove sistema upravljanja bezbjednošću i uvođenje mjera za njihovo rješavanje.

PRILOG II.

Zahtjevi za sisteme upravljanja bezbjednošću koji se odnose na upravljače infrastrukture

1. KONTEKST ORGANIZACIJE

1.1. Organizacija mora:

- (a) opisati karakter i opseg svojih operacija;
- (b) identificirati ozbiljne bezbjednosne rizike koji nastaju zbog njenih djelatnosti željezničkog prevoza bez obzira na to izvodi li ih sama ili ih izvode izvođači, partneri ili dobavljači pod njenom kontrolom;
- (c) identifikovati zainteresovane strane (npr. regulatorna tijela, tijela vlasti, željezničke prevoznike, upravljače infrastrukture, izvođače, dobavljače, partnere), uključujući strane izvan željezničkog sistema koje su važne za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (d) identifikovati i poštovati pravne i druge zahtjeve povezane sa bezbjednošću koji potiču od zainteresovanih strana iz tačke (c);
- (e) pobrinuti se da se zahtjevi iz tačke (d) uzimaju u obzir pri izradi, primjeni i održavanju Sistema upravljanja bezbjednošću;
- (f) opisati područje primjene sistema upravljanja bezbjednošću uzimajući u obzir zahtjeve iz tačke (d) i pri tom navesti koji je dio djelatnosti njime obuhvaćen.

1.2. Za potrebe ovog Priloga primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „karakter”, kad je riječ o željezničkim operacijama koje izvode upravljači infrastrukture, znači karakterizaciju operacije s obzirom na područje – uključujući projektovanje i konstrukciju infrastrukture, održavanje infrastrukture, planiranje saobraćaja, upravljanje saobraćajem i kontrolu saobraćaja – i s obzirom na upotrebu željezničke infrastrukture, uključujući konvencionalne pruge i/ili pruge velike brzine, prevoz putnika i/ili roba;
- (b) „opsjeg”, kad je riječ o željezničkim operacijama koje izvode upravljači infrastrukture, znači opseg određen dužinom željezničkog kolosijeka i veličinom upravljača infrastrukture procijenjenom s obzirom na broj zaposlenih koji rade u željezničkom sektoru.

2. VODENJE

2.1. Vođenje i predanost

2.1.1. Uprava mora demonstrirati liderstvo i predanost razvoju, primjeni, održavanju i kontinuiranom poboljšavanju sistema upravljanja bezbjednošću tako što će:

- (a) preuzeti cjelokupnu odgovornost za bezbjednost;
- (b) aktivnostima i odnosom sa osobljem i izvođačima osigurati da su rukovodioci na različitim nivoima organizacije predani bezbjednosti;
- (c) pobrinuti se da su bezbjednosna politika i bezbjednosni ciljevi uobličeni, razumljivi i u skladu sa strateškim usmjerenjem organizacije;
- (d) pobrinuti se za integraciju zahtjeva za sistem upravljanja bezbjednošću u poslovne procese organizacije;
- (e) osigurati raspoloživost resursa potrebnih za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (f) pobrinuti se da sistem upravljanja bezbjednošću efikasno obuzdava sigurnosne rizike koje prouzrokuje organizacija;
- (g) motivisati osoblje na doprinos postizanju usklađenosti sa zahtjevima za sistem upravljanja bezbjednošću;
- (h) podržavati kontinuirano poboljšavanje sistem upravljanja bezbjednošću;
- i) pobrinuti se da se bezbjednost uzima u obzir pri identifikaciji rizika u poslovanju organizacije i upravljanju njima te objasniti kako će se uočiti i riješiti razilaženje bezbjednosti i drugih poslovnih ciljeva;
- (j) promovisati pozitivnu kulturu bezbjednosti.

2.2. Bezbjednosna politika

2.2.1. Uprava sastavlja dokument o bezbjednosnoj politici organizacije koji:

- (a) mora biti primjeren karakteru i opsegu željezničkih operacija organizacije;
- (b) odobrava izvršni direktor organizacije (ili predstavnik uprave);
- (c) aktivno se provodi, o njemu je obaviješteno svo osoblje i na raspolaganju mu je.

2.2.2. Bezbjednosna politika mora:

- (a) obuhvatati predanost ispunjavanju svih pravnih i drugih zahtjeva povezanih sa bezbjednošću;
- (b) dati okvir za postavljanje bezbjednosnih ciljeva i ocjenjivanje bezbjednosne uspješnosti organizacije s obzirom na te ciljeve;
- (c) obuhvatati predanost kontroli bezbjednosnih rizika koji nastaju zbog vlastitih ili tuđih aktivnosti;
- (d) obuhvatati predanost kontinuiranom poboljšavanju sistema upravljanja bezbjednošću;
- (e) pratiti poslovnu strategiju i ocjenu bezbjednosne uspješnosti organizacije.

2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja

2.3.1. Odgovornosti, dužnosti i ovlašćenja osoblja čija uloga utiče na bezbjednost (uključujući menadžere i drugo osoblje koje učestvuje u zadacima vezanim za bezbjednost) definisani su na svim nivoima u organizaciji, dokumentovani, dodijeljeni i saopšteni osoblju.

2.3.2. Organizacija mora da obezbijedi da osoblje sa delegiranim odgovornostima za zadatke vezane za bezbjednost ima ovlašćenja, znanje i adekvatne resurse za obavljanje ovih zadataka i da nije ometano aktivnostima u okviru drugih poslovnih funkcija.

2.3.3. Delegiranje odgovornosti za zadatke vezane za bezbjednost mora biti dokumentovano i saopšteno relevantnom osoblju, koje mora da ga razume i prihvati.

2.3.4. Organizacija opisuje raspodjelu uloga iz stava 2.3.1. među poslovnim funkcijama unutar i, po potrebi, van organizacije (videti 5.3. Izvođači radova, partneri i dobavljači).

2.4. Konsultacije sa osobljem i drugim stranama

2.4.1. Osoblje, njihovi predstavnici i spoljne zainteresovane strane biće konsultovani, po potrebi i pogodnosti, o razvoju, održavanju i poboljšanju sistema upravljanja bezbjednošću u relevantnim oblastima za koje su odgovorni, uključujući bezbjednosne aspekte operativnih procedura.

2.4.2. Organizacija će olakšati konsultacije sa osobljem pružanjem metoda i sredstava za učešće osoblja, dokumentovanje njihovih stavova i pružanje povratnih informacija o tim stavovima.

3. PLANIRANJE

3.1. Mjere za rješavanje rizika

3.1.1. Procjena rizika

3.1.1.1. Organizacija će:

- (a) identifikovati i analizirati sve operativne, organizacione i tehničke rizike relevantne za prirodu i obim poslovanja organizacije. Takvi rizici će uključivati barem one koji proizilaze iz ljudskih i organizacionih faktora kao što su obim posla, opisi poslova, zamor ili podobnost procedura i aktivnosti drugih zainteresovanih strana (videti 1. Kontekst organizacije);
- (b) procijeniti rizike navedene u tački (a) koristeći odgovarajuće metode procene rizika;
- (c) razviti i sprovesti mjere bezbjednosti i identifikovati odgovornosti povezane sa njima (videti 2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja);
- (d) razviti sistem za praćenje efikasnosti mjera bezbjednosti (videti 6.1. Kontrola);
- (e) gde je to prikladno, identifikovati potrebu za saradnjom sa drugim zainteresovanim stranama (kao što su željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture, proizvođač, dobavljač usluga održavanja, entitet zadužen za održavanje, imalac, pružalac usluga i entitet za nabavku) o zajedničkim rizicima i sprovođenju odgovarajućih mjera bezbjednosti;
- (f) saopštiti rizike osoblju i spoljnim stranama koje su uključene (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija);

3.1.1.2. pri procjeni rizika organizacija uzima u obzir potrebu za definisanjem, uspostavljanjem i održavanjem sigurne radne sredine u skladu s mjerodavnim propisima, ponajprije Direktivom 89/391/EEZ.

3.1.2. Planiranje promjena

3.1.2.1. Organizacija mora da identifikuje potencijalne bezbjednosne rizike i odgovarajuće bezbjednosne mjere (vidjeti 3.1.1. Procena rizika) prije sprovođenja promjene (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama) u skladu sa procesom upravljanja rizicima utvrđenim u Uredbi (EU) br. 402/2013, uključujući bezbjednosne rizike iz samog procesa promjena.

3.2. Bezbjednosni ciljevi i planiranje

3.2.1. Organizacija mora da uspostavi bezbjednosne ciljeve za relevantne funkcije na relevantnim nivoima kako bi održala i, gdje je to razumno izvodljivo, poboljšala bezbjednosne performanse.

3.2.2. Bezbjednosni ciljevi moraju biti: (

- a) u skladu sa bezbjednosnom politikom i strateškim ciljevima organizacije (ako je primjenljivo);
- (b) povezani sa prioritetnim rizicima koji utiču na bezbjednosne performanse organizacije; (
- c) mjerljivi;
- (d) u skladu sa važećim zakonskim i drugim zahtjevima;
- (e) praćeni u odnosu na postignuto i revidirani po potrebi;
- (f) saopšteni.

3.2.3. Organizacija mora da ima planove o tome kako će postići bezbjednosne ciljeve.

3.2.4. Organizacija mora da opiše strategiju i planove za kontrolu ostvarivanja ciljeva bezbjednosti (vidjeti 6.1. Kontrola).

4. PODRŠKA

4.1. Resursi

4.1.1. Organizacija mora da obezbijedi resurse, uključujući kompetentno osoblje i efikasnu i korisnu opremu, neophodne za uspostavljanje, implementaciju, održavanje i kontinuirano unaprijeđenje sistema upravljanja bezbjednošću.

4.2. Kompetencija

4.2.1. Sistem upravljanja kompetencijama organizacije mora da obezbijedi da je osoblje sa ulogom koja utiče na bezbjednost kompetentno za zadatke vezane za bezbjednost za koje je odgovorno (vidjeti 2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja), i mora da uključuje najmanje: (

- a) identifikaciju kompetencija (uključujući znanje, vještine, netehničko ponašanje i stavove) potrebnih za zadatke vezane za bezbjednost;
- (b) principe selekcije (potreban osnovni nivo obrazovanja, psihološka i fizička spremnost);
- (c) početnu obuku, iskustvo i kvalifikacije;
- (d) kontinuiranu obuku i periodično ažuriranje postojećih kompetencija;
- (e) periodičnu procjenu kompetencija i periodične provjere psihološke i fizičke spremnosti kako bi se osigurala dugoročna održivost kvalifikacija i vještina;
- (f) specifična obuka za relevantne djelove sistema upravljanja bezbjednošću kako bi se osoblju omogućilo da ispuni svoje zadatke vezane za bezbjednost.

4.2.2. Organizacija mora da pripremi program obuke za osoblje koje obavlja zadatke vezane za bezbjednost, kako je navedeno u stavu 4.2.1. tačkama (c), (d) i (f), osiguravajući da:

- (a) se program obuke sprovodi u skladu sa utvrđenim zahtevima za kompetencijom i individualnim potrebama osoblja;
- (b) gdje je to prikladno, obuka je osmišljena tako da omogući osoblju da radi u svim uslovima rada (normalnim, nepovoljnim i abnormalnim); (
- c) trajanje i učestalost osvježavajuće obuke odgovaraju ciljevima obuke;
- (d) se vode evidencije za sve osoblje (vidjeti 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);

(e) program obuke se redovno preispituje i revidira (videti 6.2. Interne revizije) i mijenja po potrebi (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

4.2.3. Programi povratka na posao uspostavljaju se za zaposlene koji su doživeli nesreću ili incident ili su bili odsutni sa posla duže vrijeme, uključujući dodatnu obuku ako se smatra neophodnim.

4.3. Svijest

4.3.1. Rukovodstvo mora da obezbijedi da su njegovi članovi i zaposleni čija uloga utiče na bezbjednost svjesni relevantnosti, važnosti i posljedica svojih aktivnosti i kako doprinose pravilnoj implementaciji i efikasnosti sistema upravljanja bezbjednošću, uključujući postizanje ciljeva bezbjednosti (vidjeti 3.2. Ciljevi bezbjednosti i planiranje).

4.4. Informacije i komunikacija

4.4.1. Organizacija mora da uspostavi odgovarajuće komunikacione kanale kako bi se osiguralo da se informacije vezane za bezbjednost dijele između različitih nivoa organizacije i sa spoljnim zainteresovanim stranama, uključujući izvođače radova, partnere i dobavljače.

4.4.2. Da bi se osiguralo da informacije vezane za bezbjednost dospeju do ljudi odgovornih za donošenje procena i odluka, organizacija upravlja identifikacijom, prijemom, obradom, kreiranjem i distribucijom takvih informacija.

4.4.3. Organizacija mora da obezbijedi da su informacije vezane za bezbjednost:

- (a) relevantne, potpune i razumljive ciljanim korisnicima;
- (b) validne;
- (c) tačne;
- (d) dosljedne;
- (e) kontrolisane (vidjeti 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);
- (f) blagovremeno obavještene;
- (g) primljene i shvaćene.

4.5. Dokumentovane informacije

4.5.1. Dokumentacija sistema upravljanja bezbjednošću

4.5.1.1. Uspostavlja se opis sistema upravljanja bezbjednošću, koji sadrži:

- (a) spisak i opis procesa i aktivnosti vezanih za bezbjednost železničkog saobraćaja, uključujući zadatke vezane za bezbjednost i njihove povezane odgovornosti (vidjeti 2.3. Organizacione uloge, dužnosti, odgovornosti i ovlašćenja);
- (b) interakciju ovih procesa;
- (c) procedure ili druge dokumente koji opisuju kako se ovi procesi sprovode;
- (d) spisak izvođača radova, partnera i dobavljača i opis vrste i obima pruženih usluga;
- (e) spisak ugovornih aranžmana i drugih poslovnih sporazuma zaključenih između organizacije i drugih strana navedenih u (d) neophodnih za kontrolu bezbjednosnih rizika organizacije i onih povezanih sa angažovanjem izvođača radova;
- (f) reference na dokumentovane informacije koje zahteva ovaj pravilnik.

4.5.1.2. Organizacija mora da obezbijedi da se, u skladu sa članom 9(6) Direktive (EU) 2016/798, godišnji izvještaj o bezbjednosti podnosi relevantnim nacionalnim organima za bezbjednost, koji sadrži:

- (a) sintezu odluka o nivou značaja promena vezanih za bezbjednost, uključujući pregled značajnih promjena, u skladu sa članom 18(1) Uredbe (EU) br. 402/2013;
- (b) ciljeve bezbjednosti organizacije za narednu godinu ili godine i ozbiljnost rizika bezbjednosti koji utiču na postavljanje tih ciljeva;
- (c) rezultate interne istrage nesreće ili incidenta (vidjeti 7.1. Lekcije naučene iz nesreća ili incidenata) i drugih kontrolnih aktivnosti (vidjeti 6.1. Kontrola, 6.2. Interne revizije i 6.3. Pregled upravljanja) u skladu sa članom 5(1) Uredbe (EU) br. 1078/2012;
- (d) detalje o napretku u rješavanju preostalih preporuka nacionalnih istražnih tijela (vidjeti 7.1. Lekcije naučene iz nesreća ili incidenata);

(e) indikatori bezbjednosti organizacije utvrđeni za procjenu bezbjednosnih performansi organizacije (vidjeti 6.1. Kontrola);

(f) gde je primjenljivo, zaključci godišnjeg izvještaja savjetnika za bezbjednost, kako je navedeno u RID (1), o aktivnostima organizacije u vezi sa prevozom opasnih materija (2).

4.5.2. Sastavljanje i ažuriranje

4.5.2.1. Organizacija mora da obezbijedi da se koriste odgovarajući formati i mediji pri sastavljanju i ažuriranju dokumentovanih informacija o sistemu upravljanja bezbjednošću.

4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija

4.5.3.1. Organizacija mora da kontroliše dokumentovane informacije o sistemu upravljanja bezbjednošću, posebno njihovo čuvanje, distribuciju i izmjene, kako bi se osigurala njihova dostupnost, pogodnost i zaštita, prema potrebi.

4.6. Integracija ljudskih i organizacionih faktora

4.6.1. Organizacija mora da demonstrira sistematski pristup integraciji ljudskih i organizacionih faktora u sistem upravljanja bezbjednošću. Ovaj pristup mora:

(a) da uključuje razvoj strategije i primjenu stručnosti i priznatih metoda u oblasti ljudskih i organizacionih faktora;

(b) da se bavi rizicima povezanim sa projektovanjem i upotrebom opreme, zadataka, uslova rada i organizacionih aranžmana, uzimajući u obzir ljudske sposobnosti i ograničenja i uticaj na ljudske performanse.

5. OPERACIJE

5.1. Operativno planiranje i kontrola

5.1.1. Prilikom planiranja, razvoja, sprovođenja i preispitivanja svojih operativnih procesa, organizacija mora da obezbijedi da:

(a) se kriterijumi prihvatanja rizika i mjere bezbjednosti (vidjeti 3.1.1. Procena rizika) primjenjuju tokom operacija;

(b) razvija planove za postizanje ciljeva bezbjednosti (vidjeti 3.2. Ciljevi bezbjednosti i planiranje);

(c) prikuplja informacije za mjerenje ispravne primjene i efikasnosti operativnih mehanizama (vidjeti 6.1. Kontrola).

5.1.2. Organizacija mora da obezbijedi da njeni operativni mehanizmi budu u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima važećih tehničkih specifikacija za interoperabilnost i relevantnim nacionalnim pravilima i sa svim drugim relevantnim zahtjevima (vidjeti 1. Kontekst organizacije).

5.1.3. Radi kontrole rizika, gdje je to relevantno za bezbjednost operativnih aktivnosti (vidjeti 3.1.1. Procena rizika), mora se uzeti u obzir najmanje sljedeće:

(a) uspostavljanje bezbjednih ograničenja za transport u svrhu planiranja saobraćaja i upravljanja saobraćajem na osnovu karakteristika projektovanja infrastrukture;

(b) planiranje saobraćaja, uključujući redove vožnje i raspodjelu voznih trasa;

(c) upravljanje saobraćajem u realnom vremenu u normalnim i pogoršanim uslovima, primjena ograničenja saobraćaja i upravljanje poremećajima u saobraćaju;

(d) određivanje uslova za prevoz naročitih pošiljaka.

5.1.4. Radi kontrole raspodjele odgovornosti, gdje je to relevantno za bezbjednost operativnih aktivnosti, organizacija mora da identifikuje odgovornosti za planiranje i upravljanje željezničkom mrežom i da definiše kako se relevantni zadaci koji utiču na bezbjedno pružanje svih usluga dodjeljuju kompetentnom osoblju unutar organizacije (vidjeti 2.3. Organizacione uloge, odgovornosti, dužnosti i ovlašćenja) i, gdje je to potrebno, drugim spoljnim kvalifikovanim stranama (vidjeti 5.3. Izvođači radova, partneri i dobavljači).

5.1.5. Radi kontrole informacija i komunikacije, gdje je to relevantno za bezbjednost operativnih aktivnosti (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija), relevantnom osoblju (npr. dispečerima vozova) moraju se pružiti informacije o specifičnim zahtjevima u vezi sa trasama vozova i kretanjem vozila,

uključujući, gdje je to potrebno, relevantne promjene koje mogu prouzrokovati opasnost, privremena ili trajna operativna ograničenja (npr. zbog održavanja pruge) i uslove za naročite pošiljke.

5.1.6. Radi kontrole kompetentnosti, gdje je to relevantno za bezbjednost operativnih aktivnosti (vidjeti 4.2. Kompetentnost), organizacija mora, u skladu sa relevantnim propisima (vidjeti 1. Kontekst organizacije), osigurati da njeno osoblje:

- (a) poštuje obuku i radna uputstva i, gdje je potrebno, preduzme korektivne mjere;
- (b) dobije posebnu obuku u slučaju očekivanih promjena koje utiču na obavljanje poslovanja ili zadatke osoblja;
- (c) sprovede odgovarajuće mjere nakon nesreća i incidenata.

5.2. Upravljanje imovinom

5.2.1. Organizacija mora upravljati bezbjednosnim rizicima povezanim sa fizičkom imovinom tokom njenog životnog ciklusa (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), od projektovanja do odlaganja, i mora ispunjavati zahtjeve ljudskog faktora u svim fazama životnog ciklusa.

5.2.2. Organizacija mora:

- (a) osigurati da se imovina koristi za svoju namjenu i održava u bezbjednom radnom stanju i na očekivanom nivou performansi;
- (b) upravlja imovinom u poslovanju pod normalnim i stresnim uslovima;
- (c) otkriti, čim je to razumno izvodljivo, slučajeve neusaglašenosti sa operativnim zahtjevima prije ili tokom rada sredstva, uključujući, gdje je to potrebno, primjenu ograničenja korišćenja kako bi se osiguralo bezbjedno radno stanje sredstva (vidjeti 6.1. Kontrola).

5.2.3. Organizacija mora da obezbijedi da njeni aranžmani za upravljanje sredstvima, gdje je to potrebno, ispunjavaju sve bitne zahtjeve, kako je navedeno u relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost, i sve druge relevantne zahteve (vidjeti 1. Kontekst organizacije).

5.2.4. U svrhu kontrole rizika, gdje je to relevantno za pružanje usluga održavanja (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), uzeće se u obzir najmanje sljedeće:

- (a) utvrđivanje, na osnovu planirane i stvarne upotrebe infrastrukture i njenih karakteristika projektovanja, da li je potrebno održavanje kako bi se infrastruktura održala u bezbjednom radnom stanju;
- (b) upravljanje povlačenjem sredstava iz upotrebe radi održavanja kada se otkriju nedostaci ili kada se stanje sredstava pogorša do te mjere da više nijesu u bezbjednom radnom stanju navedenom u tački (a);
- (c) upravljanje vraćanjem sredstava u upotrebu, sa svim ograničenjima, nakon što je obavljeno održavanje kako bi se osiguralo da su u bezbjednom radnom stanju;
- (d) upravljanje opremom za kontrolu i mjerenje kako bi se osiguralo da su pogodna za svoju namjenu.

5.2.5. Za kontrolu informacija i komunikacije, gdje je to relevantno za bezbjedno upravljanje sredstvima (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija), organizacija mora uzeti u obzir:

- (a) razmjenu relevantnih informacija unutar organizacije ili sa spoljnim entitetima odgovornim za održavanje (vidjeti 5.3. Izvođači radova, partneri i dobavljači), posebno o kvarovima, nesrećama, incidentima i svim ograničenjima u korišćenju sredstava vezanim za bezbjednost;
- (b) sledljivost svih potrebnih informacija, uključujući informacije koje se odnose na tačku (a) (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija i 4.5.3. Kontrola dokumentovanih informacija);
- (c) uspostavljanje i održavanje evidencije, uključujući upravljanje promjenama koje utiču na bezbjednost imovine (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

5.3. Izvođači radova, partneri i dobavljači

5.3.1. Organizacija mora da identifikuje i kontroliše bezbjednosne rizike koji proizilaze iz aktivnosti koje su uzete spolja, uključujući operacije ili saradnju sa izvođačima radova, partnerima i dobavljačima.

5.3.2. Radi kontrole bezbjednosnih rizika navedenih u stavu 5.3.1., organizacija mora da definiše kriterijume za izbor izvođača radova, partnera i dobavljača i ugovorne uslove koje moraju da ispune, uključujući:

- (a) zakonske i druge bezbjednosne zahteve (vidjeti 1. Kontekst organizacije);
- (b) kompetenciju potrebnu za obavljanje zadataka po ugovoru (vidjeti 4.2. Kompetencija);
- (c) odgovornosti za zadatke koji treba da se obavljaju;
- (d) očekivane bezbjednosne performanse koje treba održavati tokom trajanja ugovora;
- (e) obaveze u vezi sa razmjenom informacija vezanih za bezbjednost (vidjeti 4.4. Informacije i komunikacija);
- (f) sledljivost dokumenata vezanih za bezbjednost (4.5. Dokumentovane informacije).

5.3.3. U skladu sa postupkom utvrđenim u članu 3 Uredbe (EU) br. 1078/2012, organizacija kontroliše:

- (a) bezbjednosne performanse svih aktivnosti i rada izvođača radova, partnera i dobavljača kako bi se osiguralo da ispunjavaju zahteve ugovora;
- (b) svijest izvođača radova, partnera i dobavljača o bezbjednosnim rizicima koje unose u poslovanje organizacije.

5.4. Upravljanje promjenama

5.4.1. Organizacija sprovodi i kontroliše promjene u sistemu upravljanja bezbjednošću kako bi održala ili poboljšala bezbjednosne performanse. Ovo uključuje odluke u različitim fazama upravljanja promjenama i povezane preglede bezbjednosnih rizika (vidjeti 3.1.1. Procena rizika).

5.5. Upravljanje vanrednim situacijama

5.5.1. Organizacija identifikuje vanredne situacije i blagovremeno preduzete mjere za njihovo prevazilaženje (vidjeti 3.1.1. Procena rizika) i vraća normalne uslove rada u skladu sa Uredbom (EU) 2015/995.

5.5.2. Organizacija mora da obezbijedi da se za svaku vrstu identifikovane vanredne situacije:

- (a) službe za hitne slučajeve mogu odmah kontaktirati;
- (b) službe za hitne slučajeve dobiju sve relevantne informacije unaprijed kako bi se pripremile za reagovanje u vanrednim situacijama i tokom vanredne situacije;
- (c) prva pomoć se pruža unutar organizacije.

5.5.3. Organizacija mora da identifikuje i dokumentuje sve uloge i odgovornosti svih strana u skladu sa Uredbom (EU) 2015/995.

5.5.4. Organizacija mora da ima planove za reagovanje u vanrednim situacijama, upozoravanje i komunikaciju, uključujući mehanizme za:

- (a) upozoravanje svih zaposlenih odgovornih za upravljanje vanrednim situacijama;
- (b) saopštavanje informacija svim stranama (npr. željeznički prevoznici, izvođači radova, vlasti, službe za hitne slučajeve), uključujući uputstva putnicima u vanrednim situacijama;
- (c) donošenje svih potrebnih odluka u zavisnosti od vrste vanredne situacije.

5.5.5. Organizacija mora da opiše kako se raspoređuju resursi i sredstva za upravljanje vanrednim situacijama (vidjeti 4.1 Resursi) i kako se utvrđuju zahtjevi za obuku (vidjeti 4.2 Kompetencije).

5.5.6. Planovi za vanredne situacije moraju se redovno testirati u saradnji sa drugim zainteresovanim stranama i poboljšavati po potrebi.

5.5.7. Organizacija mora koordinirati planove za vanredne situacije sa svim željezničkim prevoznicima koja posluju na njenoj infrastrukturi, sa službama za hitne slučajeve, kako bi se olakšala njihova brza intervencija, i sa bilo kojom drugom stranom koja može biti uključena u vanrednu situaciju.

5.5.8. Organizacija mora imati procedure za obustavu rada i željezničkog saobraćaja u vanrednim situacijama, ako je potrebno, i za obavješćavanje svih zainteresovanih strana o preduzetim koracima.

5.5.9. U slučaju prekogranične infrastrukture, saradnja između relevantnih upravljača infrastrukture mora olakšati neophodnu koordinaciju i spremnost nadležnih službi za hitne slučajeve sa obje strane granice.

6. PROCJENA UČINKA

6.1. Kontrola

6.1.1. Organizacija sprovodi kontrolu u skladu sa Uredbom (EU) br. 1078/2012 kako bi:

- (a) provjerila ispravnu primjenu i efikasnost svih procesa i procedura u sistemu upravljanja bezbjednošću, uključujući tehničke, operativne i organizacione mjere bezbjednosti;
- (b) provjerila ispravnu primjenu sistema upravljanja bezbjednošću u cjelini i da li on postiže očekivane rezultate;
- (c) istražila da li sistem upravljanja bezbjednošću ispunjava zahtjeve ove Uredbe;
- (d) identifikovala, sprovela i procenila efikasnost korektivnih mjera (vidjeti 7.2. Kontinuirano poboljšanje), prema potrebi, ako se otkrije bilo koji relevantan primjer nepoštovanja tačaka (a), (b) i (c).

6.1.2. Organizacija redovno prati obavljanje zadataka vezanih za bezbjednost na svim svojim nivoima i interveniše ako se ne izvršavaju ispravno.

6.2. Interne revizije

6.2.1. Organizacija nezavisno, nepristrasno i transparentno sprovodi interne revizije radi prikupljanja i analize informacija u svrhu svojih kontrolnih aktivnosti (vidjeti 6.1. Kontrola), što uključuje:

- (a) raspored planiranih internih revizija, koji se može izmjeniti u zavisnosti od rezultata prethodnih pregleda i pregleda učinka;
- (b) identifikovanje i izbor kompetentnih revizora (vidjeti 4.2. Kompetentnost);
- (c) analizu i procjenu rezultata revizije;
- (d) identifikovanje potrebe za korektivnim ili poboljšavajućim mjerama;
- (e) proveru sprovođenja i efikasnosti ovih mjera;
- (f) dokumentovanje o sprovođenju i rezultatima revizija;
- (g) obavješćavanje rukovodstva o rezultatima revizija.

6.3. Pregled rukovodstva

6.3.1. Rukovodstvo će redovno preispitati kontinuiranu podobnost i efikasnost sistema upravljanja bezbjednošću, uzimajući u obzir najmanje:

- (a) detalje o napretku u sprovođenju preostalih mjera na osnovu prethodnih pregleda rukovodstva;
- (b) promjene u spoljnim i unutrašnjim okolnostima (vidjeti tačku 1. Kontekst organizacije);
- (c) bezbjednosne performanse organizacije u pogledu:
 - i. ostvarivanje svojih bezbjednosnih ciljeva;
 - ii. rezultate kontrolnih aktivnosti, uključujući nalaze internih revizija, internih istraga nesreća/incidenata i status njihovih mjera; iii. relevantne zaključke nadzornih aktivnosti nacionalnog organa za bezbjednost;
- (d) preporuke za poboljšanje.

6.3.2. Na osnovu rezultata pregleda, rukovodstvo preuzima punu odgovornost za planiranje i sprovođenje neophodnih promjena u sistemu upravljanja bezbjednošću.

7. POBOLJŠAVANJE

7.1. Lekcije naučene iz nesreća ili incidenata

7.1.1. Nesreće i incidenti vezani za željezničke operacije organizacije moraju biti:

- (a) prijavljeni, evidentirani, istraženi i analizirani kako bi se utvrdili njihovi uzroci;
- (b) prijavljeni nacionalnim organima po potrebi.

7.1.2. Organizacija mora da obezbijedi:

- (a) da se preporuke nacionalnih organa za bezbjednost, nacionalnih tijela za istragu nesreća i iz industrijskih ili internih istraga procjene i sprovedu, po potrebi ili obavezno;
- (b) da se relevantni izvještaji ili informacije drugih zainteresovanih strana, kao što su željeznički prevoznici, upravljači infrastrukture, subjekti zaduženi za održavanje i čuvari vozničkih sredstava, razmotre i uzmu u obzir.

7.1.3. Organizacija mora da koristi informacije vezane za istragu da bi preispitala procjenu rizika (vidjeti 3.1.1. Procjena rizika), izvukla lekcije u cilju poboljšanja bezbjednosti i, gdje je potrebno, uvela korektivne ili mjere za poboljšanje (vidjeti 5.4. Upravljanje promjenama).

7.2. Kontinuirano poboljšanje

7.2.1. Organizacija mora kontinuirano poboljšavati podobnost i efikasnost svog sistema upravljanja bezbjednošću, uzimajući u obzir okvir utvrđen Uredbom (EU) br. 1078/2012 i najmanje rezultate sljedećih aktivnosti:

- (a) kontrole (vidjeti 6.1. Kontrola);
- (b) interne revizije (vidjeti 6.2. Interne revizije);
- (c) pregledi menadžmenta (vidjeti 6.3. Pregledi menadžmenta);
- (d) učenje iz nesreća i incidenata (vidjeti 7.1. Lekcije iz nesreća ili incidenata).

7.2.2. Organizacija mora da obezbijedi sredstva za podsticanje osoblja i drugih zainteresovanih strana da aktivno učestvuju u poboljšanju bezbjednosti u okviru svoje organizacione obuke.

7.2.3. Organizacija mora imati strategiju za kontinuirano poboljšanje svoje kulture bezbjednosti, oslanjajući se na upotrebu stručnosti i priznatih metoda za identifikaciju problema u ponašanju koji utiču na različite djelove sistema upravljanja bezbjednošću i uvođenje mjera za njihovo rješavanje.

955.

Na osnovu člana 16 stav 4 Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice („Službeni list CG”, broj 160/25), Agencija za željeznice donijela je

**PRAVILNIK
O TEHNIČKOJ SPECIFIKACIJI INTEROPERABILNOSTI PODSISTEMA VOZILA –
LOKOMOTIVE I PUTNIČKA VOZILA**

Član 1

Podsistem ili dio podsistema vozila – lokomotive i putnička vozila, treba da ispunjava tehničke specifikacije interoperabilnosti propisane ovim pravilnikom.

Član 2

Tehničke specifikacije interoperabilnosti iz člana 1 ovog pravilnika date su u Prilogu koji čini sastavni dio ovog pravilnika.

Prilog iz stava 1 ovog člana objaviće se samo u elektronskom izdanju "Službenog lista Crne Gore".

Član 3

TSI se primjenjuje na podsistem „vučna vozila“ koji se koristi ili je namijenjen za korišćenje na željezničkoj mreži definisanoj u tački 1.2 Priloga i koji spada u jednu od sljedećih vrsta:

- a) samohodni termalni ili električni vozovi;
- b) termalne ili električne vučne jedinice;
- c) putnički vagoni;
- d) specijalna vozila, kao što su mašine za rad na pruzi (OTM).

TSI se primjenjuje na vučna vozila iz stava 1 koja su namijenjena za korišćenje na jednoj ili više od sljedećih nominalnih širina kolosijeka: 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm i 1 668 mm, kako je navedeno u odjeljku 2.3.2 Priloga.

Član 4

Ne dovodeći u pitanje član 5. i tačku 7.1.1 Priloga, TSI se primjenjuje na sva nova vučna vozila željezničkog sistema u Crnoj Gori, definisana u članu 2 stav 1, koja se puštaju u saobraćaj od 1. januara 2015. godine.

TSI se ne primjenjuje na postojeća vučna vozila željezničkog sistema u Crnoj Gori koja su već puštena u saobraćaj na cijeloj ili djelimičnoj mreži Crne Gore na dan 1. januara 2015. godine, osim u slučajevima kada:

- a) podliježu obnovi ili modernizaciji u skladu sa odjeljkom 7.1.2 Priloga ovog Pravilnika;
- ili
- b) se područje korišćenja proširuje, u kom slučaju se primjenjuju odredbe iz odjeljka 7.1.4 Priloga ovog Pravilnika.

Tehnička i geografska pokrivenost ovog Pravilnika utvrđena je u odjeljcima 1.1 i 1.2 Priloga. Ugradnja sistema za mjerenje energije u vozilu, definisanog u tački 4.2.8.2.8 Priloga, obavezna je za nova, modernizovana i obnovljena vozila namijenjena za saobraćaj na mrežama opremljenim sistemom za prikupljanje podataka o energiji sa infrastrukture (DCS) definisanim u tački 4.2.17 TSI ENE.

Član 5

U pogledu aspekata koji su navedeni kao „otvorena pitanja“ u Prilogu I Aneksa, uslovi koje je potrebno ispuniti radi provjere osnovnih zahtjeva biće oni utvrđeni nacionalnim propisima koji su na snazi u Crnoj Gori, a koji čine dio područja korišćenja vozila obuhvaćenih ovim Pravilnikom.

Član 6

Izjava o verifikaciji podsistema i/ili izjava o usklađenosti sa tipom novog vozila smatraće se važećom dok Agencija za željeznicu ne odluči da je potrebno obnoviti sertifikat o tipu ili konstrukciji.

Član 7

Ministarstvo saobraćaja može samo u opravdanim slučajevima dozvoliti podnosiocima zahtjeva da ne primjenjuju ovaj Pravilnik ili njihove djelove za projekte za koje postoji ili je istekao rok za primjenu odjeljaka 7.1.1.2 ili 7.1.3.1 Priloga.

Član 8

Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje da važi Pravilnik o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti podsistema vozila – lokomotive i putnička vozi („Sl. list CG“ br. 119/20):

Član 9

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 1-26/26

Podgorica, 1. aprila 2026. godine

Predsjednik Savjeta Agencije,
Lazar Miljanić, s.r.

PRILOG

1. UVOD

Tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) je specifikacija koja obuhvata podsistem ili njegov dio.

1.1. Tehnički obuhvat

Ova tehnička specifikacija za interoperabilnost (TSI) je specifikacija kojom se obrađuje određeni podsistem radi ispunjavanja osnovnih zahtjeva i obezbjeđivanja interoperabilnosti željezničkog sistema Crne Gore.

Određeni podsistem je vučni vozni park željezničkog sistema Crne Gore.

Ova TSI primjenjuje se na vučni vozni park:

- koji se koristi (ili je namijenjen za korišćenje) na željezničkoj mreži definisanoj u odjeljku 1.2 „Geografski obuhvat“ ove TSI, i
- koji pripada jednoj od sljedećih vrsta:
- samohodni termalni ili električni vozovi,
- termalne ili električne vučne jedinice,
- putnički vagoni,
- pokretna željeznička infrastruktura za izgradnju i održavanje.

Vozni park sljedećih vrsta isključuje se iz obuhvata ove TSI:

- metro vozila, tramvaji i druga laka šinska vozila,
- vozila za obavljanje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog saobraćaja na mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema,
- vozila koja se isključivo koriste na privatnoj željezničkoj infrastrukturi namijenjenoj isključivo vlasniku za vlastite teretne operacije,
- vozila rezervisana za strogo lokalnu, istorijsku ili turističku upotrebu.

Detaljna definicija voznog parka koji je u obuhvatu ove TSI data je u Poglavlju 2.

1.2. Geografski obuhvat

Ova TSI se primjenjuje na željeznički sistem Crne Gore.

1.3. Sadžaj TSI

Ova TSI obuhvata podsistem „vučna vozila – lokomotive i putnička željeznička vozila“.

2. PODSISTEM VUČNIH VOZILA I NJEGOVE FUNKCIJE

2.1. Podsistem vučnih vozila kao dio željezničkog sistema Crne Gore

Željeznički sistem Crne Gore podijeljen je na podsisteme.

Podsistem „Lokomotive i putnička željeznička vozila“ ima interfejse sa drugim podsistemima željezničkog sistema Crne Gore. Ti interfejsi razmatraju se u okviru integrisanog sistema, usklađenog sa svim relevantnim TSI.

Pored podsistema vučnih vozila, druge TSI opisuju posebne aspekte željezničkog sistema i odnose se na više podsistema.

Zahtjevi koji se odnose na podsistem vučnih vozila, a izraženi su u „TSI PRM“ i „TSI NOI“, nijesu ponovljeni u ovoj TSI. Oni se primjenjuju na podsistem „Lokomotive i putnička željeznička vozila“ u skladu sa svojim odgovarajućim obuhvatom i pravilima primjene.

2.2. Definicije koje se odnose na vučna vozila

Za potrebe ove TSI primjenjuju se sljedeće definicije::

2.2.1. Formacija voza:

a) „Jedinica“ je opšti izraz koji se koristi za označavanje vučnog voznog parka koji je predmet primjene ove TSI, a samim tim i predmet „EC“ verifikacije.

b) Jedinica može da se sastoji od više „vozila“; imajući u vidu obuhvat ove TSI, upotreba pojma „vozilo“ u ovoj TSI ograničena je na podsistem vučnih vozila, kako je definisano u Poglavlju 1.

c) „Voz“ je operativna formacija koja se sastoji od jedne ili više jedinica.

d) „Putnički voz“ je operativna formacija dostupna putnicima (voz sastavljen od putničkih vozila, ali koji nije dostupan putnicima, ne smatra se putničkim vozom).

e) „Fiksna formacija“ je formacija voza koja se može rekonfigurisati samo u radioničkom okruženju.

f) „Predefinisana formacija(e)“ je formacija(e) voza sastavljena od više jedinica spojenih zajedno, koja se definiše u fazi projektovanja i može se rekonfigurisati tokom eksploatacije.

g) „Višestruka eksploatacija“ je operativna formacija koja se sastoji od više od jedne jedinice, uključujući:

— vozne garniture projektovane na način da se više njih (istog tipa koji je predmet ocjenjivanja) može spojiti i raditi kao jedinstven voz kojim se upravlja iz jedne vozačke kabine;

— lokomotive projektovane na način da se više njih (istog tipa koji je predmet ocjenjivanja) može uključiti u jedinstven voz kojim se upravlja iz jedne vozačke kabine.

h) „Opšta eksploatacija“: Jedinica je projektovana za opštu eksploataciju kada je namijenjena da bude spojena sa drugim jedinicama u formaciju voza koja nije definisana u fazi projektovanja.

2.2.2. Vučna vozila

Definicije u nastavku razvrstane su u tri grupe:

A) Lokomotive i putnička vučna vozila, uključujući termalne ili električne vučne jedinice, samohodne termalne ili električne putničke garniture i putničke vagone:

1) Termalne ili električne vučne jedinice

Lokomotiva je vučno vozilo (ili kombinacija više vozila) koje nije namijenjeno za prevoz tereta i koje ima mogućnost da se u redovnom radu otkači od voza i da samostalno saobraća.

Manervozna lokomotiva (manovarka) je vučna jedinica namijenjena isključivo za upotrebu u ranžirnim stanicama, stanicama i depoima.

Vuču u vozu može obezbijediti i motorno vozilo sa ili bez upravljačke kabine, koje nije namijenjeno da se otkači tokom redovne eksploatacije. Takvo vozilo se uopšteno naziva energetska jedinica (power unit) ili vučna glava (power head) kada se nalazi na jednom kraju garniture i opremljeno je vozačkom kabinom.

2) Samohodne termalne ili električne garniture

Vozna garnitura (trainset) je fiksna formacija koja može saobraćati kao voz; po definiciji nije namijenjena da se rekonfiguriše, osim u radioničkom okruženju. Sastavljena je isključivo od motornih vozila ili od kombinacije motornih i nemotornih vozila.

Električna i/ili dizel višedijelna garnitura (EMU/DMU) je vozna garnitura u kojoj sva vozila mogu prevoziti teret (putnike, prtljag/poštu ili robu).

Motorni vagon (railcar) je vozilo koje može samostalno saobraćati i sposobno je da prevozi teret (putnike, prtljag/poštu ili robu).

Tram-voz (tram-train) je vozilo projektovano za kombinovanu upotrebu na infrastrukturi lake željeznice i teške željeznice.

3) Putnički vagoni i druga srodna vozila

Putnički vagon (coach) je vozilo bez vuče, u fiksnoj ili promjenljivoj formaciji, sposobno da prevozi putnike (po analogiji, zahtjevi navedeni za putničke vagone u ovoj TSI primjenjuju se i na restoranske vagone, spavaće vagone, kušet vagone itd.).

Prtljažni vagon (van) je vozilo bez vuče sposobno da prevozi teret osim putnika, npr. prtljag ili poštu, namijenjeno da bude uključeno u fiksnu ili promjenljivu formaciju koja je namijenjena za prevoz putnika.

Upravljački vagon (driving trailer) je vozilo bez vuče opremljeno vozačkom kabinom.

Upravljački putnički vagon (driving coach) je putnički vagon opremljen vozačkom kabinom.

Upravljački prtljažni vagon (driving van) je prtljažni vagon opremljen vozačkom kabinom.

Vagon za prevoz automobila (car carrier) je vozilo bez vuče sposobno da prevozi putničke automobile bez njihovih putnika, namijenjeno za uključivanje u putnički voz.

Fiksna garnitura vagona (fixed rake of coaches) je formacija više vagona „polutrajno“ spojenih, ili koja se može rekonfigurirati samo kada nije u eksploataciji.

Službeni vagon (personnel carriage) je jedinica sposobna da prevozi osobe, ali nije namijenjena za putnički saobraćaj.

B) Teretni vagoni, uključujući niskopodne vagone projektovane za čitavu mrežu i vozila namijenjena za prevoz kamiona.

Takva vozila nijesu obuhvaćena ovom TSI. Ona su predmet „TSI WAG“.

C) Specijalna vozila

Specijalna vozila, kao što su mašine za rad na pruzi (OTM), mogu se grupisati u sljedeće podskupove:

1) Mašine za rad na pruzi (OTM) su vozila posebno projektovana za izgradnju i održavanje pruge i infrastrukture.

2) Vozila za inspekciju infrastrukture (IIV) su vozila koja se koriste za praćenje stanja infrastrukture.

3) Vozila za zaštitu od uticaja okoline (environment vehicles) su vozila projektovana za čišćenje pruge od uticaja okoline, kao što su mašine za uklanjanje snijega.

4) Interventna vozila (emergency vehicles) su vozila projektovana za posebne interventne namjene, kao što su evakuacija, gašenje požara i uklanjanje posljedica nesreća (uključujući kranove za otklanjanje kvarova).

5) Putno–šinska vozila (road-rail vehicles) su samohodne mašine sposobne da se kreću po šinama i po zemljištu.

Specijalna vozila mogu se koristiti u jednom ili više od sljedećih režima: radnom režimu, režimu putovanja i režimu vožnje, bilo kao samohodna ili kao vučena vozila

2.3. Vučna vozila obuhvaćena ovom TSI

2.3.1. Vrste vučnih vozila

Ova TSI u vezi sa vučnim vozilima obuhvata, razvrstanim u tri grupe, detaljno sljedeće:

A) Lokomotive i putnička vučna vozila, uključujući termalne ili električne vučne jedinice, samohodne termalne ili električne putničke garniture i putničke vagone

1) Termalne ili električne vučne jedinice

Ova vrsta obuhvata vučna vozila koja nijesu sposobna za prevoz tereta, kao što su termalne ili električne lokomotive ili energetske jedinice.

Predmetna vučna vozila namijenjena su za teretni i/ili putnički saobraćaj.

Isključenje iz obuhvata:

Manovarke (kako su definisane u odjeljku 2.2) nijesu obuhvaćene ovom TSI. One se mogu koristiti na željezničkoj mreži Crne Gore samo za kretanje između ranžirnih stanica, stanica i depoa.

2) Samohodne termalne ili električne putničke garniture

Ova vrsta obuhvata svaki voz u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji, sastavljen od vozila koja prevoze putnike i/ili vozila koja ne prevoze putnike.

Termalna ili električna vučna oprema ugrađena je u neka vozila voza, a voz je opremljen vozačkom kabinom.

Isključenje iz obuhvata:

Sljedeća vučna vozila isključena su iz obuhvata ove TSI:

— vozila namijenjena za saobraćaj na lokalnim, gradskim ili prigradskim mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sistema;

— vozila koja se prvenstveno koriste na infrastrukturi lake željeznice, ali su opremljena određenim komponentama teške željeznice potrebnim isključivo radi omogućavanja prolaza na ograničenom dijelu infrastrukture teške željeznice, samo u svrhu povezivanja;

— tram–vozovi.

3) Putnički vagoni i druga srodna vozila

Putnički vagoni:

Ova vrsta obuhvata vozila bez vuče koja prevoze putnike (putničke vagone, kako su definisani u odjeljku 2.2) i koja se eksploatišu u promjenljivoj formaciji sa vozilima iz kategorije „termalne ili električne vučne jedinice“ definisane iznad, radi obezbjeđivanja vučne funkcije.

Vozila bez putnika uključena u putnički voz:

Ova vrsta obuhvata vozila bez vuče uključena u putničke vozove (npr. prtljažni ili poštanski vagoni, vagoni za prevoz automobila, službena vozila...); ona su u obuhvatu ove TSI, kao vozila povezana sa prevozom putnika.

Vozila za prevoz osoblja (neputnička vozila) uključena u vozove koji ne obavljaju putnički saobraćaj:

Ova vrsta obuhvata vozila bez vuče koja nijesu dostupna javnosti, a koriste se prvenstveno za prevoz osoblja (npr. vojna pratnja, vatrogasci, osoblje upravljača infrastrukture ili željezničkog prevoznika) i namijenjena su za uključivanje u vozove koji u pravilu nijesu dostupni javnosti i nijesu namijenjeni za prevoz putnika; ona su u obuhvatu ove TSI kao službeni vagoni i mogu biti odobrena za stavljanje na tržište bez ograničenja na određeno područje korišćenja, pod uslovima iz tačke 7.1.1.6.

B) Teretni vagoni, uključujući niskopodne vagone projektovane za cijelu mrežu i vozila namijenjena za prevoz kamiona, nijesu u obuhvatu ove TSI, već su obuhvaćena TSI WAG, čak i kada su uključena u putnički voz (u tom slučaju sastav voza je operativno pitanje).

Vozila namijenjena za prevoz drumskih motornih vozila, čak i kada su putnici u tim motornim vozilima, nijesu u obuhvatu ove TSI.

C) Specijalna vozila

Specijalna vozila su u obuhvatu ove TSI i moraju dokazati usklađenost sa zahtjevima ove TSI kada su u režimu vožnje i kada:

saobraćaju na sopstvenim točkovima (u režimu vožnje kao samohodna ili vučena vozila), i projektovana su i namijenjena da budu detektovana sistemom za detekciju vozova zasnovanom na pruzi, u svrhu upravljanja saobraćajem.

Posebni zahtjevi utvrđeni u Poglavlju 4 i Prilogu C za OTM-ove primjenjuju se i na vozila za inspekciju infrastrukture, osim kada su projektovana da budu uključena u fiksnu formaciju putničkog voza; u tom slučaju ona se smatraju vozilima bez putnika, kako je definisano u tački (A) 3.

Iz obuhvata ove TSI isključena su putno–šinska vozila.

2.3.2. Širina kolosjeka

Ova TSI primjenjuje se na vučna vozila koja su namijenjena za saobraćaj na mrežama širine kolosijeka 1 435 mm, ili na jednoj od sljedećih nominalnih širina kolosijeka: sistem 1 520 mm, sistem 1 524 mm, sistem 1 600 mm i sistem 1 668 mm.

2.3.3. Maksimalna brzina

Uzimajući u obzir integrisani željeznički sistem sastavljen od više podсистема (posebno fiksne instalacije; vidi Odjeljak 2.1), maksimalna projektovana brzina vučnih vozila smatra se manjom ili jednakom 350 km/h.

U slučaju kada je maksimalna projektovana brzina veća od 350 km/h, ova tehnička specifikacija se primjenjuje, ali mora biti dopunjena za brzinski opseg iznad 350 km/h (ili za maksimalnu brzinu u vezi sa određenim parametrom, gdje je to navedeno u odgovarajućoj tački Odjeljka 4.2, do maksimalne projektovane brzine), primjenom postupka za inovativna rješenja opisanog u članu 10.

3. OSNOVNI ZAHTEJEVI

3.1. Elementi podсистема vučnih vozila koji odgovaraju osnovnim zahtjevima

Sljedeća tabela prikazuje osnovne zahtjeve koji su uzeti u obzir kroz specifikacije navedene u Poglavlju 4.

Elementi vučnih vozila koji odgovaraju osnovnim zahtjevima

Napomena: Navedene su samo one tačke iz tačke 4.2 koje sadrže zahtjeve.

Ref. tačka	Element podsistema vučnih vozila	Bezbednost	Pouzdanost-Dostupnost	Zdravlje	Zaštita životne sredine	Tehnička kompatibilnost	Pristupačnost
4.2.2.2.2	Unutrašnje spajanje	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.2.3	Krajnje spajanje	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.2.4	Spajanje za spasavanje		2.4.2			2.5.3	
4.2.2.2.5	Pristup osoblja za spajanje i razdvajanje	1.1.5		2.5.1		2.5.3	
4.2.2.3	Međuprostorni prolazi (gangways)	1.1.5					
4.2.2.4	Čvrstoća konstrukcije vozila	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.5	Pasivna bezbednost	2.4.1					
4.2.2.6	Podizanje i oslanjanje na dizalice					2.5.3	
4.2.2.7	Učvršćivanje uređaja za konstrukciju vozila	1.1.3					
4.2.2.8	Vrata za pristup osoblja i utovar/istovar tereta	1.1.5 2.4.1					
4.2.2.9	Mehaničke karakteristike stakla	2.4.1					
4.2.2.10	Uslovi opterećenja i ponderisana masa	1.1.3					
4.2.3.1	Gabariti (gauging)					2.4.3	

4.2.3.2.1	Parametar osovinskog opterećenja					2.4.3	
4.2.3.2.2	Opterećenje po točku	1.1.3					
4.2.3.3.1	Karakteristike vučnih vozila za kompatibilnost sa sistemima za detekciju vozova	1.1.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.3.3.2	Nadzor stanja ležajeva osovine	1.1.1	1.2				
4.2.3.4.1	Bezbjednost od iskliznuća pri vožnji po iskrivljenom kolosijeku	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.2	Dinamičko ponašanje u vožnji	1.1.1 1.1.2				2.4.3 2.3.2	
4.2.3.4.2.1	Granične vrijednosti za bezbjednost u vožnji	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.2.2	Granične vrijednosti opterećenja kolosijeka					2.4.3	
4.2.3.4.3	Ekvivalentna koničnost	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.3.1	Projektovane vrijednosti za nove profile točkova	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.3.2	Vrijednosti u eksploataciji za ekvivalentnu koničnost osovinskog sklopa	1.1.2	1.2			2.4.3	
4.2.3.5.1	Konstrukcioni dizajn okvira obrtnih postolja (bogija)	1.1.1 1.1.2					

4.2.3.5.2.1	Mehaničke i geometrijske karakteristike osovinskih sklopova	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.5.2.2	Mehaničke i geometrijske karakteristike točkova	1.1.1 1.1.2					
4.2.3.5.3	Automatski sistemi za promjenljivu širinu kolosijeka	1.1.1 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5	
4.2.3.6	Minimalni radijus krivine	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.7	Zaštitnici (life guards)	1.1.1					
4.2.4.2.1	Kočenje — Funkcionalni zahtjevi	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5	
4.2.4.2.2	Kočenje — Zahtjevi bezbjednosti	1.1.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.3	Tip sistema kočenja					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.1	Komanda za vanredno kočenje	2.4.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.2	Komanda za kočenje					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.3	Komanda za direktno kočenje					2.4.3	
4.2.4.4.4	Komanda za dinamičko kočenje	1.1.3				2.3.2	
4.2.4.4.5	Komanda za parkirno kočenje					2.4.3	
4.2.4.5.1	Performanse kočenja — Opšti zahtjevi	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5	
4.2.4.5.2	Vanredno kočenje	1.1.2 2.4.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.4.5.3	Kočenje					2.4.3 2.3.2	

4.2.4.5.4	Proračuni u vezi sa toplotnim kapacitetom	2.4.1				2.4.3	
4.2.4.5.5	Parkirna kočnica	2.4.1				2.4.3	
4.2.4.6.1	Granični profil prijanjanja točak–šina	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.6.2	Sistem zaštite od proklizavanja točkova (WSP)	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.7	Dinamička kočnica — Sistemi kočenja povezani sa sistemom vuče	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.8.1	Sistem kočenja nezavistan od uslova prijanjanja – Opšti zahtjevi	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.8.2	Magnetna pruga–kočnica					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.8.3	Vrtložna pruga–kočnica (eddy current)					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.9	Indikacija stanja i kvara kočnice	1.1.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.10	Zahtjevi za kočnice u svrhu spasavanja		2.4.2				
4.2.5.1	Sanitarni sistemi				1.4.1		
4.2.5.2	Sistem za zvučnu komunikaciju	2.4.1					
4.2.5.3	Putnički alarm	2.4.1					
4.2.5.4	Komunikacioni uređaji za putnike	2.4.1					
4.2.5.5	Spoljašnja vrata: ulazak u i	2.4.1				2.3.2	

	izlazak iz vučnih vozila						
4.2.5.6	Spoljašnja vrata: konstrukcija sistema	1.1.3 2.4.1					
4.2.5.7	Međujedinična vrata	1.1.5					
4.2.5.8	Unutrašnji kvalitet vazduha			1.3.2			
4.2.5.9	Bočni prozori karoserije	1.1.5					
4.2.6.1	Ekološki uslovi		2.4.2				
4.2.6.2.1	Strujanje vazduha (slipstream) i njegovi efekti na putnike na peronu i na radnike pored pruge	1.1.1		1.3.1			
4.2.6.2.2	Impuls pritiska na čelu voza					2.4.3	
4.2.6.2.3	Maksimalne varijacije pritiska u tunelima					2.4.3	
4.2.6.2.4	Bočni vjetar (crosswind)	1.1.1					
4.2.6.2.5	Aerodinamički efekat na prugu sa tucanikom	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.1	Prednja svjetla					2.4.3 2.3.2	
4.2.7.1.2	Označna svjetla (marker lights)	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.3	Zadnja svjetla	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.4	Upravljačke komande za svjetla					2.4.3	
4.2.7.2.1	Sirena – Opšti zahtjevi	1.1.1				2.4.3 2.6.3	

4.2.7.2.2	Nivoi zvučnog pritiska sirene za upozorenje	1.1.1		1.3.1			
4.2.7.2.3	Zaštita					2.4.3	
4.2.7.2.4	Upravljanje sirenom	1.1.1				2.4.3	
4.2.8.1	Performanse vuče					2.4.3 2.6.3 2.3.2	
4.2.8.2 4.2.8.2.1 to 4.2.8.2.9	Napajanje električnom energijom					1.5 2.4.3 2.3.2	
4.2.8.2.1 0	Električna zaštita voza	2.4.1					
4.2.8.4	Zaštita od električnih opasnosti	2.4.1					
4.2.9.1.1	Vozačka kabina – Opšti zahtjevi	—	—	—	—	—	
4.2.9.1.2	Ulazak i izlazak	1.1.5				2.4.3	
4.2.9.1.3	Spoljašnja vidljivost	1.1.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.9.1.4	Unutrašnji raspored	1.1.5					
4.2.9.1.5	Vozačevo sjedište			1.3.1			
4.2.9.1.6	Vozački pult – Ergonomija	1.1.5		1.3.1		2.3.2	
4.2.9.1.7	Kontrola klime i kvalitet vazduha			1.3.1			
4.2.9.1.8	Unutrašnje osvjjetljenje					2.6.3	
4.2.9.2.1	Vjetrobransko staklo — Mehaničke karakteristike	2.4.1					
4.2.9.2.2	Vjetrobransko staklo — Optičke karakteristike					2.4.3 2.3.2	
4.2.9.2.3	Vjetrobransko staklo — Oprema					2.4.3	

4.2.9.3.1	Funkcija kontrole aktivnosti vozača	1.1.1				2.6.3	
4.2.9.3.2	Indikacija brzine	1.1.5					
4.2.9.3.3	Prikazna jedinica i ekrani u vozačkoj kabini	1.1.5					
4.2.9.3.4	Komande i indikatori	1.1.5					
4.2.9.3.5	Označavanje (labelling)					2.6.3	
4.2.9.3.6	Funkcija daljinskog upravljanja radio-vezom od strane osoblja za manevrisanje	1.1.1				2.3.2	
4.2.9.3.7	Obrada signala za detekciju i prevenciju iskliznuća	1.1.1 1.1.2					
4.2.9.3.7 a	Funkcija detekcije i prevencije iskliznuća u vozilu	1.1.1 1.1.2					
4.2.9.3.8	Zahtjevi za upravljanje ETCS režimima	1.1.1				1.5 2.3.2	
4.2.9.3.9	Status vuče					2.3.2	
4.2.9.4	Ugradni alati i prenosiva oprema	2.4.1				2.4.3 2.6.3	
4.2.9.5	Prostor za odlaganje ličnih stvari osoblja	—	—	—	—	—	
4.2.9.6	Uređaj za snimanje					2.4.4 2.3.2	
4.2.10.2	Protivpožarna zaštita – Mjere	1.1.4		1.3.2	1.4.2		

	za sprečavanje požara						
4.2.10.3	Mjere za otkrivanje/kontrolu požara	1.1.4					
4.2.10.4	Zahtjevi u vezi sa vanrednim situacijama	2.4.1				2.3.2	
4.2.10.5	Zahtjevi u vezi sa evakuacijom	2.4.1					
4.2.11.2	Spoljašnje čišćenje voza					1.5	
4.2.11.3	Priključak za sistem ispuštanja otpadnih voda iz toaleta					1.5	
4.2.11.5	Priključak za dopunu vode					1.5	
4.2.11.6	Posebni zahtjevi za stacioniranje vozova (stabling)					1.5	
4.2.11.7	Oprema za snabdijevanje gorivom					1.5	
4.2.11.8	Unutrašnje čišćenje voza – napajanje					2.5.3	
4.2.12.2	Opšta dokumentacija					1.5	
4.2.12.3	Dokumentacija u vezi sa održavanjem	1.1.1				2.5.1 2.5.2 2.6.1 2.6.2	
4.2.12.4	Operativna dokumentacija	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2	
4.2.12.5	Dijagram i uputstva za podizanje					2.5.3	
4.2.12.6	Opisi vezani za spasavanje		2.4.2			2.5.3	
4.2.13	Zahtjevi interfejsa sa					1.5 2.3.2	

	automatskim upravljanjem vozom (ATO)					2.4.3	

3.2. Osnovni zahtjevi koji nijesu obuhvaćeni ovom TSI

Neki od osnovnih zahtjeva klasifikovanih kao „opšti zahtjevi“ ili „zahtjevi specifični za svaki podsistem“, koji imaju uticaj na podsistem vučnih vozila, obuhvaćeni su u ograničenom obimu ovim TSI.

4. KARAKTERIZACIJA PODSISTEMA VUČNIH VOZILA

4.1. Uvod

4.1.1. Opšte odredbe

1) Željeznički sistem Crne Gore, čiji je podsistem vučna vozila sastavni dio, predstavlja integrisani sistem čija konzistentnost mora biti verifikovana. Ta konzistentnost se mora provjeriti posebno u pogledu specifikacija podsistema vučnih vozila, njegovih interfejsa sa drugim podsistemima željezničkog sistema Crne Gore u koji je integrisan, kao i pravila o radu i održavanju.

2) Osnovni parametri podsistema vučnih vozila definisani su u ovom Poglavlju 4 ove TSI.

3) Osim kada je to strogo neophodno za interoperabilnost željezničkog sistema Crne Gore, funkcionalne i tehničke specifikacije podsistema i njegovih interfejsa opisane u odjeljcima 4.2 i 4.3 ne nameću upotrebu određenih tehnologija ili tehničkih rješenja.

4) Neke od karakteristika vučnih vozila koje se moraju upisati u „Registar odobrenih tipova vozila Crne Gore“ opisane su u tački 7.1.2 (vidi Tabelu 17a). Pored toga, te karakteristike moraju biti dostavljene i u tehničkoj dokumentaciji vučnih vozila opisanoj u tački 4.2.12.

4.1.2. Opis vučnih vozila koja su predmet primjene ove TSI

1) Vučna vozila koja su predmet primjene ove TSI (označena kao „jedinica“ u kontekstu ove TSI) opisuju se u sertifikatu „EC“ verifikacije, korišćenjem jedne od sljedećih karakteristika:

— vozna garnitura u fiksnoj formaciji i, kada je potrebno, unaprijed definisanoj formaciji više vozniha garnitura tipa koji je predmet ocjenjivanja za višestruku eksploataciju;

— pojedinačno vozilo ili fiksne garniture vozila namijenjene za unaprijed definisanu formaciju;

— pojedinačno vozilo ili fiksne garniture vozila namijenjene za opštu eksploataciju i, kada je potrebno, unaprijed definisanu formaciju više vozila (lokomotiva) tipa koji je predmet ocjenjivanja za višestruku eksploataciju.

Napomena: Višestruka eksploatacija jedinice koja je predmet ocjenjivanja sa drugim tipovima vučnih vozila nije u obuhvatu ove TSI.

2) Definicije koje se odnose na formaciju voza i jedinice date su u odjeljku 2.2 ove TSI.

3) Kada se ocjenjuje jedinica namijenjena za upotrebu u fiksnim ili unaprijed definisanim formacijama, formacije za koje takva ocjena važi moraju biti definisane od strane podnosioca zahtjeva za ocjenu i navedene u sertifikatu „EC“ verifikacije. Definicija svake formacije mora sadržati oznaku tipa svakog vozila (ili karoserije i osovinskih sklopova u slučaju zglobne fiksne formacije) i njihov raspored u formaciji. Dodatni detalji dati su u tačkama 6.2.8 i 9.

4) Neke karakteristike ili neke ocjene jedinice namijenjene za upotrebu u opštoj eksploataciji zahtijevaće definisane granice u vezi sa formacijama vozova. Te granice utvrđene su u odjeljku 4.2 i tački 6.2.7.

4.1.3. Glavna kategorizacija vučnih vozila za primjenu zahtjeva TSI

1) Tehnički sistem kategorizacije vučnih vozila koristi se u sljedećim tačkama ove TSI radi definisanja relevantnih zahtjeva primjenjivih na jedinicu.

2) Tehnička kategorija(e) relevantna za jedinicu koja je predmet primjene ove TSI mora biti identifikovana od strane podnosioca zahtjeva za ocjenu. Ova kategorizacija koristi se od strane imenovanog tijela nadležnog za ocjenu, kako bi se ocijenili primjenjivi zahtjevi iz ove TSI, i mora biti navedena u sertifikatu „EC“ verifikacije.

3) Tehničke kategorije vučnih vozila su sljedeće:

- Jedinica projektovana za prevoz putnika
- Jedinica projektovana za prevoz tereta vezanog za putnike (prtljag, automobili itd.)
- Jedinica projektovana za prevoz drugog tereta (pošta, roba itd.) u samohodnim vozovima
- Jedinica opremljena vozačkom kabinom
- Jedinica opremljena vučnom opremom
- Električna jedinica, definisana kao jedinica koja se napaja električnom energijom putem sistema elektrifikacije navedenih u TSI Energetika
- Termalna vučna jedinica
- Teretna lokomotiva: Jedinica projektovana za vuču teretnih vagona
- Putnička lokomotiva: Jedinica projektovana za vuču putničkih vagona
- Specijalna vozila (vidi tačku 2.2.2, slovo C)

Jedinica se karakteriše jednom ili sa više gore navedenih kategorija.

4) Osim ako nije drugačije navedeno u tačkama Odjeljka 4.2, zahtjevi specificirani u ovoj TSI primjenjuju se na sve tehničke kategorije vučnih vozila definisane iznad.

5) Operativna konfiguracija jedinice takođe se mora uzeti u obzir prilikom ocjenjivanja; pravi se razlika između:

- jedinice koja može saobraćati kao voz, i
- jedinice koja ne može samostalno saobraćati, već mora biti spojena sa drugim jedinicama da bi saobraćala kao voz (vidi takođe tačke 4.1.2, 6.2.7 i 6.2.8).

6) Maksimalna projektovana brzina jedinice koja je predmet primjene ove TSI mora biti prijavljena od strane podnosioca zahtjeva za ocjenu; mora biti višekratnik od 5 km/h (vidi takođe tačku 4.2.8.1.2) kada je njena vrijednost veća od 60 km/h. Ova vrijednost koristi se od strane imenovanog tijela nadležnog za ocjenu radi ocjenjivanja primjenjivih zahtjeva iz ove TSI i mora biti navedena u sertifikatu „EC“ verifikacije..

4.1.4. Kategorizacija vučnih vozila u pogledu protivpožarne zaštite

1) U pogledu zahtjeva protivpožarne zaštite, četiri kategorije vučnih vozila definisane su i specificirane u TSI SRT:

- Kategorija A putnička vučna vozila (uključujući putničke lokomotive),
- Kategorija B putnička vučna vozila (uključujući putničke lokomotive),
- Teretna lokomotiva i samohodna jedinica projektovana za prevoz tereta koji nije putnički (pošta, roba, vozilo za inspekciju infrastrukture itd.),
- OTM vozila (mašine za rad na pruzi).

2) Kompatibilnost između kategorije jedinice i njenog saobraćaja u tunelima utvrđena je u TSI SRT.

3) Za jedinice projektovane za prevoz putnika ili vuču putničkih vagona, a koje su predmet primjene ove TSI, kategorija A je minimalna kategorija koju bira podnosilac zahtjeva za ocjenu; kriterijumi za odabir kategorije B dati su u TSI SRT.

4) Ova kategorizacija koristi se od strane imenovanog tijela nadležnog za ocjenu radi ocjenjivanja primjenjivih zahtjeva iz tačke 4.2.10 ove TSI i mora biti navedena u sertifikatu „EC“ verifikacije.

4.2. Funkcionalna i tehnička specifikacija podsistema

4.2.1. Opšte odredbe

4.2.1.1. Raščlanjivanje

1) Funkcionalne i tehničke specifikacije podsistema vučnih vozila grupisane su i razvrstane u sljedećim tačkama ovog odjeljka:

- Konstrukcija i mehanički dijelovi
- Interakcija sa kolosijekom i gabariti
- Kočioni sistem
- Elementi vezani za putnike
- Ekološki uslovi
- Spoljašnja svjetla i zvučni i vizuelni uređaji za upozorenje
- Vučna i električna oprema

- Vozačka kabina i interfejs vozač–mašina
- Protivpožarna zaštita i evakuacija
- Održavanje i servisiranje
- Dokumentacija za eksploataciju i održavanje

2) Za pojedine tehničke aspekte navedene u Poglavljima 4, 5 i 6, funkcionalna i tehnička specifikacija izričito upućuje na tačku EN standarda ili drugog tehničkog dokumenta; te reference navedene su u Prilogu J ove TSI.

3) Informacije potrebne osoblju u vozu kako bi bilo upoznato sa operativnim stanjem voza (normalno stanje, neispravnost opreme, degradirana situacija...) opisane su u tački koja se odnosi na odgovarajuću funkciju, kao i u tački 4.2.12 „Dokumentacija za eksploataciju i održavanje“.

4.2.1.2. Otvorene tačke

Otvorene tačke navedene su u Prilogu I.

4.2.1.3. Aspekti bezbjednosti

1) Funkcije koje su od suštinskog značaja za bezbjednost identifikovane su u Odjeljku 3.1 ove TSI kroz njihovu povezanost sa osnovnim zahtjevom „bezbjednost“.

2) Zahtjevi bezbjednosti koji se odnose na te funkcije obuhvaćeni su tehničkim specifikacijama izraženim u odgovarajućoj tački Odjeljka 4.2 (npr. „pasivna bezbjednost“, „točkovi“ itd.).

3) Kada tehničke specifikacije moraju biti dopunjene zahtjevima izraženim u terminima zahtjeva bezbjednosti (nivo ozbiljnosti), oni su takođe specificirani u odgovarajućoj tački Odjeljka 4.2.

4) Elektronski uređaji i softver, koji se koriste za izvršavanje funkcija od suštinskog značaja za bezbjednost, moraju biti razvijeni i ocijenjeni u skladu sa metodologijom koja je adekvatna za elektronske uređaje i softver od značaja za bezbjednost.

4.2.2. Konstrukcija i mehanički dijelovi

4.2.2.1. Opšte odredbe

1) Ovaj dio obuhvata zahtjeve koji se odnose na projektovanje konstrukcije karoserije vozila (čvrstoća konstrukcije vozila) i mehaničkih veza (mekaničkih interfejsa) između vozila ili između jedinica.

2) Većina ovih zahtjeva ima za cilj obezbjeđivanje mehaničkog integriteta voza u eksploataciji i u operacijama spasavanja, kao i zaštitu putničkih i službenih prostora u slučaju sudara ili iskliznuća.

4.2.2.2. Mehanički interfejsi

4.2.2.2.1. Opšte odredbe i definicije

Da bi se formirao voz (kako je definisano u Odjeljku 2.2), vozila se međusobno spajaju na način koji omogućava njihovo zajedničko funkcionisanje. Spajanje predstavlja mehanički interfejs koji to omogućava. Postoji više vrsta spajanja:

1) „Unutrašnje“ spajanje (takođe nazvano „srednje“ spajanje) je spajajući uređaj između vozila radi formiranja jedinice sastavljene od više vozila (npr. fiksna garnitura vagona ili vozna garnitura).

2) „Krajnje spajanje“ („eksterno“ spajanje) jedinica je spajajući uređaj koji se koristi za međusobno spajanje dvije (ili više) jedinica radi formiranja voza. Krajnje spajanje može biti „automatsko“, „poluautomatsko“ ili „ručno“. Krajnje spajanje može se koristiti i u svrhe spasavanja (vidi tačku 4.2.2.2.4). U kontekstu ove TSI, „ručno“ spajanje je sistem krajnjeg spajanja koji zahtijeva da jedna ili više osoba stanu između jedinica koje se spajaju ili razdvajaju, radi njihovog mehaničkog povezivanja.

3) „Spasilačko spajanje“ je spajajući uređaj koji omogućava da se jedinica spasi pomoću vučne jedinice za spasavanje opremljene „standardnim“ ručnim spajanjem, u skladu sa tačkom 4.2.2.2.3, u slučaju kada je jedinica koja se spašava opremljena drugačijim sistemom spajanja ili nije opremljena nikakvim sistemom spajanja.

4.2.2.2.2 Unutrašnje spajanje

1) Unutrašnja spajanja između različitih vozila (u potpunosti oslonjenih na sopstvene točkove) jedne jedinice moraju sadržati sistem sposoban da izdrži sile koje nastaju usljed predviđenih uslova eksploatacije.

2) Kada sistem unutrašnjeg spajanja između vozila ima manju uzdužnu čvrstoću od krajnjih spajanja jedinice, moraju se predvidjeti mjere za spasavanje jedinice u slučaju loma takvog unutrašnjeg spajanja; te mjere moraju biti opisane u dokumentaciji propisanoj u tački 4.2.12.6.

3) U slučaju zglobnih jedinica, spoj između dva vozila koja dijele isti osovinski sklop mora biti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks 1..

4.2.2.2.3 Krajnje spajanje

a) Opšti zahtjevi

a-1) Zahtjevi u pogledu karakteristika krajnjeg spajanja

Kada je krajnje spajanje obezbijeđeno na bilo kojem kraju jedinice, sljedeći zahtjevi važe za sve tipove krajnjeg spajanja (automatsko, poluautomatsko ili ručno):

— Krajnja spajanja moraju sadržati elastični sistem spajanja sposoban da izdrži sile koje nastaju usljed predviđenih uslova eksploatacije i spasavanja.

— Tip mehaničkog krajnjeg spajanja, zajedno sa njegovim nominalnim maksimalnim projektovanim vrijednostima zateznih i pritisknih sila i visinom iznad nivoa šina do njegove centralne linije (jedinica u radnom stanju sa novim točkovima), mora biti zabilježen u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.

2) Kada na bilo kojem kraju jedinice ne postoji spajanje, mora biti obezbijeđen uređaj koji omogućava spasilačko spajanje na tom kraju jedinice.

a-2) Zahtjevi u pogledu tipa krajnjeg spajanja

1) Jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji, i sa maksimalnom projektovanom brzinom većom ili jednakom od 250 km/h, moraju biti opremljene na svakom kraju formacije automatskim centralnim spajanjem sa jastukom, koje je geometrijski i funkcionalno kompatibilno sa „automatskim centralnim spajanjem tipa 10 sa mehanizmom kuke“ (kako je definisano u tački 5.3.1); visina centralne linije spajanja iznad šina mora iznositi 1 025 mm + 15 mm / – 5 mm (mjereno sa novim točkovima u uslovu opterećenja „projektovana masa u radnom stanju“).

2) Jedinice projektovane i ocijenjene za opštu eksploataciju i namijenjene za saobraćaj isključivo na sistemu 1 520 mm moraju biti opremljene centralnim spajanjem sa jastukom, koje je geometrijski i funkcionalno kompatibilno sa „SA3 spajanjem“; visina centralne linije spajanja iznad šina mora biti između 980 i 1 080 mm (za sve uslove točkova i opterećenja).

b) Zahtjevi za sistem „ručnog“ spajanja

b-1) Odredbe za jedinice

1) Sljedeće odredbe posebno se odnose na jedinice opremljene sistemom „ručnog“ spajanja:

— Sistem spajanja mora biti projektovan tako da nije potrebna fizička prisutnost čovjeka između jedinica koje se spajaju/razdvajaju dok se bilo koja od njih kreće.

— Za jedinice projektovane i ocijenjene za „opštu eksploataciju“ ili „unaprijed definisanu formaciju“, a opremljene sistemom ručnog spajanja, ovaj sistem spajanja mora biti UIC tipa (kako je definisano u tački 5.3.2).

2) Ove jedinice moraju ispunjavati dodatne zahtjeve iz tačke (b-2) u nastavku.

b-2) Kompatibilnost između jedinica

Na jedinicama opremljenim sistemom ručnog spajanja UIC tipa (kao što je opisano u tački 5.3.2) i pneumatskim kočionim sistemom kompatibilnim sa UIC tipom (kako je opisano u tački 4.2.4.3), primjenjuju se sljedeći zahtjevi:

1) Odbojnici i šrafno spajanje moraju biti ugrađeni u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [2].

2) Dimenzije i raspored kočionih cijevi i crijeva, spajanja i slavine moraju biti u skladu sa zahtjevima navedenim u istoj specifikaciji.

4.2.2.2.4 Spasilačko spajanje

1) Moraju se predvidjeti odredbe koje omogućavaju oslobađanje pruge u slučaju kvara vučenjem ili potiskivanjem jedinice koja se spašava.

2) Kada je jedinica koja se spašava opremljena krajnjim spajanjem, spasavanje mora biti moguće pomoću vučne jedinice opremljene istim tipom sistema krajnjeg spajanja (uključujući kompatibilnu visinu centralne linije iznad nivoa šina).

3) Za sve jedinice, spasavanje mora biti moguće pomoću spasilačke jedinice, tj. vučne jedinice koja na svakom svom kraju namijenjenom za spasavanje posjeduje odgovarajuće spajanje:

(a) Na sistemima širine kolosijeka 1 435 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ili 1 668 mm:
— Ručni sistem spajanja UIC tipa (kako je opisano u tačkama 4.2.2.2.3 i 5.3.2) i pneumatski kočioni sistem UIC tipa (kako je opisano u tački 4.2.4.3),
— Bočni položaj kočionih cijevi i slavina u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [2],

— Slobodan prostor od 395 mm iznad centralne linije kuke radi omogućavanja ugradnje spasilačkog adaptera kako je opisano u nastavku.

(b) Na sistemu širine kolosijeka 1 520 mm:
— Centralno spajanje sa jastukom, geometrijski i funkcionalno kompatibilno sa „SA3 spajanjem“; visina njegove centralne linije spajanja iznad šina mora biti između 980 i 1 080 mm (za sve uslove točkova i opterećenja).

Ovo se postiže ili putem trajno ugrađenog kompatibilnog sistema spajanja ili pomoću spasilačkog spajanja (tzv. spasilačkog adaptera). U potonjem slučaju, jedinica koja se ocjenjuje u skladu sa ovom TSI mora biti projektovana tako da je moguće spasilački adapter prevoziti u samoj jedinici.

4) Spasilački adapter (kako je definisano u tački 5.3.3) mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

— Da bude projektovan tako da omogući spasavanje brzinom od najmanje 30 km/h,

— Da bude osiguran nakon postavljanja na spasilačku jedinicu na način koji sprječava njegovo otkaćinjanje tokom operacije spasavanja,

— Da izdrži sile koje nastaju usljed predviđenih uslova spasavanja,

— Da bude projektovan tako da ne zahtijeva fizičko prisustvo čovjeka između spasilačke jedinice i jedinice koja se spašava dok se bilo koja od njih kreće,

— Da ni spasilački adapter niti kočiona crijeva ne ograničavaju bočno kretanje kuke kada su postavljeni na spasilačku jedinicu.

5) Zahtjev u vezi sa kočenjem u svrhu spasavanja obuhvaćen je tačkom 4.2.4.10 ove TSI.

4.2.2.2.5 Pristup osoblja za spajanje i razdvajanje

1) Jedinice i sistemi krajnjeg spajanja moraju biti projektovani tako da osoblje nije izloženo neopravdanom riziku tokom spajanja i razdvajanja, niti tokom spasilačkih operacija.

2) Radi ispunjavanja ovog zahtjeva, jedinice opremljene sistemima ručnog spajanja UIC tipa, u skladu sa tačkom 4.2.2.2.3 b), moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve („Bernov pravougaonik“):

— Na jedinicama opremljenim šrafnim spajanjem i bočnim odbojnicima, prostor za rad osoblja mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [2].

— Kada je ugrađeno kombinovano automatsko i šrafno spajanje, dozvoljeno je da glava automatskog spajanja zadire u Bernov pravougaonik na lijevoj strani kada je uvučena, a šrafno spajanje u upotrebi.

Ispod svakog odbojnika mora postojati rukohvat. Rukohvati moraju izdržati silu od 1,5 kN.

3) Eksploataciona i spasilačka dokumentacija propisana u tačkama 4.2.12.4 i 4.2.12.6 mora opisivati mjere koje su neophodne radi ispunjavanja ovog zahtjeva. Crna Gora takođe može zahtijevati primjenu ovih zahtjeva.

4.2.2.3. Međuprostori za prolaz (Gangways)

1) Kada je međuprostor za prolaz (gangvej) obezbijeđen kao sredstvo za kretanje putnika iz jednog vagona ili vozne garniture u drugi, mora omogućiti sva relativna kretanja vozila u normalnoj eksploataciji bez izlaganja putnika neopravdanom riziku.

2) Kada je predviđeno da voz saobraća bez povezanog gangveja, mora biti omogućeno sprječavanje pristupa putnika tom međuprostoru.

3) Zahtjevi koji se odnose na vrata gangveja kada se isti ne koristi navedeni su u tački 4.2.5.7 „Elementi vezani za putnike — Međuvagonska vrata“.

4) Dodatni zahtjevi propisani su u TSI PRM.

5) Zahtjevi iz ove tačke ne primjenjuju se na krajeve vozila gdje taj prostor nije namijenjen za redovnu upotrebu od strane putnika..

4.2.2.4. Čvrstoća konstrukcije vozila

1) Ova tačka primjenjuje se na sve jedinice osim OTM vozila.

2) Za OTM vozila, alternativni zahtjevi u odnosu na one izražene u ovoj tački za statičko opterećenje, kategoriju i ubrzanje utvrđeni su u Prilogu C, tačka C.1.

3) Statička i dinamička čvrstoća (zamor materijala) karoserija vozila od značaja je za obezbjeđenje potrebne bezbjednosti putnika i osoblja, kao i za strukturni integritet vozila u voznim i manevarskim operacijama. Shodno tome, konstrukcija svakog vozila mora biti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [1], pri čemu kategorije vučnih vozila koje se uzimaju u obzir moraju odgovarati kategoriji L za lokomotive i vučne glave, odnosno kategorijama PI ili PII za sve ostale tipove vozila koja su u obuhvatu ove TSI.

4) Dokaz o čvrstoći karoserije vozila može se dati proračunima i/ili ispitivanjem, u skladu sa uslovima utvrđenim u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [1].

5) U slučaju jedinice projektovane za veću pritisnu silu od onih kategorija (utvrđenih u tački 3 kao minimum) iz specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [1], ta specifikacija ne obuhvata predloženo tehničko rješenje; tada je dozvoljeno koristiti druge normativne dokumente za pritisnu silu, pod uslovom da su javno dostupni.

U tom slučaju imenovano tijelo mora provjeriti da li alternativni normativni dokumenti čine dio tehnički konzistentnog seta pravila primjenjivih na projektovanje, izgradnju i ispitivanje konstrukcije vozila.

Vrijednost pritisne sile mora biti upisana u tehničku dokumentaciju definisanu u tački 4.2.12.

6) Uslovi opterećenja koji se razmatraju moraju biti usklađeni sa onima definisanim u tački 4.2.2.10 ove TSI.

7) Pretpostavke za aerodinamičko opterećenje moraju biti one opisane u tački 4.2.6.2.2 ove TSI (mimoilaženje 2 voza).

8) Tehnike spajanja obuhvaćene su gore navedenim zahtjevima. Mora postojati postupak verifikacije kojim se obezbjeđuje da se u fazi proizvodnje kontrolišu nedostaci koji mogu smanjiti mehaničke karakteristike konstrukcije.

4.2.2.5. Pasivna bezbjednost

1) Zahtjevi navedeni u ovoj tački primjenjuju se na sve jedinice, osim na jedinice koje nijesu namijenjene za prevoz putnika ili osoblja tokom eksploatacije i osim na OTM vozila.

2) Za jedinice projektovane za saobraćaj na sistemu širine kolosijeka 1 520 mm, zahtjevi u pogledu pasivne bezbjednosti opisani u ovoj tački imaju dobrovoljnu primjenu. Ukoliko podnosilac zahtjeva odluči da primijeni zahtjeve u pogledu pasivne bezbjednosti opisane u ovoj tački, to mora biti priznato od strane Crne Gore. Crna Gora takođe može zahtijevati primjenu ovih zahtjeva.

3) Za lokomotive projektovane za saobraćaj na sistemu širine kolosijeka 1 524 mm, zahtjevi u pogledu pasivne bezbjednosti opisani u ovoj tački imaju dobrovoljnu primjenu. Ukoliko podnosilac zahtjeva odluči da primijeni zahtjeve u pogledu pasivne bezbjednosti opisane u ovoj tački, to mora biti priznato od strane Crne Gore.

4) Jedinice koje nijesu u mogućnosti da saobraćaju pri brzinama sudara navedenim u bilo kojem od scenarija sudara u nastavku izuzimaju se od odredbi koje se odnose na taj scenarij sudara.

5) Pasivna bezbjednost ima za cilj da dopuni aktivnu bezbjednost kada sve druge mjere zakažu. U tu svrhu, mehanička konstrukcija vozila mora obezbijediti zaštitu putnika i osoblja u slučaju sudara, i to kroz obezbjeđenje:

- ograničavanja usporenja;
- očuvanja prostora za preživljavanje i strukturnog integriteta zauzetih prostora;
- smanjenja rizika od penjanja vozila jedno na drugo;
- smanjenja rizika od iskanjanja iz šina;
- ograničavanja posljedica udara u prepreku na pruzi.

Radi ispunjavanja ovih funkcionalnih zahtjeva, jedinice moraju biti u skladu sa detaljnim zahtjevima navedenim u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [3], koji se odnose na kategoriju projektovanja otpornosti na sudar C-I.

Moraju se razmatrati sljedeća četiri referentna scenarija sudara:

- scenarijo 1: Čeoni sudar između dvije identične jedinice,
- scenarijo 2: Čeoni sudar sa teretnim vagonom,
- scenarijo 3: Sudar jedinice sa velikim drumskim vozilom na putnom prelazu,
- scenarijo 4: Sudar jedinice sa niskom preprekom (npr. automobil na putnom prelazu, životinja, stijena itd.).

6) Scenariji iz tačke 5) opisani su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [3].

7) Zahtjevi specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [3], primjenjuju se u vezi sa gore navedenim referentnim scenarijima sudara.

8) Radi ograničavanja posljedica udara u prepreku na pruži, čeoni krajevi lokomotiva, vučnih glava, upravljačkih vagona i voznih garnitura moraju biti opremljeni deflektorima prepreka. Zahtjevi koje deflektori prepreka moraju ispunjavati definisani su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [3].

4.2.2.6. Podizanje i dizanje dizalicama

1) Ova tačka primjenjuje se na sve jedinice.

2) Dodatne odredbe koje se odnose na podizanje i dizanje OTM vozila navedene su u Prilogu C, tačka C.2.

3) Mora biti omogućeno bezbjedno podizanje ili dizanje svakog vozila koje čini jedinicu, u svrhu spasavanja (nakon iskakanja iz šina ili drugog udesa ili incidenta), kao i u svrhu održavanja. U tu svrhu, moraju biti obezbijeđeni odgovarajući interfejsi na karoseriji vozila (tačke za podizanje/dizanje), koji omogućavaju primjenu vertikalnih ili kvazi–vertikalnih sila. Vozilo mora biti projektovano tako da omogući potpuno podizanje ili dizanje, uključujući i pogonske sklopove (npr. obezbjeđivanjem/pričvrščivanjem okretnih postolja za karoseriju vozila). Takođe, mora biti omogućeno podizanje ili dizanje bilo kojeg kraja vozila (uključujući i pogonski sklop) dok drugi kraj počiva na preostalom postolju.

4) Preporučuje se da se tačke za dizanje projektuju tako da mogu biti korišćene i kao tačke za podizanje kada su svi pogonski sklopovi vozila povezani sa donjim okvirom vozila.

5) Tačke za podizanje/dizanje moraju biti pozicionirane tako da omogućavaju bezbjedno i stabilno podizanje vozila; mora se obezbijediti dovoljno prostora ispod i oko svake tačke za podizanje kako bi se omogućila laka instalacija spasilačke opreme. Tačke za podizanje/dizanje moraju biti projektovane tako da osoblje nije izloženo neopravdanom riziku u normalnoj eksploataciji niti prilikom korišćenja spasilačke opreme.

6) Kada donja struktura karoserije ne dozvoljava obezbjeđivanje trajno ugrađenih tačaka za podizanje/dizanje, ta struktura mora biti opremljena nosačima koji omogućavaju pričvrščivanje uklonjivih tačaka za podizanje/dizanje tokom operacije vraćanja na šine.

7) Geometrija tačaka za podizanje/dizanje mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [4].

8) Označavanje tačaka za podizanje mora se vršiti znakovima u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [5].

9) Konstrukcija mora biti projektovana uzimajući u obzir opterećenja navedena u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [1]; dokaz o čvrstoći karoserije vozila može se dati proračunima ili ispitivanjem, u skladu sa uslovima utvrđenim u istoj specifikaciji. Alternativni normativni dokumenti koji su javno dostupni mogu se koristiti pod istim uslovima kao što je definisano u tački 4.2.2.4.

10) Za svako vozilo jedinice mora se obezbijediti dijagram za podizanje i dizanje i odgovarajuća uputstva u dokumentaciji opisanoj u tačkama 4.2.12.5 i 4.2.12.6 ove TSI. Uputstva se, koliko je to moguće, moraju davati putem piktograma.

4.2.2.7. Učvrščivanje uređaja na konstrukciju karoserije vozila

1) Ova tačka primjenjuje se na sve jedinice, osim na OTM vozila.

2) Odredbe koje se odnose na strukturnu čvrstoću OTM vozila navedene su u Prilogu C, tačka C.1.

3) Učvršćeni uređaji, uključujući one unutar putničkih prostora, moraju biti pričvršćeni za konstrukciju karoserije na način koji sprječava da se ovi uređaji olabave i time izazovu rizik od povrede putnika ili dovedu do iskakanja voza iz šina. U tu svrhu, pričvršćenja ovih uređaja moraju biti projektovana u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [1], uzimajući u obzir kategoriju L za lokomotive i kategoriju P-I ili P-II za putnička vozila.

Alternativni normativni dokumenti mogu se koristiti pod istim uslovima kao što je definisano u tački 4.2.2.4.

4.2.2.8. Vrata za pristup osoblja i utovar/istovar tereta

1) Vrata namijenjena za upotrebu putnika obuhvaćena su tačkom 4.2.5 ove TSI: „Elementi vezani za putnike“. Vrata kabine obuhvaćena su tačkom 4.2.9 ove TSI. Ova tačka odnosi se na vrata za teret i za upotrebu osoblja voza, osim vrata kabine.

2) Vozila opremljena prostorijom namijenjenom za osoblje voza ili za teret moraju biti opremljena uređajem za zatvaranje i zaključavanje vrata. Vrata moraju ostati zatvorena i zaključana sve dok nijesu namjerno otključana.

4.2.2.9. Mehaničke karakteristike stakla (osim vjetrobranskih stakala)

1) Kada se staklo koristi za zastakljivanje (uključujući ogledala), mora biti ili laminirano ili kaljeno staklo koje je u skladu sa jednim od relevantnih javno dostupnih standarda pogodnih za primjenu u željezničkom saobraćaju, u pogledu kvaliteta i područja upotrebe, čime se minimizira rizik od povređivanja putnika i osoblja usljed lomljenja stakla.

4.2.2.10. Uslovi opterećenja i izmjerena masa

1) Sljedeći uslovi opterećenja, definisani u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [6], moraju biti utvrđeni:

- projektovana masa pri izuzetnom opterećenju;
- projektovana masa pri normalnom opterećenju;
- projektovana masa u radnom stanju;
- eksploataciona masa pri normalnom opterećenju;
- eksploataciona masa u radnom stanju.

2) Hipoteze koje su uzete u obzir prilikom određivanja gore navedenih uslova opterećenja moraju biti opravdane i dokumentovane u opštoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 ove TSI.

Ove hipoteze moraju se zasnivati na kategorizaciji voznog parka (vozovi velikih brzina i vozovi za duge relacije, ostali) i na opisu korisnog opterećenja (putnici, opterećenje po m² u prostorima za stajanje i servisnim prostorima) u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [6]; vrijednosti za različite parametre mogu odstupati od ovog standarda pod uslovom da su opravdane.

3) Za OTM vozila mogu se koristiti različiti uslovi opterećenja (minimalna masa, maksimalna masa), kako bi se uzeo u obzir opcioni ugrađeni uređaj.

4) Postupak ocjenjivanja usklađenosti opisan je u tački 6.2.3.1 ove TSI.

5) Za svaki gore definisani uslov opterećenja, u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 moraju se navesti sljedeći podaci:

- Ukupna masa vozila (za svako vozilo jedinice),
- Masa po osovini (za svaku osovinu),
- Masa po točku (za svaki točak).

Napomena: za jedinice opremljene nezavisno rotirajućim točkovima, „osovina“ se mora tumačiti kao geometrijski pojam, a ne kao fizička komponenta; ovo važi za cijelu TSI, osim ako nije drugačije navedeno.

4.2.3. Interakcija sa kolosijekom i gabariti

4.2.3.1. Gabariti

1) Ova tačka odnosi se na pravila za proračun i provjeru namijenjenu određivanju dimenzija voznog parka radi saobraćaja na jednoj ili više infrastruktura bez rizika od smetnji.

Za jedinice projektovane za saobraćaj na drugim širinama kolosijeka osim sistema 1 520 mm:

2) Podnosilac zahtjeva mora odabrati namijenjeni referentni profil, uključujući referentni profil za donje dijelove. Ovaj referentni profil mora biti unijet u tehničku dokumentaciju definisanu u tački 4.2.12.

3) Usklađenost jedinice sa ovim namijenjenim referentnim profilom mora biti utvrđena jednom od metoda navedenih u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [7].

4) U slučaju da se jedinica prijavi kao usklađena sa jednim ili više referentnih profila G1, GA, GB, GC ili DE3, uključujući one koji se odnose na donje dijelove GI1, GI2 ili GI3, kako je navedeno u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [7], usklađenost se mora utvrditi kinematičkom metodom iz iste specifikacije.

Usklađenost sa tim referentnim profilima mora biti unijeta u tehničku dokumentaciju definisanu u tački 4.2.12.

5) Za električne jedinice, gabarit pantografa mora biti provjeren proračunom u skladu sa specifikacijom iz Priloga J-1, indeks [7], kako bi se osiguralo da obuhvat pantografa ispunjava zahtjeve mehaničkog kinematičkog gabarita pantografa, koji se određuje u skladu sa Prilogom D „TSI ENE“, a zavisi od izbora geometrije glave pantografa: dvije dozvoljene mogućnosti definisane su u tački 4.2.8.2.9.2.

Napon napajanja se uzima u obzir u gabaritu infrastrukture kako bi se obezbijedile odgovarajuće izolacione udaljenosti između pantografa i fiksnih instalacija.

6) Zanošenje pantografa, kako je specificirano u tački 4.2.10 TSI ENE i korišćeno za proračun mehaničkog kinematičkog gabarita, mora biti opravdano proračunima ili mjerenjima u skladu sa specifikacijom iz Priloga J-1, indeks [7].

Za jedinice projektovane za saobraćaj na kolosijeku širine 1 520 mm:

7) Statički profil vozila mora biti unutar „T“ uniformnog gabarita vozila; referentni profil za infrastrukturu je gabarit „S“. Ovaj profil je specificiran u Prilogu B.

8) Za električne jedinice, gabarit pantografa mora biti provjeren proračunom kako bi se osiguralo da obuhvat pantografa ispunjava zahtjeve mehaničkog statičkog gabarita pantografa, koji je definisan u Prilogu D TSI ENE; pri tome se mora uzeti u obzir izbor geometrije glave pantografa: dozvoljene mogućnosti definisane su u tački 4.2.8.2.9.2.

4.2.3.2. Opterećenje osovine i opterećenje točka

4.2.3.2.1. Parametar opterećenja osovine

1) Opterećenje osovine u kombinaciji sa razmakom između osovina, dužinom jedinice i maksimalnom dozvoljenom brzinom jedinice na predmetnoj pruzi predstavlja interfejs parametar između jedinice i infrastrukture.

Za ciljni infrastrukturni sistem specificiran u tački 4.2.1 „TSI INF“, opterećenje osovine je parametar performansi i zavisi od saobraćajnog koda pruge.

2) Sljedeće karakteristike koje se koriste kao interfejs prema infrastrukturi moraju biti dio opšte dokumentacije koja se izrađuje prilikom ocjene jedinice i opisane u tački 4.2.12.2:

— masa po osovini (za svaku osovину) za sve uslove opterećenja (kako je definisano i zahtijevano da bude dio dokumentacije u tački 4.2.2.10);

— položaj osovina duž jedinice (razmak osovina);

— dužina jedinice;

— maksimalna projektovana brzina (kako je zahtijevano da bude dio dokumentacije u tački 4.2.8.1.2);

— EN kategorija pruge kao rezultat kategorizacije jedinice u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [10].

2a) Za samohodne termalne ili električne putničke vozove i za putničke vagone i druge srodne vagone, EN kategorija pruge uvijek mora biti dokumentovana, uz navođenje standardne vrijednosti korisnog opterećenja u prostorima za stajanje u kg po m², kako je definisano u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [10].

2b) Ako se posebna vrijednost korisnog opterećenja u prostorima za stajanje koristi za određivanje uslova opterećenja „projektovana masa pri izuzetnom opterećenju“, u skladu sa tačkama 4.2.2.10 1) i 2), mora se dokumentovati i druga EN kategorija pruge koristeći ovu posebnu vrijednost korisnog opterećenja u prostorima za stajanje.

2c) Za sve ove jedinice, svaka EN kategorija pruge mora biti dokumentovana uz navođenje korisnog opterećenja korišćenog u prostorima za stajanje, kako je opisano u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [10].

3) Korišćenje informacija o opterećenju osovine na operativnom nivou radi provjere kompatibilnosti između voznog parka i infrastrukture (van obuhvata ove TSI):

Opterećenje osovine svake pojedinačne osovine jedinice, koje se koristi kao interfejs parametar prema infrastrukturi, mora biti definisano od strane željezničkog preduzeća u skladu sa zahtjevima iz tačke 4.2.2.5 „TSI OPE“, uzimajući u obzir očekivano opterećenje za planiranu uslugu (koje nije definisano prilikom ocjenjivanja jedinice).

Opterećenje osovine u uslovu opterećenja „projektovana masa pri izuzetnom opterećenju“ predstavlja maksimalnu moguću vrijednost gore pomenutog opterećenja osovine. Maksimalno opterećenje uzeto u obzir za projektovanje kočionog sistema, definisano u tački 4.2.4.5.2, takođe se mora uzeti u obzir.

4.2.3.2.2. Opterećenje točka

1) Odnos razlike opterećenja točkova po osovini $D_{qj} = (Q_l - Q_r)/(Q_l + Q_r)$ mora se procijeniti mjerenjem opterećenja točkova, uzimajući u obzir uslov opterećenja „projektovana masa u radnom stanju“. Razlika opterećenja točkova veća od 5 % od opterećenja osovine za taj osovinski sklop dozvoljena je samo ako se dokaže kao prihvatljiva ispitivanjem bezbjednosti protiv iskakanja iz šina na uvijenom kolosijeku, kako je specificirano u tački 4.2.3.4.1 ove TSI.

2) Postupak ocjenjivanja usklađenosti opisan je u tački 6.2.3.2 ove TSI.

3) Za jedinice sa opterećenjem osovine pri projektovanoj masi pod normalnim opterećenjem manjim ili jednakim od 22,5 t i prečnikom istrošenog točka većim ili jednakim od 470 mm, odnos opterećenja točka prema prečniku točka (Q/D) mora biti manji ili jednak 0,15 kN/mm, mjereno za minimalni prečnik istrošenog točka i projektovanu masu pod normalnim opterećenjem.

4.2.3.3. Parametri voznog parka koji utiču na sisteme zasnovane na infrastrukturi

4.2.3.3.1 Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemima za detekciju voza

1) Skup karakteristika voznog parka za kompatibilnost sa ciljnim sistemima za detekciju voza dat je u tačkama 4.2.3.3.1.1, 4.2.3.3.1.2 i 4.2.3.3.1.3. Upućivanje se vrši na tačke specifikacije navedene u Prilogu J-2, indeks [A] (takođe navedene u Prilogu A, Tabela A.2, indeks 77 TSI CCS). Povezani posebni slučajevi definisani su u tački 7.7 TSI CCS.

2) Skup karakteristika sa kojima je vozni park kompatibilan mora biti evidentiran u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.

4.2.3.3.1.1 Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemom detekcije voza zasnovanim na kolosječnim kolima

Specifikacija navedena u Prilogu J-2, indeks [A], određuje karakteristike koje se odnose na:

— Geometrija vozila

- 1) Maksimalno rastojanje između uzastopnih osovina;
- 2) Maksimalno rastojanje između prednjeg/ zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine;
- 3) Minimalno rastojanje između prve i poslednje osovine.

— Konstrukcija vozila

- 4) Minimalno opterećenje osovine u svim uslovima opterećenja;
- 5) Električni otpor između površina koje naležu na šine suprotnih točkova jednog osovinskog sklopa i metod za njegovo mjerenje;
- 6) Za električne jedinice opremljene pantografom – minimalna impedansa vozila;
- 7) Upotreba pomoćnih uređaja za manevrisanje.

— Emisije koje mogu uticati na izolaciju

- 8) Upotreba opreme za posipanje pijeska;

U slučaju kada je obezbijedena automatska funkcija posipanja pijeska, mora biti omogućeno da mašinovođa isključi ovu funkciju na posebnim djelovima pruge koji su operativnim pravilima označeni kao nekompatibilni sa posipanjem pijeska;

9) Upotreba kompozitnih kočnih umetaka;

10) Ako je vozilo opremljeno – zahtjevi koji se odnose na podmazivače ivica točkova.

— **Elektromagnetna kompatibilnost (EMC)**

11) Zahtjevi koji se odnose na sprovedene smetnje.

4.2.3.3.1.2 Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemom detekcije voza zasnovanim na brojačima osovina

Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemom detekcije voza zasnovanim na brojačima osovina

— **Geometrija vozila**

1) Maksimalno rastojanje između uzastopnih osovina;

2) Minimalno rastojanje između uzastopnih osovina;

3) Na kraju jedinice namijenjene za spajanje, minimalno rastojanje između prednjeg/zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine (jednako polovini vrijednosti specificirane);

4) Maksimalno rastojanje između prednjeg/zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine.

— **Geometrija točka**

5) Geometrija točka.

— **Konstrukcija vozila**

6) Prostor između točkova bez metalnih i induktivnih komponenti;

7) Karakteristike materijala točka.

— **Elektromagnetna kompatibilnost (EMC)**

8) Zahtjevi koji se odnose na elektromagnetna polja;

9) Upotreba magnetskih ili vrtložnih kočnih sistema.

4.2.3.3.1.3 Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa petljastom opremom

Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa petljastom opremom

Konstrukcija vozila

1) Metalna konstrukcija vozila.

4.2.3.3.2 Nadzor stanja ležajeva osovine

1) Cilj nadzora stanja ležajeva osovine je otkrivanje neispravnih ležajeva osovinskih kutija.

2) Za jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom većom ili jednakom od 250 km/h, mora biti obezbijedena oprema za detekciju na vozilu.

3) Za jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom manjom od 250 km/h, a koje su projektovane za saobraćaj na drugim sistemima širine kolosijeka osim sistema 1 520 mm, nadzor stanja ležajeva osovine mora biti obezbijeden i to ili ugradnjom opreme na vozilu (u skladu sa specifikacijom iz tačke 4.2.3.3.2.1) ili korišćenjem opreme pored kolosijeka (u skladu sa specifikacijom iz tačke 4.2.3.3.2.2).

4) Ugradnja sistema na vozilu i/ili kompatibilnost sa opremom pored kolosijeka mora biti evidentirana u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ove TSI.

4.2.3.3.2.1. Zahtjevi koji se odnose na opremu za detekciju na vozilu

1) Ova oprema mora biti sposobna da otkrije pogoršanje stanja bilo kog ležaja osovinske kutije na jedinici.

2) Stanje ležaja mora se ocjenjivati ili praćenjem njegove temperature, ili njegovih dinamičkih frekvencija, ili neke druge odgovarajuće karakteristike stanja ležaja.

3) Sistem za detekciju mora biti u potpunosti smješten na vozilu, a dijagnostičke poruke moraju biti dostupne na vozilu.

4) Dijagnostičke poruke koje sistem isporučuje moraju biti opisane i uzete u obzir u operativnoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.4 i u dokumentaciji o održavanju opisanoj u tački 4.2.12.3.

4.2.3.3.2.2. Zahtjevi za vozni park u pogledu kompatibilnosti sa opremom pored kolosijeka

1) Za jedinice projektovane za saobraćaj na sistemu kolosijeka širine 1 435 mm, zona vidljiva za opremu pored kolosijeka na voznom parku mora biti oblast definisana u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [8].

2) Za jedinice projektovane za saobraćaj na sistemima širine kolosijeka različitim od 1 435 mm i 1 668 mm, proglašava se poseban slučaj gdje je to relevantno (harmonizovano pravilo dostupno za predmetnu mrežu).

2a) Za jedinice projektovane za saobraćaj na sistemu kolosijeka širine 1 668 mm, zona vidljiva za opremu pored kolosijeka na voznom parku mora biti oblast definisana u Tabeli 1 koja se odnosi na parametre specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [8].

Tabela 1

Ciljna i zabranjena zona za jedinice namijenjene za saobraćaj na mrežama širine kolosijeka 1 668 mm

Širina kolosijeka [mm]	YTA [mm]	WTA [mm]	LTA [mm]	YPZ [mm]	WPZ [mm]	LPZ [mm]
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

4.2.3.4. Dinamičko ponašanje voznog parka

4.2.3.4.1. Bezbjednost protiv iskakanja iz šina pri vožnji na uvijenom kolosijeku

1) Jedinica mora biti projektovana tako da obezbijedi bezbjednu vožnju na uvijenom kolosijeku, uz posebno uzimanje u obzir faze prelaza između nagnutog i horizontalnog kolosijeka i odstupanja u poprečnom nivou.

2) Postupak ocjenjivanja usklađenosti opisan je u tački 6.2.3.3 ove TSI. Ovaj postupak ocjenjivanja usklađenosti primjenjuje se za osovinska opterećenja u rasponu navedenom u tački 4.2.1 TSI INF i u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

Ne primjenjuje se na vozila projektovana za veća osovinska opterećenja; takvi slučajevi mogu biti obuhvaćeni nacionalnim pravilima ili postupkom za inovativna rješenja opisanim u članu 10 i u Glavi 6 ove TSI..

4.2.3.4.2. Dinamičko ponašanje u vožnji

1) Ova tačka primjenjuje se na jedinice projektovane za brzinu veću od 60 km/h, izuzev na prugama radne mašine (OTM) za koje su zahtjevi utvrđeni u Prilogu C, tačka C.3, i izuzev jedinica projektovanih za saobraćaj na kolosijeku širine 1 520 mm, za koje se odgovarajući zahtjevi smatraju „otvorenom tačkom“.

2) Dinamičko ponašanje vozila ima snažan uticaj na bezbjednost vožnje i opterećenje kolosijeka. To je suštinska funkcija za bezbjednost, obuhvaćena zahtjevima ove tačke.

a) Tehnički zahtjevi

1) Jedinica mora bezbjedno saobraćati i proizvoditi prihvatljiv nivo opterećenja kolosijeka kada se koristi u granicama definisanim kombinacijom brzine i nedostatka nagiba, pod uslovima utvrđenim u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

Ovo se ocjenjuje provjerom da li se poštuju granične vrijednosti navedene u tačkama 4.2.3.4.2.1 i 4.2.3.4.2.2; postupak ocjenjivanja usklađenosti opisan je u tački 6.2.3.4.

2) Granične vrijednosti i postupak ocjenjivanja usklađenosti navedeni u tački 3 primjenjuju se za osovinska opterećenja u rasponu navedenom u tački 4.2.1 TSI INF i u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

Ne primjenjuju se na vozila projektovana za veća osovinska opterećenja, jer harmonizovane granične vrijednosti opterećenja kolosijeka nijesu definisane; takvi slučajevi mogu biti obuhvaćeni nacionalnim pravilima ili postupkom za inovativna rješenja opisanim u članu 10 i Glavi 6.

3) Izvještaj o ispitivanju dinamičkog ponašanja u vožnji (uključujući granice upotrebe i parametre opterećenja kolosijeka) mora biti naveden u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.

Parametri opterećenja kolosijeka (uključujući dodatne Ymax, Bmax i Bqst gdje je relevantno) koji se evidentiraju definisani su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

b) Dodatni zahtjevi kada se koristi aktivni sistem

6) Kada se koriste aktivni sistemi (zasnovani na softveru ili programabilnim kontrolerima koji upravljaju aktuatorima), funkcionalni kvar ima vjerovatne posljedice koje mogu direktno dovesti do „smrtnog ishoda“ u oba sljedeća scenarija:

1) kvar aktivnog sistema koji dovodi do neusklađenosti sa graničnim vrijednostima za bezbjednost vožnje (definisanim u skladu sa tačkama 4.2.3.4.2.1 i 4.2.3.4.2.2);

2) kvar aktivnog sistema koji dovodi do toga da se vozilo nađe van kinematičkog referentnog profila sanduka i pantografa, zbog ugla nagiba (njihanja) koji dovodi do neusklađenosti sa vrijednostima pretpostavljenim u tački 4.2.3.1.

S obzirom na ozbiljnost posljedica kvara, mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljiv nivo.

Dokazivanje usklađenosti (postupak ocjenjivanja usklađenosti) opisano je u tački 6.2.3.5 ove TSI.

c) Dodatni zahtjevi kada je ugrađen sistem za detekciju nestabilnosti (opcija)

7) Sistem za detekciju nestabilnosti mora obezbijediti informacije u vezi sa potrebom preduzimanja operativnih mjera (kao što je smanjenje brzine itd.), i mora biti opisan u tehničkoj dokumentaciji. Operativne mjere moraju biti opisane u operativnoj dokumentaciji utvrđenoj u tački 4.2.12.4 ove TSI.

d) Dodatni zahtjevi u vezi interfejsa sa ETCS-om na vozilu

8) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om na vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „status sistema za nagibanje“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-2, indeks [B]

4.2.3.4.2.1. Granične vrijednosti za bezbjednost vožnje

1) Granične vrijednosti za bezbjednost vožnje koje jedinica mora ispuniti utvrđene su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

4.2.3.4.2.2. Granične vrijednosti opterećenja kolosijeka

1) Granične vrijednosti opterećenja kolosijeka koje jedinica mora ispuniti (pri ocjenjivanju uobičajenim metodom) utvrđene su u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [9].

2) U slučaju da procijenjene vrijednosti prelaze navedene granične vrijednosti, operativni uslovi za vozni park (npr. maksimalna brzina, nedostatak nagiba) mogu se prilagoditi uzimajući u obzir karakteristike kolosijeka (npr. poluprečnik krivine, poprečni presjek šine, razmak pragova, intervale održavanja pruge)

4.2.3.4.3. Ekvivalentna koničnost

4.2.3.4.3.1. Projektne vrijednosti za nove profile točkova

1) Ova tačka primjenjuje se na sve jedinice, osim na jedinice projektovane za saobraćaj na kolosijeku širine 1 520 mm ili 1 600 mm, za koje se odgovarajući zahtjevi smatraju otvorenom tačkom.

2) Novi profil točka i rastojanje između aktivnih površina točkova moraju se provjeriti u pogledu ciljnih ekvivalentnih koničnosti korišćenjem proračunskih scenarija predviđenih u tački 6.2.3.6 ove TSI, kako bi se utvrdila podobnost novog predloženog profila točka za infrastrukturu u skladu sa TSI INF.

3) Jedinice opremljene nezavisno rotirajućim točkovima izuzete su od ovih zahtjeva.

4.2.3.4.3.2 Vrijednosti ekvivalentne koničnosti točkova u eksploataciji

1) Kombinovane ekvivalentne koničnosti za koje je vozilo projektovano, a koje su verifikovane dokazom usklađenosti dinamičkog ponašanja u vožnji iz tačke 6.2.3.4, moraju biti navedene za uslove eksploatacije u dokumentaciji o održavanju, u skladu sa tačkom 4.2.12.3.2, uzimajući u obzir doprinose profila točkova i šina.

2) Ukoliko se prijavi nestabilnost u vožnji, željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture dužni su da zajednički utvrde dio pruge na kojem je problem nastao.

3) Željezničko preduzeće dužno je da izmjeri profile točkova i rastojanje između aktivnih površina (front-to-front) predmetnih osovina. Ekvivalentna koničnost mora se izračunati korišćenjem proračunskih scenarija navedenih u tački 6.2.3.6, kako bi se provjerilo da li je ispunjena

maksimalna ekvivalentna koničnost za koju je vozilo projektovano i testirano. Ako to nije slučaj, profili točkova moraju se korigovati.

4) Ako je koničnost osovine u skladu sa maksimalnom ekvivalentnom koničnošću za koju je vozilo projektovano i testirano, željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture dužni su da sprovedu zajedničku istragu kako bi se utvrdile infrastrukturne karakteristike koje izazivaju nestabilnost.

5) Jedinice opremljene nezavisno rotirajućim točkovima izuzete su od ovih zahtjeva.

4.2.3.5. Podvozje

4.2.3.5.1. Strukturni dizajn okvira bogija

1) Za jedinice koje uključuju okvir bogija, integritet konstrukcije okvira bogija, kućišta ležaja osovine i sve prikačene opreme mora biti dokazan na osnovu metoda utvrđenih u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [11].

2) Veza između sanduka vozila i bogija mora biti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [1].

3) Hipoteze primijenjene za procjenu opterećenja koja nastaju tokom kretanja bogija (formule i koeficijenti), u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [11], moraju biti opravdane i dokumentovane u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ove TSI.

4.2.3.5.2. Osovinske garniture

1) Za potrebe ove TSI, osovinske garniture definišu se tako da obuhvataju glavne dijelove koji osiguravaju mehanički interfejs sa kolosijekom (točkove i spojne elemente: npr. poprečna osovina, osovina nezavisnih točkova) i pomoćne dijelove (ležajevi osovine, kućišta osovine, mjenjači i kočioni diskovi).

2) Osovinska garnitura mora biti projektovana i proizvedena dosljednom metodologijom, koristeći skup slučajeva opterećenja usklađenih sa uslovima opterećenja definisanim u tački 4.2.2.10 ove TSI.

4.2.3.5.2.1. Mehaničke i geometrijske karakteristike osovinskih garnitura

Mehaničko ponašanje osovinskih garnitura

1) Mehaničke karakteristike osovinskih garnitura moraju obezbijediti bezbjedno kretanje voznog sredstva. Mehaničke karakteristike obuhvataju:

— sastav,

— mehaničku otpornost i karakteristike zamora materijala.

Postupak ocjene usaglašenosti opisan je u tački 6.2.3.7 ove TSI.

Mehaničko ponašanje osovine

2) Karakteristike osovine moraju obezbijediti prenos sila i obrtnog momenta.

Postupak ocjene usaglašenosti opisan je u tački 6.2.3.7 ove TSI.

Slučaj jedinica opremljenih nezavisno rotirajućim točkovima

3) Karakteristike kraja osovine (interfejs između točka i hodnog sklopa) moraju obezbijediti prenos sila i obrtnog momenta.

Postupak ocjene usaglašenosti mora biti u skladu sa tačkom 6.2.3.7 stav 7) ove TSI.

Mehaničko ponašanje kućišta osovine

4) Kućište osovine mora biti projektovano uzimajući u obzir mehaničku otpornost i karakteristike zamora materijala.

Postupak ocjene usaglašenosti opisan je u tački 6.2.3.7 ove TSI.

Temperaturne granice moraju biti definisane ispitivanjem i evidentirane u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ove TSI.

Nadzor stanja ležajeva osovine definisan je u tački 4.2.3.3.2 ove TSI.

Geometrijske dimenzije osovinskih garnitura

6) Geometrijske dimenzije osovinskih garnitura (kako je definisano na Slici 1) moraju biti usklađene sa graničnim vrijednostima navedenim u Tabeli 1 za odgovarajući kolosjek.

Ove granične vrijednosti se uzimaju kao projektne vrijednosti (nova osovinska garnitura) i kao granične vrijednosti u eksploataciji (za potrebe održavanja; vidi i tačku 4.5 ove TSI).

Tabela 1

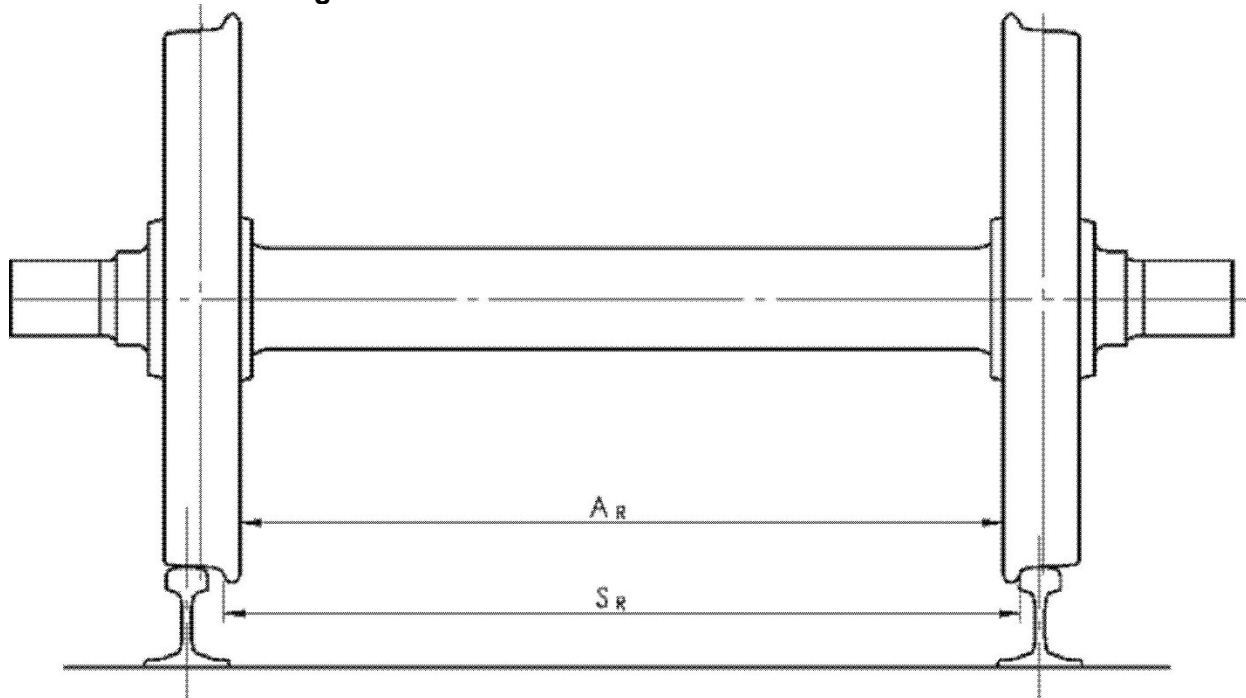
Granične vrijednosti u eksploataciji geometrijskih dimenzija osovinskih garnitura

Oznaka		Prečnik točka. D (mm)	Minimalna vrijednost (mm)	Maksimalna vrijednost (mm)
1 435 mm	Dimenzija čono-čeonog razmaka (S_R) $S_R = A_R + S_{d, \text{left}} + S_{d, \text{right}}$	$330 \leq D \leq 760$	1 415	1 426
		$760 < D \leq 840$	1 412	
		$D > 840$	1 410	
	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 Razmak leđa-leđa (A_R)	$330 \leq D \leq 760$	1 359	1 363
		$760 < D \leq 840$	1 358	
		$D > 840$	1 357	
1 524 mm	Dimenzija čono-čeonog razmaka (S_R) $S_R = A_R + S_{d, \text{left}} + S_{d, \text{right}}$	$400 \leq D < 725$	1 506	1 509
		$D \geq 725$	1 487	1 514
	Razmak leđa-leđa (A_R)	$400 \leq D < 725$	1 444	1 446
		$D \geq 725$	1 442	1 448
1 520 mm	Dimenzija čono-čeonog razmaka (S_R) $S_R = A_R + S_{d, \text{left}} + S_{d, \text{right}}$	$400 \leq D \leq 1\,220$	1 487	1 509
	Razmak leđa-leđa (A_R)	$400 \leq D \leq 1\,220$	1 437	1 443
1 600 mm	Dimenzija čono-čeonog razmaka (S_R) $S_R = A_R + S_{d, \text{left}} + S_{d, \text{right}}$	$690 \leq D \leq 1\,016$	1 573	1 592
	Razmak leđa-leđa (A_R)	$690 \leq D \leq 1\,016$	1 521	1 526
1 668 mm	Dimenzija čono-čeonog razmaka (S_R) $S_R = A_R + S_{d, \text{left}} + S_{d, \text{right}}$	$330 \leq D < 840$	1 648	1 659
		$840 \leq D \leq 1\,250$	1 643	1 659
	Razmak leđa-leđa (A_R)	$330 \leq D < 840$	1 592	1 596
		$840 \leq D \leq 1\,250$	1 590	1 596

Dimenzija A_R se mjeri na visini gornje ivice šine. Dimenzije A_R i S_R moraju biti ispunjene i u opterećenom i u neopterećenom stanju. Proizvođač može u dokumentaciji za održavanje precizirati manje tolerancije unutar navedenih granica za vrijednosti u eksploataciji. Dimenzija S_R se mjeri na 10 mm iznad referentne površine gazne plohe (kako je prikazano na Slici 2)

Slika 1

Simboli za osovinske garniture



4.2.3.5.2.2 Mehaničke i geometrijske karakteristike točkova

Mehaničko ponašanje točkova

1) Karakteristike točkova moraju obezbijediti bezbjedno kretanje voznog sredstva i doprinostiti vođenju voznog sredstva.

Postupak ocjene usaglašenosti opisan je u tački 6.1.3.1 ove TSI.

Geometrijske dimenzije točkova

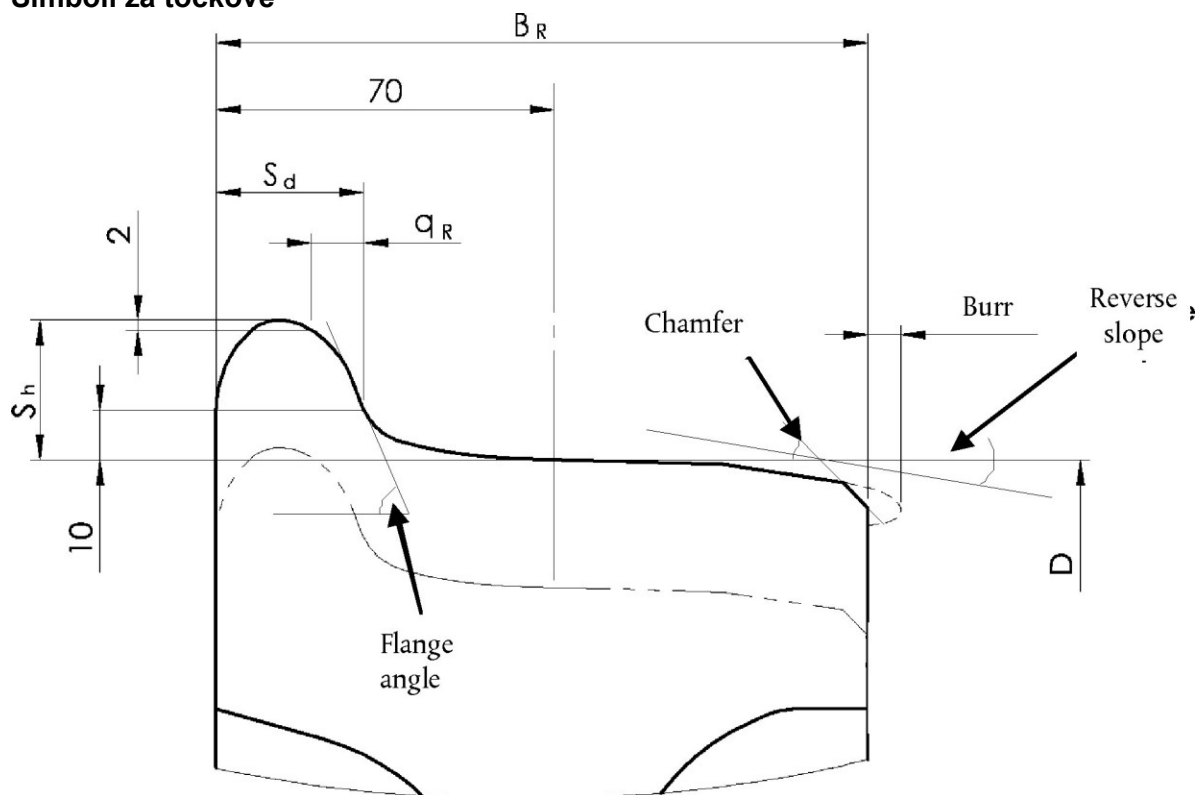
2) Geometrijske dimenzije točkova (kako je definisano na Slici 2) moraju biti usklađene sa graničnim vrijednostima navedenim u Tabeli 2. Ove granične vrijednosti se uzimaju kao projektne vrijednosti (novi točak) i kao granične vrijednosti u eksploataciji (za potrebe održavanja; vidi takođe tačku 4.5).

Tabela 2

Granične vrijednosti u eksploataciji geometrijskih dimenzija točkova

Oznaka	Prečnik točka D (mm)	Minimalna vrijednost (mm)	Maksimalna vrijednost (mm)
Širina oboda ($B_R + \text{Burr}$)	$D \geq 330$	133	145
Debljina oboda (S_d)	$D > 840$	22	33
	$760 < D \leq 840$	25	
	$330 \leq D \leq 760$	27,5	
Visina oboda (S_h)	$D > 760$	27,5	36
	$630 < D \leq 760$	29,5	
	$330 \leq D \leq 630$	31,5	
Čeona površina oboda (q_R)	≥ 330	6,5	

Slika 2
Simboli za točkove



3) Jedinice opremljene nezavisno rotirajućim točkovima moraju, pored zahtjeva iz ove tačke koja se odnosi na točkove, ispunjavati i zahtjeve ovog TSI koji se odnose na geometrijske karakteristike osovinskih garnitura, definisane u tački 4.2.3.5.2.1.

4.2.3.5.3. Automatski sistemi za promjenljivi kolosjek

1) Ovaj zahtjev se primjenjuje na jedinice opremljene automatskim sistemom za promjenljivi kolosjek sa mehanizmom za promjenu položaja točkova po osi, koji omogućava da jedinica bude kompatibilna sa kolosjekom 1 435 mm i drugim kolosjecima u okviru primjene ove TSI, putem prolaska kroz postrojenje za promjenu kolosjeka.

2) Mehanizam za promjenu mora obezbijediti zaključavanje u pravilnom predviđenom položaju po osi točka.

3) Nakon prolaska kroz postrojenje za promjenu kolosjeka, verifikacija stanja sistema zaključavanja (zaključano ili otključano) i položaja točkova mora se vršiti jednim ili više od sljedećih sredstava: vizuelna kontrola, sistem upravljanja na vozilu ili sistem upravljanja infrastrukturom/postrojenjem. U slučaju sistema upravljanja na vozilu, mora biti omogućeno kontinuirano nadgledanje.

4) Ako je podvozje opremljeno kočionom opremom čiji položaj zavisi od operacije promjene kolosjeka, automatski sistem za promjenu kolosjeka mora obezbijediti pravilno pozicioniranje i sigurno zaključavanje ove opreme istovremeno sa zaključavanjem točkova.

5) Otkazivanje zaključavanja položaja točkova i kočione opreme (ako je primjenjivo) tokom eksploatacije ima vjerovatne posljedice koje direktno mogu dovesti do katastrofalne nesreće (sa višestrukim smrtnim ishodom); imajući u vidu težinu posljedica ovakvog otkaza, mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou.

6) Automatski sistem za promjenljivi kolosjek definiše se kao interoperabilna komponenta (tačka 5.3.4b). Postupak ocjene usaglašenosti propisan je u tački 6.1.3.1a (nivo IC), u tački 6.2.3.5 (zahtjevi bezbjednosti) i u tački 6.2.3.7b (nivo podsistema) ove TSI.

7) Kolosjeci sa kojima je jedinica kompatibilna moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji. Opis operacije promjene u normalnom režimu, uključujući tip(ove) postrojenja za promjenu kolosjeka sa kojima je jedinica kompatibilna, mora biti dio tehničke dokumentacije (vidi takođe tačku 4.2.12.4 stav 1 ove TSI).

8) Zahtjevi i postupci ocjene usaglašenosti propisani u drugim odjeljcima ove TSI primjenjuju se nezavisno za svaki položaj točka koji odgovara određenom kolosjeku, i moraju biti dokumentovani na odgovarajući način.

4.2.3.6. Minimalni poluprečnik krivine

1) Minimalni poluprečnik krivine koji vozilo mora moći da savlada iznosi 150 m za sve jedinice.

4.2.3.7. Zaštitnici točkova

1) Ovaj zahtjev se primjenjuje na jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

2) Točkovi moraju biti zaštićeni od oštećenja izazvanih manjim predmetima na šinama pomoću zaštitnika (lifeguards) postavljenih ispred točkova vodeće osovine.

3) Zaštitnici moraju biti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [3].

4.2.4. Kočenje

4.2.4.1. Opšte odredbe

1) Svrha kočionog sistema voza je da obezbijedi smanjenje brzine voza ili održavanje brzine na nagibu, odnosno da voz može biti zaustavljen unutar maksimalne dozvoljene kočione udaljenosti. Kočenje takođe obezbjeđuje i immobilizaciju voza.

2) Primarni faktori koji utiču na kočione performanse su: kočiona snaga (proizvodnja kočione sile), masa voza, otpor kotrljanja voza, brzina i raspoloživo prijanjanje.

3) Performanse pojedinačne jedinice u različitim formacijama voza definišu se tako da se mogu izvesti ukupne kočione performanse voza.

4) Kočione performanse određuju se preko profila usporenja (usporenje = $F(\text{brzina})$ i ekvivalentno vrijeme odziva).

Udaljenost zaustavljanja, procenat kočione mase (tzv. 'lambda' ili procenat zakočene mase), zakočena masa takođe se mogu koristiti i izvoditi (direktno ili preko udaljenosti zaustavljanja) iz profila usporenja proračunom.

Kočione performanse mogu varirati u zavisnosti od mase voza ili vozila.

5) Minimalne kočione performanse voza, potrebne za njegov rad na pruzi pri planiranoj brzini, zavise od karakteristika pruge (signalno–sigurnosni sistem, maksimalna brzina, nagibi, sigurnosna margina pruge) i predstavljaju karakteristiku infrastrukture.

Glavni podaci o vozu ili vozilu koji karakterišu kočione performanse definisani su u tački 4.2.4.5 ovog TSI-ja.

4.2.4.2. Glavni funkcionalni i bezbjednosni zahtjevi

4.2.4.2.1. Funkcionalni zahtjevi

Sljedeći zahtjevi primjenjuju se na sve jedinice.

Jedinice moraju biti opremljene sa:

1) Glavnom kočionom funkcijom koja se koristi tokom eksploatacije za službeno i hitno kočenje.

2) Parkirnom kočionom funkcijom koja se koristi kada je voz parkiran, omogućavajući primjenu kočione sile bez dostupne energije na vozilu, za neograničen vremenski period.

Glavna kočiona funkcija voza mora biti:

3) Kontinuirana – signal za primjenu kočnice prenosi se sa centralne komande na cijeli voz putem komandne linije.

4) Automatska – nenamjerni prekid (gubitak integriteta, nestanak napona u liniji i sl.) komandne linije dovodi do aktiviranja kočnice na svim vozilima u vozu.

5) Dozvoljeno je da se glavna kočiona funkcija dopuni dodatnim kočionim sistemima opisanim u tački 4.2.4.7 (dinamičko kočenje — sistem vezan za pogon) i/ili u tački 4.2.4.8 (kočioni sistem nezavisan od uslova priranja).

6) Rasipanje kočione energije mora se uzeti u obzir prilikom projektovanja kočionog sistema i ne smije prouzrokovati oštećenje komponenti kočionog sistema u normalnim uslovima rada; ovo se mora provjeriti proračunom, kako je navedeno u tački 4.2.4.5.4 ovog TSI.

Temperatura koja se razvija oko kočionih komponenti takođe mora biti uzeta u obzir pri projektovanju željezničkih vozila.

7) Projektovanje kočionog sistema mora obuhvatiti sredstva za nadzor i testiranje, kako je navedeno u tački 4.2.4.9 ovog TSI.

Zahtjevi iz ove tačke 4.2.4.2.1 primjenjuju se na nivou voza na jedinice za koje je formacija određena u fazi projektovanja (npr. jedinice ocijenjene u fiksnoj formaciji, jedinice ocijenjene u unaprijed definisanoj formaciji, lokomotive koje rade samostalno).

8) Kočione performanse moraju biti u skladu sa bezbjednosnim zahtjevima iz tačke 4.2.4.2.2 u slučaju nenamjernog prekida komandne linije kočnice, kao i u slučaju prekida napajanja kočione energije, nestanka napajanja ili kvara drugog izvora energije.

9) Posebno, mora postojati dovoljno kočione energije dostupne na vozu (uskladištena energija), raspoređene duž voza u skladu sa projektom kočionog sistema, kako bi se obezbijedila primjena potrebne kočione sile.

10) U projektovanju kočionog sistema mora se uzeti u obzir uzastopna primjena i otpuštanje kočnica (neiscrpivost).

11) U slučaju nenamjernog razdvajanja voza, oba dijela voza moraju biti zaustavljena; kočione performanse oba dijela ne moraju biti identične performansama u normalnom režimu.

12) U slučaju prekida napajanja kočione energije ili nestanka napajanja, mora biti moguće zadržati jedinicu sa maksimalnim kočionim opterećenjem (definisanim u tački 4.2.4.5.2) u stacionarnom položaju na nagibu od 40 ‰, koristeći samo trenje glavnog kočionog sistema, u trajanju od najmanje dva sata.

13) Sistem za upravljanje kočenjem jedinice mora imati tri režima upravljanja:

— Hitno kočenje: primjena unaprijed definisane kočione sile u unaprijed definisanom maksimalnom vremenu reagovanja kako bi se voz zaustavio uz definisani nivo performansi kočenja.

— Službeno kočenje: primjena podesive kočione sile radi kontrole brzine voza, uključujući zaustavljanje i privremenu imobilizaciju.

— Parkirno kočenje: primjena kočione sile za trajno zadržavanje voza (ili vozila) u stacionarnom položaju, bez dostupne energije na vozilu.

14) Komanda za primjenu kočnice, bez obzira na režim upravljanja, mora preuzeti kontrolu nad kočionim sistemom, čak i u slučaju aktivne komande za otpuštanje kočnice; ovo pravilo ne mora važiti kada se daje namjerna naredba za poništavanje komande primjene kočnice od strane vozača (npr. zaobilazjenje u slučaju putničkog alarma, razdvajanja i sl.).

15) Za brzine veće od 5 km/h, maksimalni trzaj usljed korišćenja kočnica mora biti manji od 4 m/s³. Ponašanje u pogledu trzaja može se izvesti proračunom i procjenom ponašanja pri usporavanju izmjerenog tokom kočionih testova (kako je opisano u tačkama 6.2.3.8 i 6.2.3.9).

4.2.4.2.2. Bezbjednosni zahtjevi

1) Kočioni sistem je sredstvo za zaustavljanje voza i stoga doprinosi nivou bezbjednosti željezničkog sistema.

Funkcionalni zahtjevi izraženi u tački 4.2.4.2.1 doprinose obezbjeđivanju bezbjednog funkcionisanja kočionog sistema; ipak, neophodna je analiza zasnovana na riziku radi procjene performansi kočenja, s obzirom na to da je uključeno mnogo komponenti.

2) Za razmatrane opasne scenarije, moraju se ispuniti odgovarajući bezbjednosni zahtjevi, kako su definisani u tabeli 3 ispod.

Kada je u ovoj tabeli navedena težina posljedica, mora se dokazati da je odgovarajući rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir funkcionalni kvar sa njegovim tipičnim vjerovatnim potencijalom da direktno dovede do te težine posljedica, kako je definisano u tabeli.

Tabela 3

Kočioni sistem — bezbjednosni zahtjevi

		Bezbjednosni zahtjev koji se mora ispuniti	
	Funkcionalni kvar sa pripadajućim opasnim scenarijem	Povezana težina / Posljedica koju treba spriječiti	Minimalni dozvoljeni broj kombinacija kvarova
Br 1	Primjenjuje se na jedinice opremljene upravljačnicom (komanda kočenja)		
	Nakon aktiviranja komande za hitno kočenje nema usporavanja voza zbog kvara u kočionom sistemu (potpuni i trajni gubitak kočione sile). Napomena: treba razmotriti aktiviranje od strane mašinovođe ili od strane CCS sistema. Aktiviranje od strane putnika (alarm) nije relevantno za ovaj scenario.	Smrtni slučajevi	2 (nijedan pojedinačni kvar nije prihvatljiv)
Br 2	Primjenjuje se na jedinice opremljene vučnom opremom		
	Nakon aktiviranja komande za hitno kočenje, ne dolazi do usporavanja voza zbog kvara u vučnom sistemu (vučna sila $\geq$ kočiona sila).	Smrtni slučajevi	2 (nijedan pojedinačni kvar nije prihvatljiv)
Br 3	Primjenjuje se na sve jedinice		
	Nakon aktiviranja komande za hitno kočenje, zaustavni put je duži od onog u normalnom režimu zbog kvara(ova) u kočionom sistemu. Napomena: performanse u normalnom režimu definisane su u tački 4.2.4.5.2.	NA	Pojedinačni kvar(ovi) koji dovode do najdužeg izračunatog zaustavnog puta moraju biti identifikovani, a povećanje zaustavnog puta u odnosu na normalni režim (bez kvara) mora biti utvrđeno.
Br 4	Primjenjuje se na sve jedinice		
	Nakon aktiviranja komande za parkirnu kočnicu, ne primjenjuje se sila parkirne kočnice (potpuni i trajni gubitak sile parkirne kočnice).	NA	2 (nijedan pojedinačni kvar nije prihvatljiv)

Dodatni kočioni sistemi moraju se razmotriti u studiji bezbjednosti pod uslovima navedenim u tačkama 4.2.4.7 i 4.2.4.8.

The demonstration of compliance (conformity assessment procedure) is described in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694> point 6.2.3.5 of this TSI.

4.2.4.3. Tip kočionog sistema

1) Jedinice projektovane i ocijenjene za rad u opštoj eksploataciji (razne formacije vozila različitog porijekla; sastav voza nije definisan u fazi projektovanja) na drugim kolosječnim sistemima osim sistema 1 520 mm, moraju biti opremljene kočionim sistemom sa kočionim vodom kompatibilnim sa UIC kočionim sistemom. U tu svrhu, specifikacija navedena u Dodatku J-1, indeks [12] propisuje principe koji se primjenjuju.

Ovaj zahtjev je postavljen kako bi se obezbijedila tehnička kompatibilnost funkcije kočenja između vozila različitog porijekla u jednom vozu.

2) Za jedinice (vozne garniture ili vozila) ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji ne postoji zahtjev u pogledu tipa kočionog sistema.

3) Zahtjevi primjenljivi na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om na vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „pritisak kočnice“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

4) Zahtjevi primjenljivi na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om na vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Posebni status kočnice — Elektropneumatska (EP) kočnica“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

4.2.4.4. Komanda kočenja

4.2.4.4.1. Komanda za hitno kočenje

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene vozačkom kabinom.

2) Najmanje dva nezavisna uređaja za komandu hitnog kočenja moraju biti dostupna, omogućavajući aktiviranje hitnog kočenja jednostavnom i jednom radnjom vozača iz njegove normalne vozačke pozicije, koristeći jednu ruku.

Sekvencijalno aktiviranje ova dva uređaja može se smatrati prihvatljivim prilikom dokazivanja usklađenosti sa bezbjednosnim zahtjevom br. 1 iz Tabele 3 tačke 4.2.4.2.2.

Jedan od ovih uređaja mora biti crveno taster-dugme na udar (mushroom push button).

Položaj komande hitnog kočenja ovih dvaju uređaja kada se aktiviraju mora biti samoblokirajući putem mehaničkog uređaja; deblokada ovog položaja može se izvršiti samo namjernom radnjom.

3) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om u vozu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „komanda hitnog kočenja“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji referenciranoj u Aneksu J-2, indeks [B].

4) Osim ako komanda nije otkazana, aktivacija hitne kočnice mora trajno i automatski dovesti do sljedećih radnji:

— prenos komande hitnog kočenja duž voza preko linije za upravljanje kočenjem,

— isključenje svih vučnih napora u roku manjem od 2 sekunde; ovo isključenje se ne smije moći resetovati dok vozač ne otkáže komandu za vuču,

— inhibiciju svih komandi ili radnji za „otpuštanje kočnice“.

4.2.4.4.2 Komanda službenog kočenja

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene vozačkom kabinom.

2) Funkcija službenog kočenja mora omogućiti vozaču da podešava (primjenom ili otpuštanjem) kočionu silu između minimalne i maksimalne vrijednosti, u najmanje 7 koraka (uključujući potpuno otpuštanje i maksimalnu kočionu silu), kako bi se omogućila kontrola brzine voza.

3) Komanda službenog kočenja može biti aktivna samo na jednom mjestu u vozu. Da bi se ispunio ovaj zahtjev, mora biti omogućeno isključenje funkcije službenog kočenja sa drugih komandi službenog kočenja na jedinici ili jedinicama koje su dio voznog sastava, kako je definisano za fiksne i unaprijed definisane formacije.

4) Kada je brzina voza veća od 15 km/h, aktivacija službenog kočenja od strane vozača mora automatski dovesti do isključenja svih traksijskih sila; to isključenje se ne može resetovati dok vozač ne otkáže komandu traksije.

5) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om u vozu, a vezani za funkciju interfejsa „komanda službenog kočenja“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji iz Aneksa J-2, indeks [B].

Napomene:

— u slučaju kada su službeno kočenje i traksija kontrolisani automatskom regulacijom brzine, isključenje traksije nije potrebno da otkáže vozač;

— frikciona kočnica se može namjerno koristiti pri brzinama većim od 15 km/h istovremeno sa traksijom u posebne svrhe (odleđivanje, čišćenje kočionih komponenti...), ali ove funkcionalnosti nije moguće koristiti u slučaju aktivacije hitnog ili službenog kočenja.

4.2.4.4.3 Direktna komanda kočenja

1) Lokomotive (jedinice namijenjene za vuču teretnih vagona ili putničkih kola) koje se ocjenjuju za opštu eksploataciju moraju biti opremljene direktnim kočionim sistemom.

2) Direktni kočioni sistem mora omogućiti primjenu kočione sile na odgovarajućoj jedinici (jedinicama) nezavisno od glavne komande kočenja, pri čemu ostale jedinice u vozu ostaju bez primijenjene kočnice.

4.2.4.4.4 Komanda dinamičkog kočenja

If a unit is equipped with a dynamic brake system:

1) Ako je jedinica opremljena dinamičkim kočionim sistemom:

Mora biti moguće spriječiti korišćenje rekuperativnog kočenja na električnim jedinicama, tako da ne dolazi do vraćanja energije u kontakti vod prilikom vožnje na pruzi koja to ne dozvoljava. (Vidi takođe tačku 4.2.8.2.3 za rekuperativnu kočnicu).

2) Dozvoljeno je koristiti dinamičku kočnicu nezavisno od drugih kočionih sistema, ili zajedno sa drugim kočionim sistemima (kombinovano kočenje).

3) Kada se na lokomotivama dinamička kočnica koristi nezavisno od drugih kočionih sistema, mora biti omogućeno ograničavanje maksimalne vrijednosti i brzine promjene kočione sile dinamičkog kočenja na unaprijed definisane vrijednosti.

Napomena: ovo ograničenje se odnosi na sile koje se prenose na prugu kada je lokomotiva (lokomotive) uključena u voz. Ograničenje se može primijeniti na operativnom nivou podešavanjem vrijednosti neophodnih za kompatibilnost sa određenom prugom (npr. pruga sa velikim nagibom i malim radijusom krivine).

4) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om u vozu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „Posebna zona zabrane kočenja – Naredbe sa strane pruge: rekuperativna kočnica“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji referenciranoj u Dodatku J-2, indeks [B].

Naknadne komande za zabranu rekuperativne kočnice od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije vozača. Konfiguracija voznog sredstva za automatsku ili manuelnu komandu mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

5) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om u vozu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „Posebna zabrana kočenja – STM naredbe: rekuperativna kočnica“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji referenciranoj u Dodatku J-2, indeks [B].

Naknadne komande za zabranu rekuperativne kočnice od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije vozača. Konfiguracija voznog sredstva za automatsku ili manuelnu komandu mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.4.4.5 Komanda parkirne kočnice

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice.

2) Komanda parkirne kočnice mora dovesti do primjene unaprijed definisane kočione sile za neograničen vremenski period, tokom kojeg može nastati nedostatak bilo kakve energije na voznom sredstvu.

3) Mora biti omogućeno otpuštanje parkirne kočnice u stanju mirovanja, uključujući i za potrebe spasavanja (rescue purposes).

4) Za jedinice koje se procjenjuju u fiksnim ili unaprijed definisanim formacijama, kao i za lokomotive koje se procjenjuju za opštu upotrebu, komanda parkirne kočnice mora se automatski aktivirati kada se jedinica isključi.

Za druge jedinice, komanda parkirne kočnice mora biti ili aktivirana ručno, ili aktivirana automatski kada se jedinica isključi.

Napomena: primjena sile parkirne kočnice može zavisiti od statusa glavne kočione funkcije; mora biti efikasna kada energija na voznom sredstvu, potrebna za primjenu glavne kočione funkcije, nestane ili je u fazi povećanja ili smanjenja (nakon uključivanja ili isključivanja jedinice)

4.2.4.5. Performanse kočenja

4.2.4.5.1 Opšti zahtjevi

1) Performanse kočenja jedinice (voz ili vozilo) – izražene kao usporenje = $F(\text{brzina})$ i ekvivalentno vrijeme odziva – moraju se odrediti proračunom u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [13] ili [14], uzimajući u obzir horizontalnu prugu (nulti nagib).

Proračun mora biti izveden za promjere točkova koji odgovaraju novim, poluistrošenim i istrošenim točkovima, i mora uključiti izračunavanje potrebnog nivoa priranja točak–šina (vidi tačku 4.2.4.6.1).

2) Koeficijenti trenja koji se koriste u sistemima trenih kočnica i razmatraju u proračunu moraju biti opravdani (u skladu sa specifikacijom iz Dodatka J-1, indeks [13]).

3) Proračun performansi kočenja mora se izvesti za dva režima upravljanja:

- hitno kočenje (emergency brake)
- maksimalno službeno kočenje (maximum service brake)

4) Proračun performansi kočenja mora se izvesti u fazi projektovanja i kasnije revidirati (korekcija parametara) nakon fizičkih testova predviđenih u tačkama 6.2.3.8 i 6.2.3.9, kako bi bio usklađen sa rezultatima testova.

Konačan proračun performansi kočenja (usklađen sa rezultatima ispitivanja) mora biti dio tehničke dokumentacije iz tačke 4.2.12.

5) Maksimalno prosječno usporenje postignuto sa svim aktiviranim kočnicama, uključujući kočnice nezavisne od priranja točak–šina, mora biti manje od $2,5 \text{ m/s}^2$. Ovaj zahtjev povezan je sa uzdužnom otpornošću pruge.

4.2.4.5.2 Hitno kočenje

Vrijeme odziva:

1) Za jedinice koje se ocjenjuju u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji, ekvivalentno vrijeme odziva i vrijeme kašnjenja, procijenjeni na osnovu ukupne sile kočenja u slučaju komande za kočenje u nuždi, moraju biti manji od sljedećih vrijednosti:

— Ekvivalentno vrijeme odziva:

— 3 sekunde za jedinice čija je maksimalna projektovana brzina veća ili jednaka 250 km/h

— 5 sekundi za druge jedinice

— Vrijeme kašnjenja: 2 sekunde

„Ekvivalentno vrijeme odziva“ i „Vrijeme kašnjenja“ procjenjuju se na osnovu ukupne sile kočenja, ili na osnovu pritiska u kočionim cilindrima u slučaju pneumatskog kočionog sistema, u skladu sa definicijom specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [13].

2) Za jedinice projektovane i ocijenjene za opštu eksploataciju, vrijeme odziva mora biti onako kako je određeno za UIC kočioni sistem (vidjeti takođe tačku 4.2.4.3: kočioni sistem mora biti kompatibilan sa UIC kočionim sistemom).

Proračun usporenja:

3) Za sve jedinice, proračun performansi kočenja u nuždi mora se izvršiti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [13] ili indeks [14]; profil usporenja i zaustavni put pri sljedećim početnim brzinama (ako su niže od maksimalne projektovane brzine jedinice)

moraju se odrediti: 30 km/h; 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h; 200 km/h; 230 km/h; 300 km/h; maksimalna projektovana brzina jedinice.

4) Za jedinice projektovane i ocijenjene za opštu eksploataciju, mora se takođe odrediti procenat kočione mase (λ). Specifikacija navedena u Dodatku J-1, indeks [65], definiše način na koji se drugi parametri (procenat kočione mase (λ), kočiona masa) mogu izvesti iz proračuna usporenja ili iz zaustavnog puta jedinice.

5) Proračun performansi kočenja u nuždi mora se izvršiti sa kočionim sistemom u dva različita režima i uzimajući u obzir degradirane uslove:

— Normalni režim: bez kvara na kočionom sistemu i sa nominalnom vrijednošću koeficijenata trenja (koji odgovaraju suvim uslovima) korišćenih od strane trenih kočionih uređaja. Ovaj proračun daje performanse kočenja u normalnom režimu.

— Degradirani režim: odgovara kvarovima kočionih sistema navedenim u tački 4.2.4.2.2, opasnost br. 3, i nominalnoj vrijednosti koeficijenata trenja korišćenih od strane trenih kočionih uređaja. Degradirani režim mora obuhvatiti moguće pojedinačne kvarove; u tu svrhu, performanse kočenja u nuždi se određuju za slučaj pojedinačnog kvara koji vodi do najdužeg zaustavnog puta, pri čemu se taj kvar mora jasno identifikovati (uključujući komponentu, način kvara i, ako je dostupno, učestalost kvara).

— Degradirani uslovi: pored toga, proračun performansi kočenja u nuždi mora se izvršiti sa smanjenim vrijednostima koeficijenta trenja, uzimajući u obzir granične vrijednosti spoljašnjih uticaja u pogledu temperature i vlažnosti (vidjeti specifikaciju navedenu u Dodatku J-1, indeks [67] ili indeks [68]).

Napomena: ovi različiti režimi i uslovi moraju se naročito razmatrati kada se primjenjuju napredni sistemi upravljanja, komandovanja i signalizacije (kao što je ETCS), sa ciljem optimizacije željezničkog sistema.

6) Proračun performansi kočenja u nuždi mora se izvršiti za tri sljedeća uslova opterećenja:

— Minimalno opterećenje: „projektovana masa u radnom stanju“ (kao što je opisano u tački 4.2.2.10).

— Normalno opterećenje: „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ (kao što je opisano u tački 4.2.2.10).

— Maksimalno kočiono opterećenje: stanje opterećenja manje ili jednako „projektovanoj masi pod izuzetnim korisnim opterećenjem“ (kao što je opisano u tački 4.2.2.10).

Ako je ovo stanje opterećenja manje od „projektovane mase pod izuzetnim korisnim opterećenjem“, to se mora opravdati i dokumentovati u opštoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

7) Testovi se moraju sprovesti radi validacije proračuna kočenja u nuždi, u skladu sa procedurom ocjenjivanja usaglašenosti iz tačke 6.2.3.8.

8) Za svaki uslov opterećenja, najniži rezultat (tj. onaj koji vodi do najdužeg zaustavnog puta) proračuna „performansi kočenja u nuždi u normalnom režimu“ pri maksimalnoj projektovanoj brzini (revidiran na osnovu rezultata testova iz prethodne tačke) mora se zabilježiti u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2.

9) Dodatno, za jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji čija je maksimalna projektovana brzina veća ili jednaka 250 km/h, zaustavni put u slučaju „performansi kočenja u nuždi u normalnom režimu“ ne smije prelaziti sljedeće vrijednosti za uslov opterećenja „normalno opterećenje“:

— 5 360 m sa brzine od 350 km/h (ako $\leq$ maksimalna projektovana brzina).

— 3 650 m sa brzine od 300 km/h (ako $\leq$ maksimalna projektovana brzina).

— 2 430 m sa brzine od 250 km/h.

— 1 500 m sa brzine od 200 km/h.

4.2.4.5.3. Službeno kočenje

Proračun usporenja:

1) Za sve jedinice, proračun maksimalnih performansi službenog kočenja mora se izvršiti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [13] ili indeks [14], sa kočionim sistemom u normalnom režimu, sa nominalnom vrijednošću koeficijenta trenja koje koriste treni kočioni uređaji, za uslov opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ pri maksimalnoj projektovanoj brzini.

2) Testovi se moraju sprovesti radi validacije proračuna maksimalnog službenog kočenja, u skladu sa procedurom ocjenjivanja usaglašenosti iz tačke 6.2.3.9.

Maksimalne performanse službenog kočenja:

3) Kada službeno kočenje ima veću projektovanu performansu od kočenja u nuždi, mora postojati mogućnost da se maksimalne performanse službenog kočenja ograniče (projektovanjem upravljačkog sistema kočenja, ili kao aktivnost održavanja) na nivo niži od performansi kočenja u nuždi.

Napomena: Crna Gora može zahtijevati da performanse kočenja u nuždi budu na višem nivou od maksimalnih performansi službenog kočenja iz bezbjednosnih razloga, ali ni u kom slučaju ne može spriječiti pristup željezničkog prevoznika koji koristi veće maksimalne performanse službenog kočenja, osim ako Crna Gora može dokazati da je ugrožen nacionalni nivo bezbjednosti.

4.2.4.5.4 Proračuni u vezi sa toplotnim kapacitetom

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice.

2) Za OTM-ove (specijalna vozila za održavanje pruga), dozvoljeno je da se ovaj zahtjev provjeri mjerenjem temperature na točkovima i kočionoj opremi.

3) Kapacitet kočione energije mora se provjeriti proračunom kojim se pokazuje da je kočioni sistem u normalnom režimu projektovan tako da izdrži disipaciju kočione energije. Referentne vrijednosti korišćene u ovom proračunu za komponente kočionog sistema koje disipiraju energiju moraju biti validirane ili toplotnim testom, ili prethodnim iskustvom.

Ovaj proračun mora obuhvatiti scenario koji se sastoji od 2 uzastopne primjene kočenja u nuždi sa maksimalne brzine (vremenski interval koji odgovara vremenu potrebnom za ubrzavanje voza do maksimalne brzine) na horizontalnoj pruzi, za uslov opterećenja „maksimalno kočiono opterećenje“.

U slučaju jedinica koje se ne mogu koristiti samostalno kao voz, vremenski interval između dvije uzastopne primjene kočenja u nuždi korišćen u proračunu mora se navesti.

4) Maksimalni nagib pruge, odgovarajuća dužina i eksploataciona brzina za koje je kočioni sistem projektovan u vezi sa toplotnim kapacitetom kočione energije takođe se moraju definisati proračunom, za uslov opterećenja „maksimalno kočiono opterećenje“, pri čemu se službeno kočenje koristi za održavanje voza na konstantnoj eksploatacionalnoj brzini.

Rezultat (maksimalni nagib pruge, odgovarajuća dužina i eksploataciona brzina) mora se unijeti u dokumentaciju o voznom parku definisanu u tački 4.2.12 ovog TSI-ja.

Sljedeći „referentni slučaj“ za nagib koji treba razmotriti se preporučuje: održavanje brzine od 80 km/h na nagibu od 21 ‰ konstantnog uspona u dužini od 46 km. Ako se koristi ovaj referentni slučaj, u dokumentaciji se može navesti samo usklađenost s njim.

5) Za jedinice ocijenjene u fiksnoj i unaprijed definisanoj formaciji, čija je maksimalna projektovana brzina veća ili jednaka 250 km/h, one moraju biti dodatno projektovane da rade sa kočionim sistemom u normalnom režimu i uslovom opterećenja „maksimalno kočiono opterećenje“ pri brzini jednakoj 90 % maksimalne eksploatacione brzine na maksimalnom nagibu od 25 ‰ tokom 10 km, i na maksimalnom nagibu od 35 ‰ tokom 6 km.

4.2.4.5.5 Parking brake

Performanse:

1) Jedinica (voz ili vozilo) u uslovu opterećenja „projektovana masa u radnom stanju“, bez ikakvog raspoloživog izvora napajanja i trajno zaustavljena na nagibu od 40 ‰, mora ostati imobilisana.

2) Imobilizacija se mora postići funkcijom parkirne kočnice, a dodatnim sredstvima (npr. klinovima za točkove) u slučaju kada parkirna kočnica sama ne može da postigne tražene performanse; potrebna dodatna sredstva moraju biti dostupna u vozu.

Proračun:

3) Performanse parkirne kočnice jedinice (voza ili vozila) moraju se izračunati u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [13]. Rezultat (nagib na kojem jedinica ostaje imobilisana samo parkirnom kočnicom) mora se unijeti u tehničku dokumentaciju definisanu u tački 4.2.12 ovog TSI-ja.

4.2.4.6. Profil prijanjanja točak–šina — Sistem zaštite od proklizavanja točka

4.2.4.6.1 Granica profila prijanjanja točak–šina

1) Kočioni sistem jedinice mora biti projektovan tako da performanse kočenja u nuždi (uključujući dinamičko kočenje ako doprinosi performansama) i performanse službenog kočenja (bez dinamičkog kočenja) ne podrazumijevaju izračunato prijanjanje točak/šina za svaku osovinu u opsegu brzina > 30 km/h i < 250 km/h veće od 0,15, uz sljedeće izuzetke:

— za jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji sa 7 osovina ili manje, izračunato prijanjanje točak/šina ne smije biti veće od 0,13,

— za jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji sa 20 osovina ili više, izračunato prijanjanje točak/šina za slučaj opterećenja „minimalno opterećenje“ može biti veće od 0,15, ali ne smije biti veće od 0,17.

Napomena: za slučaj opterećenja „normalno opterećenje“, nema izuzetaka; granična vrijednost od 0,15 se primjenjuje.

Ovaj minimalni broj osovina može se smanjiti na 16 osovina ako se test iz tačke 4.2.4.6.2, koji se odnosi na efikasnost WSP sistema (sistema zaštite od proklizavanja točka), sprovede za slučaj opterećenja „minimalno opterećenje“ i da pozitivan rezultat.

U opsegu brzina > 250 km/h i ≤ 350 km/h, navedene tri granične vrijednosti opadaju linearno tako da se na 350 km/h smanjuju za 0,05.

2) Gornji zahtjev se takođe primjenjuje za direktnu komandu kočenja opisanu u tački 4.2.4.4.3.

3) Projektovanje jedinice ne smije podrazumijevati prijanjanje točak/šina veće od 0,12 prilikom proračuna performansi parkirne kočnice.

4) Ove granice prijanjanja točak/šina moraju se provjeriti proračunom sa najmanjim prečnikom točka i sa 3 uslova opterećenja razmatrana u tački 4.2.4.5.2.

Sve vrijednosti prijanjanja zaokružuju se na dvije decimale.

4.2.4.6.2 Sistem zaštite od proklizavanja točkova (WSP)

1) Sistem zaštite od proklizavanja točkova (WSP) je sistem projektovan da na najbolji način iskoristi raspoloživo prijanjanje kontrolisanim smanjenjem i obnavljanjem kočione sile, kako bi se spriječilo blokiranje osovina i nekontrolisano proklizavanje, čime se minimizira produženje zaustavnog puta i moguće oštećenje točkova.

Zahtjevi u vezi sa prisustvom i upotrebom WSP sistema na jedinici:

2) Jedinice projektovane za maksimalnu eksploatacionu brzinu veću od 150 km/h moraju biti opremljene sistemom zaštite od proklizavanja točkova.

3) Jedinice opremljene kočnicama koje djeluju na obod točka (wheel tread brakes), kod kojih performanse kočenja u opsegu brzina > 30 km/h podrazumijevaju izračunato prijanjanje točak/šina veće od 0,12, moraju biti opremljene sistemom zaštite od proklizavanja točkova.

Jedinice koje nijesu opremljene kočnicama koje djeluju na obod točka, a kod kojih performanse kočenja u opsegu brzina > 30 km/h podrazumijevaju izračunato prijanjanje točak/šina veće od 0,11, moraju biti opremljene sistemom zaštite od proklizavanja točkova.

4) Gornji zahtjev za sistem zaštite od proklizavanja točkova primjenjuje se na oba režima kočenja: kočenje u nuždi i službeno kočenje.

Primjenjuje se takođe i na dinamički kočioni sistem, koji je dio službenog kočenja, a može biti i dio kočenja u nuždi (vidjeti tačku 4.2.4.7).

Zahtjevi za performanse WSP sistema:

5) Za jedinice opremljene dinamičkim kočionim sistemom, WSP sistem (ako je prisutan u skladu sa prethodnom tačkom) mora kontrolisati silu dinamičkog kočenja; kada ovaj WSP sistem nije dostupan, sila dinamičkog kočenja mora biti onemogućena ili ograničena tako da ne dovede do zahtijevanog prianjanja točak/šina većeg od 0,15.

6) Sistem zaštite od proklizavanja točkova mora biti projektovan u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [15]; procedura ocjenjivanja usaglašenosti je definisana u tački 6.1.3.2.

7) Zahtjevi za performanse na nivou jedinice:

Ako je jedinica opremljena WSP sistemom, mora se sprovesti test radi provjere efikasnosti WSP sistema (maksimalno produženje zaustavnog puta u poređenju sa zaustavnim putem na suvoj šini) kada je integrisan u jedinicu; procedura ocjenjivanja usaglašenosti definisana je u tački 6.2.3.10.

Relevantne komponente sistema zaštite od proklizavanja točkova moraju se razmatrati u bezbjednosnoj analizi funkcije kočenja u nuždi zahtijevane u tački 4.2.4.2.2.

8) Sistem za nadzor rotacije točkova (WRM):

Jedinice čija je projektovana maksimalna brzina veća ili jednaka 250 km/h moraju biti opremljene sistemom za nadzor rotacije točkova radi upozorenja mašinovođe da je došlo do blokiranja osovine; sistem za nadzor rotacije točkova mora biti projektovan u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [15].

4.2.4.7. Dinamičko kočenje — Kočioni sistem povezan sa pogonskim sistemom

Kada su performanse dinamičkog kočenja ili kočionog sistema povezanog sa pogonskim sistemom uključene u performanse kočenja u nuždi u normalnom režimu definisanom u tački 4.2.4.5.2, dinamičko kočenje ili kočioni sistem povezan sa pogonskim sistemom:

1) moraju biti komandovani glavnom upravljačkom linijom kočionog sistema (vidjeti tačku 4.2.4.2.1);

2) moraju biti predmet bezbjednosne analize koja obuhvata opasnost „nakon aktiviranja komande za kočenje u nuždi, potpuni gubitak sile dinamičkog kočenja“.

Ova bezbjednosna analiza mora se razmatrati u okviru bezbjednosne analize zahtijevane bezbjednosnim zahtjevom br. 3 iz tačke 4.2.4.2.2 za funkciju kočenja u nuždi.

Za električne jedinice, u slučaju kada je prisustvo napona isporučenog od spoljnog izvora napajanja na samoj jedinici uslov za primjenu dinamičkog kočenja, bezbjednosna analiza mora obuhvatiti kvarove koji dovode do izostanka tog napona na jedinici.

U slučaju da navedena opasnost nije kontrolisana na nivou voznog parka (kvar spoljnog sistema napajanja), performanse dinamičkog kočenja ili kočionog sistema povezanog sa pogonskim sistemom ne smiju biti uključene u performanse kočenja u nuždi u normalnom režimu definisanom u tački 4.2.4.5.2..

4.2.4.8. Kočioni sistem nezavisan od uslova prianjanja

4.2.4.8.1. Opšte odredbe

1) Kočioni sistemi koji mogu da razviju kočionu silu primijenjenu direktno na šinu, nezavisno od uslova prianjanja točak/šina, predstavljaju sredstvo za obezbjeđivanje dodatnih performansi kočenja kada su zahtijevane performanse veće od onih koje odgovaraju granici raspoloživog prianjanja točak/šina (vidjeti tačku 4.2.4.6).

2) Dozvoljeno je uključiti doprinos kočnica nezavisnih od prianjanja točak/šina u performanse kočenja u normalnom režimu definisanom u tački 4.2.4.5 za kočenje u nuždi; u tom slučaju, kočioni sistem nezavisan od uslova prianjanja:

a) mora biti komandovan glavnom upravljačkom linijom kočionog sistema (vidjeti tačku 4.2.4.2.1);

b) mora biti predmet bezbjednosne analize koja obuhvata opasnost „nakon aktiviranja komande za kočenje u nuždi, potpuni gubitak kočione sile nezavisne od prianjanja točak/šina“.

Ova bezbjednosna analiza mora se razmatrati u okviru bezbjednosne analize zahtijevane bezbjednosnim zahtjevom br. 3 iz tačke 4.2.4.2.2 za funkciju kočenja u nuždi.

4.2.4.8.2. Magnetna kočnica na šini

- 1) Zahtjevi u vezi sa magnetnim kočnicama definisani za kompatibilnost sa sistemom detekcije voza zasnovanim na brojačima osovina dati su u tački 4.2.3.3.1.29).
- 2) Magnetna kočnica na šini dozvoljena je za upotrebu kao kočnica u nuždi, kako je navedeno u TSI INF, tačka 4.2.6.2.2.
- 3) Geometrijske karakteristike krajnjih elemenata magneta u kontaktu sa šinom moraju biti u skladu sa jednim od tipova opisanih u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [16]. Dozvoljeno je korišćenje geometrija krajnjih elemenata magneta koje nijesu navedene u Dodatku J-1, indeks [16], pod uslovom da je kompatibilnost sa skretnicama i ukrštanjima dokazano u skladu sa procedurom navedenom u Dodatku K.
- 4) Magnetna kočnica na šini ne smije se koristiti pri brzinama većim od 280 km/h.
- 5) Performanse kočenja jedinice navedene u tački 4.2.4.5.2 moraju se odrediti i sa upotrebom i bez upotrebe magnetnih kočnica na šini.
- 6) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS sistemom u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Specijalna zona inhibicije kočnice – Naredbe sa pruge: magnetna kočnica na šini“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B]. Naknadne komande za inhibiciju magnetne kočnice na šini od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije mašinovođe. Konfiguracija voznog parka u pogledu automatske ili manuelne komande mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.
- 7) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS sistemom u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Specijalna inhibicija kočnice – STM naredbe: magnetna kočnica na šini“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B]. Naknadne komande za inhibiciju magnetne kočnice na šini od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije mašinovođe. Konfiguracija voznog parka u pogledu automatske ili manuelne komande mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.4.8.3. Vrtložna kočnica na šini

- 1) Ova tačka obuhvata samo vrtložne kočnice na šini koje razvijaju kočionu silu između jedinice i šine.
- 2) Zahtjevi u vezi sa vrtložnim kočnicama na šini, definisani za kompatibilnost sa sistemom detekcije voza zasnovanim na brojačima osovina, kolosiječnim strujnim krugovima, detektorima točkova i detektorima vozila zasnovanim na induktivnim petljama, navedeni su u tački 4.2.3.3.1.29).
- 3) Ako vrtložna kočnica na šini zahtijeva pomjeranje magneta prilikom primjene kočnice, nesmetano kretanje takvih magneta između položaja „kočnica otpuštena“ i „kočnica primijenjena“ mora se dokazati proračunom u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [7].
- 4) Maksimalno rastojanje između vrtložne kočnice na šini i kolosijeka koje odgovara položaju „kočnica otpuštena“ mora biti zabilježeno u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.
- 5) Vrtložna kočnica na šini ne smije se koristiti ispod unaprijed definisanog brzinskog praga.
- 6) Uslovi za upotrebu vrtložne kočnice na šini u pogledu tehničke kompatibilnosti sa prugom nijesu harmonizovani (posebno u vezi sa njihovim uticajem na zagrijavanje šine i vertikalnu silu) i predstavljaju otvoreno pitanje.
- 7) Registar infrastrukture navodi, za svaki dio pruge, da li je njihova upotreba dozvoljena i, u tom slučaju, pruža uslove njihove upotrebe:
 - maksimalno rastojanje između vrtložne kočnice na šini i kolosijeka koje odgovara položaju „kočnica otpuštena“ iz tačke 4) gore,
 - fiksni brzinski prag iz tačke 5) gore,
 - vertikalna sila u funkciji brzine voza, za slučaj potpune primjene vrtložne kočnice na šini (kočenje u nuždi) i ograničene primjene vrtložne kočnice (službeno kočenje),
 - kočiona sila u funkciji brzine voza, za slučaj potpune primjene vrtložne kočnice na šini (kočenje u nuždi) i ograničene primjene vrtložne kočnice (službeno kočenje).

8) Performanse kočenja jedinice navedene u tačkama 4.2.4.5.2 i 4.2.4.5.3 moraju se odrediti i sa upotrebom i bez upotrebe vrtložnih kočnica na šini.

9) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS sistemom u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Specijalna zona inhibicije kočnice – Naredbe sa pruge: vrtložna kočnica na šini“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B]. Naknadne komande za inhibiciju vrtložne kočnice na šini od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije mašinovođe. Konfiguracija voznog parka u pogledu automatske ili manuelne komande mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

10) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS sistemom u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Specijalna inhibicija kočnice – STM naredbe: vrtložna kočnica na šini“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B]. Naknadne komande za inhibiciju vrtložne kočnice na šini od strane jedinice mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije mašinovođe. Konfiguracija voznog parka u pogledu automatske ili manuelne komande mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.4.9. Indikacija stanja i kvara kočionog sistema

1) Informacije dostupne osoblju voza moraju omogućiti identifikaciju stanja kočionog sistema. U tu svrhu, u određenim fazama tokom eksploatacije mora biti moguće da osoblje voza identifikuje stanje (primijenjeno, otpušteno ili izolovano) glavnog kočionog sistema (kočenje u nuždi i službeno kočenje) i parkirnog kočionog sistema, kao i stanje svakog njegovog dijela (uključujući jedan ili više aktuatora) koji se može nezavisno kontrolisati i/ili izolovati.

Ako parkirna kočnica uvijek direktno zavisi od stanja glavnog kočionog sistema, nije potrebno obezbijediti dodatnu i posebnu indikaciju za parkirni kočioni sistem.

Faze koje se moraju razmatrati tokom eksploatacije su mirovanje i kretanje.

Kada je voz u mirovanju, osoblje voza mora moći da provjeri iznutra i/ili spolja iz voza:

- kontinuitet komandne linije glavnog kočionog sistema,
- dostupnost izvora energije za kočenje duž voza,
- stanje glavnog kočionog sistema i parkirnog kočionog sistema i stanje svakog dijela (uključujući jedan ili više aktuatora) koji se može kontrolisati i/ili izolovati odvojeno (kako je opisano u prvom pasusu ove tačke), osim dinamičkog kočenja i kočionog sistema povezanog sa pogonskim sistemom.

Kada je voz u kretanju, mašinovođa mora moći iz upravljačkog položaja u kabini da provjeri:

- stanje komandne linije glavnog kočionog sistema,
- stanje izvora energije za kočenje,
- stanje dinamičkog kočionog sistema i kočionog sistema povezanog sa pogonskim sistemom, kada su uključeni u performanse kočenja u nuždi u normalnom režimu,
- stanje (primijenjeno ili otpušteno) najmanje jednog dijela (aktuatora) glavnog kočionog sistema koji se kontroliše nezavisno (npr. dio koji je ugrađen na vozilo opremljeno aktivnom kabinom).

Funkcija koja obezbjeđuje gore opisane informacije osoblju voza predstavlja funkciju od suštinskog značaja za bezbjednost, jer je osoblje koristi za procjenu performansi kočenja voza.

Kada se lokalne informacije pružaju pomoću indikatora, upotreba harmonizovanih indikatora obezbjeđuje potreban nivo bezbjednosti.

Kada se obezbjeđuje centralizovani upravljački sistem koji omogućava osoblju voza da izvrši sve provjere sa jedne lokacije (tj. iz kabine mašinovođe), isti mora biti predmet studije pouzdanosti, koja obuhvata analizu režima kvara komponenti, redundantnosti, periodične provjere i druge mjere; na osnovu ove studije definišu se uslovi rada centralizovanog upravljačkog sistema i unose u operativnu dokumentaciju opisanu u tački 4.2.12.4.

Primjenljivost na jedinice namijenjene za opštu eksploataciju:

Samo funkcionalnosti koje su relevantne za projektne karakteristike jedinice (npr. postojanje kabine) moraju se razmatrati.

Prenos signala koji se zahtijeva (ako postoji) između jedinice i drugih spregnutih jedinica u vozu, kako bi informacije o kočionom sistemu bile dostupne na nivou voza, mora biti dokumentovan, uzimajući u obzir funkcionalne aspekte.

Ovaj TSI ne nameće nikakvo tehničko rješenje u vezi sa fizičkim interfejsima između jedinica.

4.2.4.10. Zahtjevi za kočnice u svrhu spasavanja

1) Sve kočnice (u nuždi, službene, parkirne) moraju biti opremljene uređajima koji omogućavaju njihovo otpuštanje i izolaciju. Ovi uređaji moraju biti dostupni i funkcionalni bez obzira na to da li je voz ili vozilo: pod naponom, bez napona ili imobilisano bez ikakvog raspoloživog izvora energije na vozilu.

2) Za jedinice namijenjene za eksploataciju na drugim kolosječnim sistemima osim sistema 1 520 mm, mora biti omogućeno, nakon kvara tokom rada, spasavanje voza bez raspoložive energije na vozilu pomoću vučne/spasilačke jedinice opremljene pneumatskim kočionim sistemom kompatibilnim sa UIC kočionim sistemom (kočiona cijev kao komandna linija kočenja).

Napomena: vidjeti tačku 4.2.2.2.4 ovog TSI-ja za mehaničke i pneumatske interfejse spasilačke jedinice.

3) Tokom spasavanja mora biti omogućeno da dio kočionog sistema spašavanog voza bude kontrolisan putem interfejs uređaja; radi ispunjenja ovog zahtjeva, dozvoljeno je oslanjanje na niskonaponsko napajanje obezbijeđeno baterijom za napajanje komandnih kola na spašavanom vozu.

4) Performanse kočenja koje razvija spašavani voz u ovom specifičnom režimu rada moraju se procijeniti proračunom, ali nijesu obavezne da budu iste kao performanse kočenja opisane u tački 4.2.4.5.2. Izračunate performanse kočenja i uslovi rada tokom spasavanja moraju biti dio tehničke dokumentacije opisane u tački 4.2.12.

5) Zahtjev iz tačke 4.2.4.10 (stav 4) ne primjenjuje se na jedinice koje rade u formaciji voza manje od 200 tona (uslov opterećenja „projektovana masa u radnom stanju“).

4.2.5. Stavke koje se odnose na putnike

Samo u informativne svrhe, sljedeća neiscrpna lista daje pregled osnovnih parametara obuhvaćenih TSI PRM standardom, koji se primjenjuju na jedinice namijenjene za prevoz putnika:

- sjedišta, uključujući prioritetna sjedišta,
- prostori za invalidska kolica,
- spoljašnja vrata, uključujući dimenzije i interfejs za upravljanje od strane putnika,
- unutrašnja vrata, uključujući dimenzije i interfejs za upravljanje od strane putnika,
- toaleti,
- prolazi,
- osvjetljenje,
- informacije za putnike,
- promjene visine poda,
- rukohvati,
- smještaj za spavanje pristupačan osobama u invalidskim kolicima,
- položaj stepenica za ulazak i izlazak iz vozila, uključujući stepenice i pomoćna sredstva za ukrcavanje.

Dodatni zahtjevi navedeni su u nastavku ove tačke.

4.2.5.1. Sanitarni sistemi

1) Materijali koji se koriste za skladištenje i distribuciju vode u vozilu do sanitarnih sistema (npr. rezervoar, pumpa, cjevovod, slavina i zaptivni materijal i kvalitet) moraju biti u skladu sa zahtjevima koji važe za vodu namijenjenu za ljudsku potrošnju.

2) Sanitarni sistemi (toaleti, umivaonici, bar/restoran) moraju spriječiti ispuštanje otpadnih voda koje mogu biti štetne po zdravlje ljudi ili životnu sredinu. Ispuštene materije (tj. obrađena voda) moraju biti u skladu sa sljedećim direktivama (voda sa sapunom koja se direktno ispušta iz lavaboja je izuzeta):

— bakterijski sadržaj otpadnih voda ispuštenih iz sanitarnih sistema ne smije u bilo kom trenutku prelaziti vrijednosti za crijevne enterokoke i *Escherichia coli* bakterije, definisane kao „dobar“ kvalitet za unutrašnje vode,

— postupci tretmana ne smiju unositi supstance koje potiču od određenih opasnih materija ispuštenih u vodenu sredinu Crne Gore.

3) Radi ograničavanja raspršivanja ispuštene tečnosti pored pruge, pražnjenje iz bilo kog izvora mora se obavljati isključivo nadole, ispod okvira vozila, na udaljenosti ne većoj od 0,7 metara od uzdužne ose vozila.

4) U tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 moraju se navesti:

— postojanje i tip toaleta u jedinici,

— karakteristike sredstva za ispiranje, ako to nije čista voda,

— vrsta sistema za tretman otpadnih voda i standardi prema kojima je izvršena procjena usaglašenosti.

4.2.5.2. Sistem za zvučnu komunikaciju

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice projektovane za prevoz putnika i jedinice projektovane za vuču putničkih vozova.

2) Vozovi moraju biti opremljeni najmanje jednim sredstvom za zvučnu komunikaciju:

— kako bi osoblje voza moglo obraćati se putnicima u vozu,

— za internu komunikaciju između osoblja voza, a naročito između mašinovođe i osoblja u putničkom prostoru (ako postoji).

3) Oprema mora biti sposobna da ostane u stanju pripravnosti nezavisno od glavnog izvora energije najmanje tri sata. Tokom ovog perioda pripravnosti, oprema mora biti u mogućnosti da funkcioniše u nasumičnim intervalima i periodima u ukupnom trajanju od 30 minuta.

4) Sistem komunikacije mora biti projektovan tako da nastavi da radi sa najmanje polovinom svojih zvučnika (raspoređenih duž voza) u slučaju kvara jednog od svojih prenosnih elemenata ili, kao alternativa, mora postojati drugo sredstvo kojim će putnici biti obaviješteni u slučaju kvara.

5) Odredbe koje omogućavaju putnicima da kontaktiraju osoblje voza propisane su u tački 4.2.5.3 (putnički alarm) i u tački 4.2.5.4 (uređaji za komunikaciju za putnike).

6) Primjenljivost na jedinice namijenjene za opštu eksploataciju:

Samo funkcionalnosti koje su relevantne za projektne karakteristike jedinice (npr. postojanje kabine, postojanje sistema za interfejs posade) moraju se razmatrati.

Prenos signala koji se zahtijeva između jedinice i drugih spregnutih jedinica u vozu kako bi sistem komunikacije bio dostupan na nivou voza mora se implementirati i dokumentovati, uzimajući u obzir funkcionalne aspekte.

Ovaj TSI ne nameće nikakvo tehničko rješenje u vezi sa fizičkim interfejsima između jedinica.

4.2.5.3. Putnički alarm

4.2.5.3.1 Opšte odredbe

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice projektovane za prevoz putnika i jedinice projektovane za vuču putničkih vozova.

2) Funkcija putničkog alarma daje svakom putniku u vozu mogućnost da upozori mašinovođu na potencijalnu opasnost i ima posljedice na nivou eksploatacije kada se aktivira (npr. iniciranje kočenja u odsustvu reakcije mašinovođe); to je funkcija vezana za bezbjednost, za koju su zahtjevi, uključujući i bezbjednosne aspekte, utvrđeni u ovoj tački.

4.2.5.3.2 Zahtjevi za informacione interfejse

1) Sa izuzetkom toaleta i prolaznih spojnica, svaki odjeljak, svako ulazno predvorje i sve druge odvojene površine namijenjene putnicima moraju biti opremljene sa najmanje jednim jasno vidljivim i označenim uređajem za alarm, kojim se mašinovođa obavještava o potencijalnoj opasnosti.

2) Uređaj za alarm mora biti projektovan tako da, kada se jednom aktivira, njegovo poništavanje od strane putnika nije moguće.

3) Prilikom aktiviranja putničkog alarma, vizuelni i zvučni signal moraju obavijestiti mašinovođu da je jedan ili više putničkih alarma aktivirano.

4) Uređaj u kabini mora omogućiti mašinovođu da potvrdi da je primio obavještenje o alarmu. Potvrda mašinovođe mora biti uočljiva na mjestu gdje je putnički alarm aktiviran i mora zaustaviti zvučni signal u kabini.

4a) U slučaju višestrukih aktivacija, potvrda mašinovođe za prvi aktivirani uređaj putničkog alarma mora automatski predstavljati potvrdu i za sve naknadno aktivirane uređaje, sve dok se svi aktivirani uređaji ne resetuju.

5) Po inicijativi mašinovođe, sistem mora omogućiti uspostavljanje komunikacione veze između kabine mašinovođe i mjesta na kojem je alarm (ili alarmi) aktiviran, za jedinice projektovane za rad bez osoblja u vozu (osim mašinovođe). Za jedinice projektovane za rad sa osobljem u vozu (osim mašinovođe), dozvoljeno je da se ova komunikaciona veza uspostavi između kabine mašinovođe i osoblja u vozu. Sistem mora omogućiti mašinovođu da po svojoj inicijativi prekine ovu komunikacionu vezu.

6) Uređaj mora omogućiti osoblju da resetuje putnički alarm.

4.2.5.3.3 Zahtjevi za aktiviranje kočnice putem putničkog alarma

1) Kada je voz zaustavljen na peronu ili polazi sa perona, aktiviranje putničkog alarma mora dovesti do direktne primjene službenog kočenja ili kočenja u nuždi, što rezultira potpunim zaustavljanjem voza. U tom slučaju, tek nakon što se voz potpuno zaustavi, sistem mora omogućiti mašinovođu da otkaže svaku automatsku radnju kočenja koju je inicirao putnički alarm.

2) U drugim situacijama, 10 +/-1 sekundi nakon aktiviranja (prvog) putničkog alarma, mora se automatski pokrenuti barem službeno kočenje, osim ako mašinovođa u tom vremenskom intervalu ne potvrdi prijem putničkog alarma. Sistem mora omogućiti mašinovođu da u bilo kom trenutku nadjača automatsku radnju kočenja iniciranu putničkim alarmom.

4.2.5.3.4 Kriterijumi za voz koji polazi sa perona

1) Voz se smatra da polazi sa perona tokom vremenskog perioda koji protiče između trenutka kada se status vrata promijeni iz „otključana/oslobođena“ u „zatvorena i zaključana“ i trenutka kada je voz djelimično napustio peron.

2) Ovaj trenutak mora biti detektovan na vozilu (funkcijom koja omogućava fizičku detekciju perona ili na osnovu kriterijuma brzine ili pređenog rastojanja, ili nekim alternativnim kriterijumom).

3) Za jedinice namijenjene za rad na prugama opremljenim ETCS sistemom za upravljanje i signalizaciju (uključujući i informaciju „vrata za putnike“ kako je opisano u Aneksu A, Indeks 7 TSI CCS), ovaj uređaj na vozilu mora biti sposoban da primi od ETCS sistema informaciju koja se odnosi na peron.

4.2.5.3.5 Zahtjevi bezbjednosti

1) Za scenario „kvar u sistemu putničkog alarma koji dovodi do nemogućnosti putnika da inicira aktiviranje kočenja radi zaustavljanja voza kada voz polazi sa perona“, mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir da funkcionalni kvar ima tipičan vjerodostojan potencijal da direktno dovede do „jednog smrtnog slučaja i/ili teške povrede“.

2) Za scenario „kvar u sistemu putničkog alarma koji dovodi do toga da mašinovođa ne dobije informaciju u slučaju aktiviranja putničkog alarma“, mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir da funkcionalni kvar ima tipičan vjerodostojan potencijal da direktno dovede do „jednog smrtnog slučaja i/ili teške povrede“.

3) Demonstracija usklađenosti (procedura ocjenjivanja usaglašenosti) opisana je u tački 6.2.3.5 ovog TSI-ja.

4.2.5.3.6 Režim degradacije

1) Jedinice opremljene kabinom mašinovođe moraju biti opremljene uređajem koji omogućava ovlašćenom osoblju da izoluje sistem putničkog alarma.

2) Ako sistem putničkog alarma ne funkcioniše, bilo nakon namjerne izolacije od strane osoblja, zbog tehničkog kvara ili spajanja jedinice sa nekompatibilnom jedinicom, to mora biti trajno

naznačeno mašinovođi u aktivnoj kabini, a aktiviranje putničkog alarma mora rezultirati direktnom primjenom kočenja.

3) Voz sa izolovanim sistemom putničkog alarma ne ispunjava minimalne zahtjeve za bezbjednost i interoperabilnost definisane u ovom TSI-ju i stoga se mora smatrati da radi u režimu degradacije.

4.2.5.3.7 Primjenljivost na jedinice namijenjene za opštu eksploataciju

1) Razmatraju se samo funkcionalnosti koje su relevantne za projektne karakteristike jedinice (npr. postojanje kabine, postojanje sistema za interfejs posade, ...).

2) Prenos signala koji je potreban između jedinice i drugih spregnutih jedinica u vozu, kako bi sistem putničkog alarma bio dostupan na nivou voza, mora biti implementiran i dokumentovan, uzimajući u obzir funkcionalne aspekte opisane gore u ovoj tački.

3) Ovaj TSI ne nameće nikakvo tehničko rješenje u vezi sa fizičkim interfejsima između jedinica.

4.2.5.4. Uređaji za komunikaciju za putnike

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice projektovane za prevoz putnika i jedinice projektovane za vuču putničkih vozova.

2) Jedinice projektovane za rad bez osoblja u vozu (osim mašinovođe) moraju biti opremljene „uređajem za komunikaciju“ kojim putnici mogu obavijestiti lice koje može preduzeti odgovarajuće mjere.

3) Zahtjevi u pogledu lokacije „uređaja za komunikaciju“ isti su kao i za putnički alarm, kako je definisano u tački 4.2.5.3.

4) Sistem mora omogućiti da se komunikaciona veza uspostavi na inicijativu putnika. Sistem mora omogućiti licu koje prima komunikaciju (npr. mašinovođa) da po svojoj inicijativi prekine ovu komunikacionu vezu.

5) Interfejs „uređaja za komunikaciju“ za putnike mora biti označen harmonizovanim znakom, mora sadržati vizuelne i taktilne simbole i mora davati vizuelnu i zvučnu indikaciju da je aktiviran. Ovi elementi moraju biti u skladu sa TSI PRM.

6) Primjenljivost na jedinice namijenjene za opštu eksploataciju:

Razmatraju se samo funkcionalnosti koje su relevantne za projektne karakteristike jedinice (npr. postojanje kabine, postojanje sistema za interfejs posade, itd.).

Prenos signala koji se zahtijeva između jedinice i drugih spregnutih jedinica u vozu, kako bi sistem komunikacije bio dostupan na nivou voza, mora biti implementiran i dokumentovan, uzimajući u obzir funkcionalne aspekte.

Ovaj TSI ne nameće nikakvo tehničko rješenje u vezi sa fizičkim interfejsima između jedinica.

7) Postojanje ili nepostojanje uređaja za komunikaciju mora biti evidentirano u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.5.5. Spoljašnja vrata: ulazak i izlazak putnika iz voznog sredstva

4.2.5.5.1. Opšte odredbe

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice projektovane za prevoz putnika i jedinice projektovane za vuču putničkih vozova.

2) Vrata namijenjena za osoblje i teret obrađena su u tačkama 4.2.2.8 i 4.2.9.1.2 ovog TSI-ja.

3) Upravljanje spoljašnjim vratima za ulazak i izlazak putnika predstavlja funkciju od suštinskog značaja za bezbjednost; funkcionalni i bezbjednosni zahtjevi izraženi u ovoj tački neophodni su za obezbjeđivanje traženog nivoa bezbjednosti.

4.2.5.5.2 Terminologija koja se koristi

1) U kontekstu ove tačke, „vrata“ su spoljašnja vrata za ulazak i izlazak putnika (sa jednim ili više krila), namijenjena prvenstveno za ulazak i izlazak putnika iz jedinice.

2) „Zaključana vrata“ su vrata koja su zatvorena i držana zaključanim fizičkim uređajem za zaključavanje vrata.

3) „Vrata zaključana van upotrebe“ su vrata imobilisana u zatvorenom položaju ručno upravljanim mehaničkim uređajem za zaključavanje.

4) „Oslobođena vrata“ su vrata koja se mogu otvoriti aktiviranjem lokalne ili centralne komande za vrata (ako je ova druga dostupna).

5) Za potrebe ove tačke, smatra se da je voz u stanju mirovanja kada se brzina smanji na 3 km/h ili manje.

6) Za potrebe ove tačke, „osoblje voza“ znači jedan član osoblja u vozu zadužen za provjere vezane za sistem vrata; to može biti mašinovođa ili drugi član osoblja u vozu.

4.2.5.5.3. Zatvaranje i zaključavanje vrata

1) Upravljački uređaj za vrata mora omogućiti osoblju voza da zatvori i zaključa sva vrata prije polaska voza.

2) Kada je potrebno uvlačenje pokretnog stepenika, sekvenca zatvaranja mora uključivati pomjeranje stepenika u uvučeni položaj.

3) Kada se centralizovano zatvaranje i zaključavanje vrata aktivira sa lokalne komande, pored vrata, dozvoljeno je da ta vrata ostanu otvorena dok se ostala vrata zatvore i zaključaju. Sistem za upravljanje vratima mora omogućiti osoblju da naknadno zatvori i zaključa ta vrata prije polaska.

4) Vrata moraju ostati zatvorena i zaključana sve dok nijesu oslobođena u skladu sa tačkom 4.2.5.5.6. U slučaju gubitka napajanja komandi vrata, vrata moraju ostati zaključana pomoću mehanizma za zaključavanje.

Napomena: vidjeti tačku 4.2.2.3.2 TSI PRM za signal upozorenja prilikom zatvaranja vrata.

Detekcija prepreka pri zatvaranju vrata:

5) Spoljašnja vrata za ulazak i izlazak putnika moraju imati ugrađene uređaje koji detektuju da li se vrata zatvaraju na prepreku (npr. putnika). Kada se prepreka otkrije, vrata se moraju automatski zaustaviti i ostati slobodna određeni vremenski period ili se moraju ponovo otvoriti. Osjetljivost sistema mora biti takva da detektuje prepreku u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [17], uz maksimalnu silu na prepreku u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [17].

4.2.5.5.4 Zaključavanje vrata van upotrebe

1) Mora biti obezbijeđen ručno upravljani mehanički uređaj koji omogućava (osoblju voza ili osoblju za održavanje) da zaključaju vrata van upotrebe.

2) Uređaj za zaključavanje van upotrebe mora:

- izolovati vrata od svake komande za otvaranje,
- mehanički zaključati vrata u zatvorenom položaju,
- označiti status uređaja za izolaciju,
- omogućiti da vrata budu zaobiđena od strane „sistema dokazivanja zatvorenih vrata“.

4.2.5.5.5 Informacije dostupne osoblju voza

1) Odgovarajući „sistem dokazivanja zatvorenih vrata“ mora omogućiti osoblju voza da u svakom trenutku provjeri da li su sva vrata zatvorena i zaključana.

2) Ako jedna ili više vrata nijesu zaključana, to mora biti kontinuirano naznačeno osoblju voza.

3) Mora se obezbijediti indikacija osoblju voza o svakom kvaru u radu zatvaranja i/ili zaključavanja vrata.

4) Zvučni i vizuelni signal alarma moraju upozoriti osoblje voza na vanredno otvaranje jednog ili više vrata.

5) „Vrata zaključana van upotrebe“ dozvoljeno je da budu zaobiđena od strane „sistema dokazivanja zatvorenih vrata“.

4.2.5.5.6 Otvaranje vrata

1) Voz mora biti opremljen komandama za oslobađanje vrata, koje omogućavaju osoblju voza ili automatskom uređaju povezanom sa zaustavljanjem na peronu da upravljaju oslobađanjem vrata odvojeno na svakoj strani, omogućavajući njihovo otvaranje od strane putnika ili, ako je dostupno, centralnom komandom za otvaranje kada je voz u stanju mirovanja.

2) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS sistemom u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „Stanična platforma“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

3) Kod svakih vrata, lokalne komande ili uređaji za otvaranje moraju biti dostupni putnicima i spolja i iznutra vozila.

4) Kada je potrebno izvlačenje pokretnog stepenika, sekvenca otvaranja mora uključivati pomjeranje stepenika u izvučeni položaj.

Napomena: vidjeti tačku 4.2.2.4.2 TSI PRM za signal upozorenja prilikom otvaranja vrata.

4.2.5.5.7 Međuzavisnost vrata i pogona

1) Pogonska snaga smije se primijeniti samo kada su sva vrata zatvorena i zaključana. Ovo mora biti obezbijeđeno automatskim sistemom međuzavisnosti vrata i pogona. Sistem međuzavisnosti vrata i pogona mora spriječiti primjenu pogonske snage kada nijesu sva vrata zatvorena i zaključana.

2) Sistem međuzavisnosti vrata i pogona mora biti opremljen manuelnim zaobilaženjem (override), namijenjenim za aktiviranje od strane mašinovođe u izuzetnim situacijama, kako bi se omogućila primjena pogona čak i kada nijesu sva vrata zatvorena i zaključana.

4.2.5.5.8 Zahtjevi bezbjednosti za tačke 4.2.5.5.2 do 4.2.5.5.7

1) Za scenario kada su jedna vrata otključana (a osoblje voza nije ispravno informisano o statusu tih vrata) ili oslobođena ili otvorena na neodgovarajućim mjestima (npr. pogrešna strana voza) ili u neodgovarajućim situacijama (npr. voz u pokretu), mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir da funkcionalni kvar ima tipičan vjerodostojan potencijal da direktno dovede do:

— „jednog smrtnog slučaja i/ili teške povrede“ za jedinice u kojima putnici ne bi trebalo da stoje u prostoru vrata (dugolinijske relacije), ili

— „jednog smrtnog slučaja i/ili teške povrede“ za jedinice u kojima neki putnici normalno stoje u prostoru vrata tokom redovne eksploatacije.

2) Za scenario kada je više vrata otključano (a osoblje voza nije ispravno informisano o statusu tih vrata) ili oslobođeno ili otvoreno na neodgovarajućim mjestima (npr. pogrešna strana voza) ili u neodgovarajućim situacijama (npr. voz u pokretu), mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir da funkcionalni kvar ima tipičan vjerodostojan potencijal da direktno dovede do:

— „smrtnog slučaja i/ili teške povrede“ za jedinice u kojima putnici ne bi trebalo da stoje u prostoru vrata (dugolinijske relacije), ili

— „smrtnih slučajeva i/ili teških povreda“ za jedinice u kojima neki putnici normalno stoje u prostoru vrata tokom redovne eksploatacije.

3) Demonstracija usklađenosti (procedura ocjenjivanja usaglašenosti) opisana je u tački 6.2.3.5 ovog TSI-ja.

4.2.5.5.9 Vanredno otvaranje vrata

Unutrašnje vanredno otvaranje:

1) Svaka vrata moraju biti opremljena individualnim unutrašnjim uređajem za vanredno otvaranje, dostupnim putnicima, koji mora omogućiti otvaranje vrata; ovaj uređaj mora biti aktivan kada je brzina manja od 10 km/h.

2) Dozvoljeno je da ovaj uređaj bude aktivan pri bilo kojoj brzini (nezavisno od signala brzine); u tom slučaju, uređaj se mora aktivirati nakon niza od najmanje dvije radnje.

3) Ovaj uređaj nije obavezan da ima efekat na „vrata zaključana van upotrebe“. U tom slučaju, vrata se mogu prvo otključati.

Zahtjev bezbjednosti:

4) Za scenario „kvar unutrašnjeg sistema za vanredno otvaranje na dvoje susjednih vrata duž prolazne rute (kako je definisano u tački 4.2.10.5 ovog TSI-ja), pri čemu sistem za vanredno otvaranje ostalih vrata ostaje dostupan“, mora se dokazati da je rizik kontrolisan na prihvatljivom nivou, uzimajući u obzir da funkcionalni kvar ima tipičan vjerodostojan potencijal da direktno dovede do „jednog smrtnog slučaja i/ili teške povrede“.

Demonstracija usklađenosti (procedura ocjenjivanja usaglašenosti) opisana je u tački 6.2.3.5 ovog TSI-ja.

Spoljašnje vanredno otvaranje:

5) Svaka vrata moraju biti opremljena individualnim spoljašnjim uređajem za vanredno otvaranje, dostupnim spasilačkom osoblju, koji omogućava otvaranje tih vrata iz razloga bezbjednosti. Ovaj uređaj nije obavezan da ima efekat na „vrata zaključana van upotrebe“. U tom slučaju vrata se moraju prvo otključati.

Ručna sila za otvaranje vrata:

6) Za ručno otvaranje vrata, sila koju mora primijeniti osoba mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [17].

4.2.5.5.10 Primjenljivost na jedinice namijenjene za opštu eksploataciju

1) Razmatraju se samo funkcionalnosti koje su relevantne za projektne karakteristike jedinice (npr. postojanje kabine, postojanje sistema za interfejs posade za upravljanje vratima itd.).

2) Prenos signala koji je potreban između jedinice i drugih spregnutih jedinica u vozu, kako bi sistem vrata bio dostupan na nivou voza, mora biti implementiran i dokumentovan, uzimajući u obzir funkcionalne aspekte.

3) Ovaj TSI ne nameće nikakvo tehničko rješenje u vezi sa fizičkim interfejsima između jedinica.

4.2.5.6. Konstrukcija sistema spoljašnjih vrata

1) Ako je jedinica opremljena vratima namijenjenim za ulazak ili izlazak putnika iz voza, primjenjuju se sljedeće odredbe:

2) Vrata moraju biti opremljena providnim prozorima kako bi putnici mogli da uoče prisustvo perona.

3) Spoljašnja površina putničkih jedinica mora biti projektovana tako da ne omogućava osobi da se „šlepa“ na vozu kada su vrata zatvorena i zaključana.

4) Kao mjera za sprječavanje „šlepanja na vozu“, rukohvati na spoljašnjoj površini sistema vrata moraju se izbjegavati ili projektovati tako da ih nije moguće uhvatiti kada su vrata zatvorena.

5) Rukohvati i hvatišta moraju biti pričvršćeni tako da mogu izdržati sile kojima su izloženi tokom eksploatacije.

4.2.5.7. Vrata između jedinica

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice projektovane za prevoz putnika.

2) Kada je jedinica opremljena vratima između jedinica na krajevima kola ili na krajevima same jedinice, ona moraju biti opremljena uređajem koji omogućava njihovo zaključavanje (npr. kada vrata nijesu povezana prolazom između vagona za upotrebu putnika prema susjednom kolu ili jedinici itd.)

4.2.5.8. Unutrašnji kvalitet vazduha

1) Količina i kvalitet vazduha obezbijeđenog unutar prostora vozila koje koriste putnici i/ili osoblje mora biti takav da ne stvara dodatne rizike po zdravlje putnika ili osoblja, osim onih koji proističu iz spoljnog ambijentalnog kvaliteta vazduha. Ovo se postiže ispunjavanjem zahtjeva navedenih u nastavku.

Ventilacioni sistem mora održavati prihvatljiv nivo CO₂ u unutrašnjosti pod uslovima eksploatacije.

2) Nivo CO₂ ne smije preći 5 000 ppm u svim uslovima rada, osim u dva slučaja navedena ispod: — U slučaju prekida ventilacije, usljed prekida glavnog napajanja ili kvara sistema, vanredne mjere moraju obezbijediti dovod spoljnog vazduha u sve prostore za putnike i osoblje.

Ako se ove vanredne mjere obezbjeđuju putem ventilacije na baterijsko napajanje, mora se definisati trajanje u kojem će nivo CO₂ ostati ispod 10 000 ppm, pod pretpostavkom opterećenja putnicima izvedenog iz uslova opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“.

Procedura ocjenjivanja usaglašenosti definisana je u tački 6.2.3.12.

Ovo trajanje ne smije biti kraće od 30 minuta.

Vrijeme trajanja mora biti zabilježeno u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12 ovog TSI-ja.

— U slučaju isključivanja ili zatvaranja svih sredstava spoljne ventilacije ili isključivanja sistema klimatizacije, radi sprječavanja izlaganja putnika spoljnim isparenjima koja mogu biti prisutna, posebno u tunelima, i u slučaju požara, kako je opisano u tački 4.2.10.4.2.

4.2.5.9. Bočni prozori na kućištu vozila

1) Kada putnici mogu da otvore bočne prozore na kućištu vozila, a osoblje voza ih ne može zaključati, veličina otvora mora biti ograničena na takve dimenzije da kroz njega ne može proći objekat u obliku lopte prečnika 10 cm.

4.2.6. Uslovi okruženja i aerodinamički efekti

4.2.6.1. Uslovi okruženja — opšte odredbe

1) Uslovi okruženja su fizički, hemijski ili biološki uslovi spoljašnji u odnosu na proizvod, kojima je on izložen.

2) Uslovi okruženja kojima je izloženo željezničko vozilo utiču na projektovanje željezničkog vozila, kao i na njegove sastavne dijelove.

3) Parametri okruženja opisani su u narednim tačkama; za svaki parametar okruženja definisan je nominalni opseg, koji je najčešće prisutan u Evropi i predstavlja osnovu za interoperabilna željeznička vozila.

4) Za određene parametre okruženja definišu se i opsezi drugačiji od nominalnog; u tom slučaju, za projektovanje željezničkog vozila mora se odabrati odgovarajući opseg.

Za funkcije identifikovane u narednim tačkama, mjere projektovanja i/ili ispitivanja preduzete radi obezbjeđivanja da željezničko vozilo ispunjava zahtjeve TSI-ja u tom opsegu, moraju biti opisane u tehničkoj dokumentaciji.

5) Odabrani opseg/opsezi moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ovog TSI-ja, kao karakteristika željezničkog vozila.

6) U zavisnosti od odabranih opsega i preduzetih mjera (opisanih u tehničkoj dokumentaciji), mogu biti potrebna odgovarajuća pravila eksploatacije radi obezbjeđivanja tehničke kompatibilnosti između željezničkog vozila i uslova okruženja koji se mogu pojaviti na pojedinim dijelovima mreže.

Posebno, pravila eksploatacije su neophodna kada se željezničko vozilo projektovano za nominalni opseg koristi na određenoj pruzi na kojoj se nominalni opseg premašuje u određenim periodima godine.

4.2.6.1.1 Temperatura

1) Željezničko vozilo mora ispunjavati zahtjeve ovog TSI-ja unutar jednog (ili više) temperaturnih opsega T1 (–25 °C do +40 °C; nominalni), ili T2 (–40 °C do +35 °C), ili T3 (–25 °C do +45 °C), kako je definisano u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [18].

2) Odabrani temperaturni opseg (ili opsezi) mora biti zabilježen u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ovog TSI-ja.

3) Temperatura koja se uzima u obzir za potrebe projektovanja sastavnih dijelova željezničkog vozila mora uzeti u obzir njihovu integraciju u samo vozilo.

4.2.6.1.2 Snijeg, led i susnježica

1) Željezničko vozilo mora ispunjavati zahtjeve ovog TSI-ja kada je izloženo uslovima snijega, leda i susnježice, kako je definisano u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [18], a koji odgovaraju nominalnim uslovima (opseg).

2) Efekat snijega, leda i susnježice koji se razmatra u svrhu projektovanja sastavnih dijelova željezničkog vozila mora uzeti u obzir njihovu integraciju u vozilo.

3) Kada se odaberu strožiji uslovi „snijeg, led i susnježica“, željezničko vozilo i dijelovi podsistema moraju biti projektovani da ispune zahtjeve TSI-ja, uzimajući u obzir sljedeće scenarije:

— Snježni nanosi (lagani snijeg sa niskim sadržajem vode), koji prekrivaju prugu do 80 cm kontinuirano iznad nivoa gornje ivice šine.

— Praškasti snijeg, padavine velikih količina laganog snijega sa niskim sadržajem vode.

— Temperaturni gradijent, promjene temperature i vlažnosti tokom jedne vožnje koje uzrokuju nakupljanje leda na vozilu.

— Kombinovani efekat sa niskom temperaturom u skladu sa izabranom temperaturnom zonom, kako je definisano u tački 4.2.6.1.1.

4) U vezi sa tačkom 4.2.6.1.1 (klimatska zona T2) i ovom tačkom 4.2.6.1.2 (strogi uslovi za snijeg, led i susnježicu) ovog TSI-ja, mjere preduzete da bi se ispunili TSI zahtjevi u ovim strogim uslovima moraju biti identifikovane i verifikovane, posebno mjere projektovanja i/ili ispitivanja koje se zahtijevaju za sljedeće TSI zahtjeve:

— Deflektor prepreka kako je definisano u tački 4.2.2.5: dodatno, sposobnost uklanjanja snijega ispred voza.

Snijeg se mora smatrati preprekom koju deflektor prepreka uklanja; zahtjevi su definisani u tački 4.2.2.5 (prema specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [3]):

„Deflektor prepreka mora biti dovoljne veličine da ukloni prepreke sa putanje postolja. Mora biti kontinuirana struktura i projektovan tako da ne odbacuje objekte ni nagore ni nadole. U normalnim uslovima rada, donja ivica deflektora prepreka mora biti što bliže šini koliko to dopuštaju kretanja vozila i gabaritna linija.

U pogledu iznad, deflektor treba da približno odgovara profilu u obliku slova „V“ sa uključenim uglom ne većim od 160°. Može biti projektovan sa kompatibilnom geometrijom da funkcioniše i kao plug za snijeg.“

Sile navedene u tački 4.2.2.5 ovog TSI-ja smatraju se dovoljnim da uklone snijeg.

— Trčeći sklop (running gear) kako je definisano u tački 4.2.3.5 TSI-ja: uzimajući u obzir nakupljanje snijega i leda i moguće posljedice na stabilnost vožnje i funkciju kočenja.

— Funkcija kočenja i napajanje kočnog sistema kako je definisano u tački 4.2.4 TSI-ja.

— Signalizacija prisustva voza drugima kako je definisano u tački 4.2.7.3 TSI-ja.

— Obezbjedjivanje pogleda naprijed kako je definisano u tački 4.2.7.3.1.1 (prednja svjetla) i 4.2.9.1.3.1 (prednja vidljivost), uz funkcionisanje opreme vjetrobranskog stakla kako je definisano u tački 4.2.9.2.

— Obezbjedjivanje mašinovođi prihvatljivih klimatskih uslova za rad kako je definisano u tački 4.2.9.1.7 TSI-ja.

5) Odabrani opseg za „snijeg, led i susnježicu“ (nominalni ili strogi) i primijenjene mjere moraju biti dokumentovani u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 ovog TSI-ja.

4.2.6.2. Aerodinamički efekti

1) Zahtjevi iz ove tačke primjenjuju se na sva željeznička vozila. Za vozila koja saobraćaju na kolosiječnim sistemima širine 1 520 mm i 1 600 mm, u slučaju maksimalne brzine veće od granica navedenih u tačkama 4.2.6.2.1 do 4.2.6.2.5, primjenjuje se procedura za inovativno rješenje.

2) Prolazak voza izaziva nestalan tok vazduha sa promjenljivim pritiscima i brzinama strujanja. Ovi prolazni pritisci i brzine strujanja imaju efekat na ljude, objekte i zgrade pored pruge; oni takođe imaju efekat i na željeznička vozila (npr. aerodinamičko opterećenje na strukturu vozila, zračni udari na opremu), i moraju se uzeti u obzir prilikom projektovanja vozila.

3) Kombinovani efekat brzine voza i brzine vjetra izaziva aerodinamički moment prevrtanja koji može uticati na stabilnost željezničkog vozila.

4.2.6.2.1. Efekti vazdušnog strujanja na putnike na peronu i na radnike pored pruge

1) Jedinice čija je maksimalna projektovana brzina $V_{tr,max} > 160$ km/h, koje saobraćaju na otvorenom prostoru pri referentnoj brzini $V_{tr,ref}$, ne smiju izazvati da brzina vazduha na svakoj mjernoj tački definisanoj u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [49], premaši vrijednost $U_{95\%,max}$ navedenu u toj specifikaciji.

2) Za jedinice namijenjene za eksploataciju na mrežama sa širinom kolosijeka od 1 524 mm i 1 668 mm, primjenjuju se odgovarajuće vrijednosti iz Tabele 4 u nastavku, koje se odnose na parametre iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [49]:

Tabela 4 Granični kriterijumi

Širina kolosijeka (mm)	Maksimalna projektovana brzina $v_{tr,max}$ (km/h)	Mjesto mjerenja		Maksimalna dozvoljena brzina vazduha pored pruge (granične vrijednosti za u_{95} %,max (m/s))	Referentna brzina $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Mjerenje izvršeno na visini iznad gornje ivice šine	Mjerenje izvršeno na udaljenosti od ose kolosijeka		
1 524	160 < $v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,0 m	22,5	Maksimalna projektovana brzina
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h ili maksimalna projektovana brzina, zavisno od toga koja je manja vrijednost
1 668	160 < $v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,1 m	20	Maksimalna projektovana brzina
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h ili maksimalna projektovana brzina, u zavisnosti od toga koja je manja
	250 ≤ $v_{tr,max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h ili maksimalna projektovana brzina, u zavisnosti od toga koja je manja
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

3) Specifikacija navedena u Dodatku J-1, indeks [49], definiše:

— referentni voz koji se ispituje za fiksne/ unaprijed definisane sastave i jedinice koje se ocjenjuju za upotrebu u opštoj eksploataciji;

— sastav koji se ispituje za pojedinačne jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

4) Procedura ocjenjivanja usaglašenosti opisana je u tački 6.2.3.13 ovog TSI-ja.

4.2.6.2.2. Talas pritiska na čeonom dijelu voza

1) Mimoilaženje dva voza stvara aerodinamičko opterećenje na svaki od njih. Zahtjev u vezi sa talasom pritiska na čeonom dijelu voza u otvorenom prostoru omogućava definisanje graničnog aerodinamičkog opterećenja koje stvara voz u otvorenom prostoru, uz pretpostavku određene udaljenosti između osa kolosijeka na pruzi na kojoj voz saobraća.

Udaljenost između osa kolosijeka zavisi od brzine i širine kolosijeka. Minimalne vrijednosti udaljenosti između osa kolosijeka, u zavisnosti od brzine i širine, definisane su u TSI INF.

2) Jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom većom od 160 km/h, koje saobraćaju na otvorenom prostoru pri svojoj referentnoj brzini $V_{tr,ref}$ na pruzi širine kolosijeka 1 435 mm, ne smiju izazvati da maksimalna amplituda promjene pritiska (peak-to-peak) pređe maksimalno

dozvoljenu vrijednost promjene pritiska definisanu u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [49], procijenjenu na mjernim pozicijama definisanim u istoj specifikaciji.

3) Za jedinice namijenjene za eksploataciju na mrežama sa širinom kolosijeka od 1 524 mm i 1 668 mm, primjenjuju se odgovarajuće vrijednosti iz Tabele 4a u nastavku, koje se odnose na parametre iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [49]:

Tabela 4a
Granični kriterijumi

Širina kolosijeka	Maksimalna projektovana brzina $v_{tr,max}$ (km/h)	Mjesto mjerenja		Dozvoljena promjena pritiska ($\Delta p_{95\%,max}$)	Referentna brzina $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Mjerenje izvršeno na visini iznad gornje ivice šine	Mjerenje izvršeno na udaljenosti od ose kolosijeka		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	between 1,5 m and 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Maksimalna projektovana brzina
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	between 1,5 m and 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Maksimalna projektovana brzina
	$250 \leq v_{tr,max}$	between 1,5 m and 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

4) Formacija koja se mora verifikovati ispitivanjem određena je u nastavku za različite tipove željezničkih vozila:

- Jedinica koja se ocjenjuje u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji:
- Jedna jedinica fiksne formacije ili bilo koja konfiguracija unaprijed definisane formacije.
- Jedinica koja se ocjenjuje za upotrebu u opštoj eksploataciji (formacija voza nije definisana u fazi projektovanja):
- Jedinica opremljena upravljačkom kabinom mora se ocijeniti samostalno.
- Druge jedinice: Zahtjev se ne primjenjuje.

5) Procedura ocjenjivanja usaglašenosti opisana je u tački 6.2.3.14 ovog TSI-ja.

4.2.6.2.3. Maksimalne varijacije pritiska u tunelima

1) Jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom većom ili jednakom 200 km/h moraju biti aerodinamički projektovane tako da, za određenu kombinaciju (referentni slučaj) brzine voza i poprečnog presjeka tunela, u slučaju samostalne vožnje u jednostavnom, ne-nagnutom tunelu tipa cijevi (bez ikakvih okana i sl.), ispune zahtjeve za karakterističnu promjenu pritiska, kako je definisano u Dodatku J-1, indeks [50].

2) Referentni voz koji se mora verifikovati ispitivanjem definisan je kako slijedi za različite tipove željezničkih vozila:

- Jedinica koja se ocjenjuje u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji: ocjenjivanje se vrši u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [50];
- Jedinica koja se ocjenjuje za opštu eksploataciju (formacija voza nije definisana u fazi projektovanja) i opremljena upravljačkom kabinom: ocjenjivanje se vrši u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [50];
- Druge jedinice (vagone za opštu eksploataciju): ocjenjivanje se vrši u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [50].

3) Procedura ocjenjivanja usaglašenosti opisana je u tački 6.2.3.15 ovog TSI-ja.

4.2.6.2.4. Bočni vjetar

1) Ovaj zahtjev se primjenjuje na jedinice čija je maksimalna projektovana brzina veća od 140 km/h.

2) Za jedinice čija je maksimalna projektovana brzina manja od 250 km/h, karakteristična kriva vjetra (CWC) za najosjetljivije vozilo mora se odrediti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [19].

3) Za jedinice čija je maksimalna projektovana brzina jednaka ili veća od 250 km/h, efekat bočnog vjetra mora se odrediti i biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [19].

4) Dobijena karakteristična kriva vjetra za najosjetljivije vozilo jedinice koja se ocjenjuje mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji, u skladu sa tačkom 4.2.12.

4.2.6.2.5. Aerodinamički efekat na pruge sa tucanikom

1) Ovaj zahtjev se primjenjuje na jedinice čija je maksimalna projektovana brzina veća od 250 km/h.

2) Zahtjev u vezi sa aerodinamičkim efektom vozova na prugama sa tucanikom, u cilju ograničavanja rizika izazvanih izbacivanjem tucanika (ballast pick up), predstavlja otvorenu tačku.

4.2.7. Spoljašnja svjetla i vidljivi i zvučni signalni uređaji

4.2.7.1. Spoljašnja svjetla

1) Zelena boja se ne smije koristiti za spoljašnje svjetlo ili osvjetljenje; ovaj zahtjev je uveden da bi se spriječila bilo kakva zabuna sa stalnim signalima.

2) Ovaj zahtjev se ne primjenjuje na svjetla sa svjetlosnim intenzitetom ne većim od 100 cd, koja su ugrađena u tastere za komandu putničkih vrata (koja nijesu stalno osvijetljena).

4.2.7.1.1. Prednja svjetla

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

2) Na prednjem kraju voza moraju biti obezbijeđena dva bijela prednja svjetla radi omogućavanja vidljivosti mašinovođi.

3) Ova prednja svjetla moraju biti postavljena:

— na istoj visini iznad nivoa šine, sa njihovim centrima između 1 500 mm i 2 000 mm iznad nivoa šine,

— simetrično u odnosu na osu kolosijeka, sa međusobnim razmakom između centara ne manjim od 1 000 mm.

4) Boja prednjih svjetala mora biti u skladu sa vrijednostima navedenim u specifikaciji iz Dodatka J-1, indeks [20].

5) Prednja svjetla moraju imati dva nivoa svjetlosnog intenziteta: „prigušeno svjetlo“ i „dugo svjetlo“.

Za svaki nivo, svjetlosni intenzitet prednjih svjetala mjeren duž optičke ose svjetla mora biti u skladu sa vrijednostima iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [20].

6) Ugradnja prednjih svjetala na jedinicu mora omogućiti podešavanje poravnanja optičke ose prilikom njihove instalacije, u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [20].

7) Mogu biti ugrađena i dodatna prednja svjetla (npr. gornja prednja svjetla). Ova dodatna svjetla moraju ispunjavati zahtjeve u vezi sa bojom prednjih svjetala navedene u ovoj tački.

Napomena: dodatna prednja svjetla nijesu obavezna; njihova upotreba na operativnom nivou može biti predmet ograničenja.

4.2.7.1.2 Signalna svjetla

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

2) Na prednjem kraju voza moraju biti obezbijeđena tri bijela signalna svjetla kako bi voz bio vidljiv.

3) Dva donja signalna svjetla moraju biti postavljena:

— na istoj visini iznad nivoa šine, sa njihovim centrima između 1 500 mm i 2 000 mm iznad nivoa šine,

— simetrično u odnosu na osu kolosijeka, sa međusobnim razmakom između centara ne manjim od 1 000 mm.

4) Treće signalno svjetlo mora biti postavljeno centralno iznad dva donja svjetla, sa vertikalnim razmakom između njihovih centara jednakim ili većim od 600 mm.

- 5) Dozvoljeno je koristiti isti element i za prednja svjetla i za signalna svjetla.
- 6) Specifikacija navedena u Dodatku J-1, indeks [20], definiše karakteristike:

- (a) boje signalnih svjetala,
- (b) spektralne raspodjele zračenja svjetlosti iz signalnih svjetala,
- (c) svjetlosnog intenziteta signalnih svjetala.

7) Ugradnja signalnih svjetala na jedinicu mora omogućiti podešavanje poravnanja optičke ose prilikom njihove instalacije, u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [20].

4.2.7.1.3 Zadnja svjetla

1) Na zadnjem kraju jedinica koje su namijenjene za saobraćanje na kraju voza moraju biti obezbijeđena dva crvena zadnja svjetla, radi omogućavanja vidljivosti voza.

2) Za jedinice bez upravljačke kabine koje se ocjenjuju za opštu eksploataciju, svjetla mogu biti prenosiva svjetla; u tom slučaju, tip prenosivog svjetla koji će se koristiti mora biti u skladu sa Dodatkom E TSI-ja za teretne vagone. Funkcija mora biti verifikovana pregledom projektne dokumentacije i tipskim ispitivanjem na nivou komponente (interoperabilna komponenta „prenosivo zadnje svjetlo“), ali nije obavezno obezbijediti prenosiva svjetla.

3) Zadnja svjetla moraju biti postavljena:

- na istoj visini iznad nivoa šine, sa njihovim centrima između 1 500 mm i 2 000 mm iznad nivoa šine,
- simetrično u odnosu na osu kolosijeka, sa međusobnim razmakom između centara ne manjim od 1 000 mm.

4) Specifikacija navedena u Dodatku J-1, indeks [20], definiše karakteristike:

- a) boje zadnjih svjetala,
- b) svjetlosnog intenziteta zadnjih svjetala.

5) Svjetlosni intenzitet zadnjih svjetala mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [20], tačka 5.5.4, Tabela 8.

4.2.7.1.4 Kontrole svjetala

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

2) Mora biti omogućeno mašinovođi da kontroliše:

- prednja i signalna svjetla jedinice sa normalne upravljačke pozicije;
- zadnja svjetla jedinice iz kabine.

Ova kontrola može koristiti nezavisne komande ili kombinaciju komandi.

3) Na jedinicama koje su namijenjene za saobraćanje na jednoj ili više mreža, mora biti omogućeno mašinovođi da koristi prednja svjetla u automatskom režimu treptanja/bljeskanja i da isključi ovu funkciju. Karakteristike režima treptanja/bljeskanja ne smiju biti uslov za pristup mreži.

4) Ugradnja kontrola za aktiviranje i onemogućavanje režima treptanja/bljeskanja prednjih svjetala mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.7.2. Sirena (zvučni signalni uređaj)

4.2.7.2.1 Opšte odredbe

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene upravljačkom kabinom.

2) Vozovi moraju biti opremljeni zvučnim sirenama kako bi bili čujni.

3) Tonovi zvučnih sirena moraju biti prepoznatljivi kao tonovi voza i ne smiju biti slični signalnim uređajima koji se koriste u drumskom saobraćaju ili sirenama u fabrikama ili drugim uobičajenim signalnim uređajima. Rad sirene mora emitovati najmanje jedan od sljedećih odvojenih zvučnih signala:

— Signal 1: osnovna frekvencija pojedinačnog tona mora biti 660 Hz $\pm$ 30 Hz (visoki ton).

— Signal 2: osnovna frekvencija pojedinačnog tona mora biti 370 Hz $\pm$ 20 Hz (niski ton).

4) U slučaju da se dodatni zvučni signali pored gore navedenih (odvojeno ili u kombinaciji) obezbjeđuju na dobrovoljnoj osnovi, njihov nivo zvučnog pritiska ne smije biti veći od vrijednosti navedenih u tački 4.2.7.2.2.

Napomena: njihova upotreba na operativnom nivou može biti predmet ograničenja.

4.2.7.2.2 Nivoi zvučnog pritiska sirene

1) C-ponderisani nivo zvučnog pritiska koji proizvodi svaka sirena kada se oglasi pojedinačno (ili u grupi, ako je projektovana da se oglašava istovremeno kao akord) nakon što je ugrađena na jedinicu, mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [21].

2) Procedura ocjenjivanja usaglašenosti definisana je u tački 6.2.3.17.

4.2.7.2.3 Zaštita

1) Zvučne sirene i njihovi upravljački sistemi moraju biti projektovani ili zaštićeni, koliko god je to izvodljivo, tako da zadrže svoju funkciju pri udaru objekata koje nosi vazduh, kao što su otpad, prašina, snijeg, grad ili ptice.

4.2.7.2.4 Kontrola sirene

1) Mašinovođa mora biti omogućeno da aktivira zvučni signalni uređaj (sirenu) sa svih upravljačkih pozicija navedenih u tački 4.2.9 ovog TSI-ja.

4.2.8. Vuča i električna oprema

4.2.8.1. Performanse vuče

4.2.8.1.1. Opšte odredbe

1) Svrha sistema vuče voza jeste da obezbijedi da voz može saobraćati različitim brzinama do svoje maksimalne eksploatacione brzine. Primarni faktori koji utiču na performanse vuče su: vučna snaga, sastav i masa voza, prijanjanje, nagib pruge i otpor kretanja voza.

2) Performanse jedinice za jedinice opremljene vučnom opremom i koje saobraćaju u različitim sastavima vozova moraju biti definisane tako da se mogu izvesti ukupne performanse vuče voza.

3) Performanse vuče se karakterišu maksimalnom eksploatacionom brzinom i profilom vučne sile (sila na obodu točka = $F(\text{brzina})$).

4) Jedinica se karakteriše svojim otporom kretanja i svojom masom.

5) Maksimalna eksploataciona brzina, profil vučne sile i otpor kretanja predstavljaju doprinos jedinice koji je neophodan da bi se definisao vozni red, omogućavajući vozu da se uklopi u ukupni saobraćajni obrazac na datoj pruzi, i čine dio tehničke dokumentacije u vezi sa jedinicom opisane u tački 4.2.12.2 ovog TSI-ja.

4.2.8.1.2. Zahtjevi u pogledu performansi

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene vučnom opremom.

2) Profili vučne sile jedinice (sila na obodu točka = $F(\text{brzina})$) moraju se odrediti proračunom; otpor kretanja jedinice mora se odrediti proračunom za slučaj opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“, kako je definisano u tački 4.2.2.10.

3) Profili vučne sile jedinice i otpor kretanja moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji (vidjeti tačku 4.2.12.2).

4) Projektovana maksimalna brzina mora biti definisana na osnovu gorenavedenih podataka za slučaj opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ na ravnoj pruzi; projektovana maksimalna brzina veća od 60 km/h mora biti višekratnik od 5 km/h.

5) Za jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji, pri maksimalnoj eksploatacionoj brzini i na ravnoj pruzi, jedinica i dalje mora biti sposobna za ubrzanje od najmanje $0,05 \text{ m/s}^2$ za slučaj opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“. Ovaj zahtjev se može provjeriti proračunom ili ispitivanjem (mjeranjem ubrzanja) i primjenjuje se za maksimalnu projektovanu brzinu do 350 km/h.

6) Zahtjevi u vezi sa isključenjem vuče u slučaju kočenja definisani su u tački 4.2.4.

7) Zahtjevi u vezi sa dostupnošću funkcije vuče u slučaju požara na vozilu definisani su u tački 4.2.10.4.4.

8) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om u vozilu, a koji se odnose na funkciju interfejsa voza „isključenje vuče“ kada je ETCS ugrađen, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

Dodatni zahtjevi za jedinice ocijenjene u fiksnoj ili unaprijed definisanoj formaciji sa projektovanom maksimalnom brzinom većom ili jednakom 250 km/h:

9) Srednje ubrzanje na ravnoj pruzi, za slučaj opterećenja „projektovana masa pod normalnim korisnim opterećenjem“, mora biti najmanje:

- 0,40 m/s² od 0 do 40 km/h
- 0,32 m/s² od 0 do 120 km/h
- 0,17 m/s² od 0 do 160 km/h.

Ovaj zahtjev se može provjeriti samo proračunom ili kombinacijom ispitivanja (mjerenje ubrzanja) i proračuna.

10) Projektovanje vučnog sistema mora pretpostaviti izračunato prijanjanje točak/šina ne veće od:

- 0,30 pri pokretanju i vrlo malim brzinama
- 0,275 pri 100 km/h
- 0,19 pri 200 km/h
- 0,10 pri 300 km/h.

11) Jedinstveni kvar vučne opreme koji utiče na sposobnost vuče ne smije lišiti jedinicu više od 50 % vučne sile.

4.2.8.2. Napajanje

4.2.8.2.1 Opšte odredbe

1) Zahtjevi koji se primjenjuju na željeznička vozila, a koji se odnose na interfejs sa podsistemom Energija, obrađeni su u ovoj tački; stoga se tačka 4.2.8.2 primjenjuje na električne jedinice.

2) TSI Energija propisuje sljedeće sisteme napajanja: AC 25 kV 50 Hz sistem, AC 15 kV 16,7 Hz sistem, DC 3 kV sistem i DC 1,5 kV sistem.

Kao posljedica, zahtjevi definisani u nastavku odnose se samo na ova četiri sistema, a reference na standarde važe isključivo za njih.

4.2.8.2.2 Rad u okviru opsega napona i frekvencija

1) Električne jedinice moraju biti sposobne da rade u okviru opsega najmanje jednog sistema „napon i frekvencija“ definisanog u TSI ENE, tačka 4.2.3 i u Dodatku J-1, indeks [69].

2) Stvarna vrijednost napona kontaktne mreže mora biti dostupna u upravljačkoj kabini u režimu vožnje.

3) Sistemi „napon i frekvencija“ za koje je željezničko vozilo projektovano moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2 ovog TSI-ja.

4.2.8.2.3 Regenerativno kočenje sa energijom u kontaktnoj mreži

1) Električne jedinice koje vraćaju električnu energiju u kontaktnu mrežu u režimu regenerativnog kočenja moraju biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [22].

4.2.8.2.4 Maksimalna snaga i struja iz kontaktne mreže

1) Električne jedinice, uključujući fiksne i unaprijed definisane formacije sa snagom većom od 2 MW, moraju biti opremljene funkcijom ograničenja snage ili struje. Za jedinice namijenjene za rad u višestrukom sastavu, ovaj zahtjev se primjenjuje kada pojedinačni voz – sa maksimalnim brojem jedinica predviđenih za spajanje – ima ukupnu snagu veću od 2 MW.

2) Električne jedinice moraju biti opremljene automatskom regulacijom u zavisnosti od napona, kako bi se ograničila struja ili snaga na „maksimalnu struju ili snagu u odnosu na napon“ definisanu u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [22].

Manje restriktivno ograničenje (niža vrijednost koeficijenta „a“) može se koristiti na operativnom nivou na određenoj mreži ili pruzi, ukoliko se to usaglasa sa Upravljačem infrastrukture.

3) Maksimalna struja procijenjena prema gornjem kriterijumu (nazivna struja) mora biti evidentirana u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2.

4) Zahtjevi koji se primjenjuju na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS opremom na vozilu i funkcijom interfejsa voza „promjena dozvoljene potrošnje struje“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

Kada se primi informacija o dozvoljenoj potrošnji struje:

— Ako je jedinica opremljena funkcijom ograničenja snage ili struje, uređaj automatski prilagođava nivo potrošnje snage.

— Ako jedinica nije opremljena funkcijom ograničenja snage ili struje, „dozvoljena potrošnja struje“ mora biti prikazana na vozilu radi intervencije mašinovođe.

Konfiguracija voznog sredstva, bilo sa automatskom ili ručnom komandom, mora biti evidentirana u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.8.2.5 Maksimalna struja u stanju mirovanja

1) Maksimalna struja po pantografu za AC i DC sisteme kada je voz u stanju mirovanja mora biti definisana u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [24].

2) Za DC sisteme, maksimalna struja u stanju mirovanja po pantografu mora se izračunati i verifikovati mjerenjem u skladu sa tačkom 6.1.3.7.

Za AC sisteme, provjera struje u stanju mirovanja nije neophodna jer je struja manja i nije kritična za izazivanje pregrijavanja kontaktne žice.

3) Za vozove opremljene sistemom za skladištenje električne energije u svrhu vuče:

— Maksimalna struja po pantografu u stanju mirovanja kod DC sistema može biti prekoračena samo za punjenje sistema za skladištenje električne energije za vuču, na dozvoljenim lokacijama i pod posebnim uslovima definisanim u registru infrastrukture. Samo u tom slučaju jedinici je dozvoljeno da omogući kapacitet za prekoračenje maksimalne struje u stanju mirovanja za DC sisteme.

— Metod ocjenjivanja, uključujući uslove mjerenja, predstavlja otvorenu tačku.

4) Za DC sisteme, izmjerena vrijednost i uslovi mjerenja u vezi sa materijalom kontaktne žice, a za vozove opremljene sistemom za skladištenje električne energije za vuču i dokumentacija o radu tog sistema, moraju biti evidentirani u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.8.2.6 Faktor snage

1) Projektni podaci o faktoru snage voza (uključujući višestruki rad sa nekoliko jedinica definisan u tački 2.2) moraju biti predmet proračuna kako bi se provjerili kriterijumi prihvatljivosti utvrđeni u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [22].

4.2.8.2.7 Harmonici i dinamički efekti za AC sisteme

1) Električna jedinica mora biti u skladu sa zahtjevima opisanim u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [22].

2) Sve pretpostavke i podaci koji su uzeti u obzir moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji (vidjeti tačku 4.2.12.2).

4.2.8.2.8. Sistem za mjerenje energije na vozilu

4.2.8.2.8.1. Opšte odredbe

1) Sistem za mjerenje energije na vozilu (EMS) je sistem za mjerenje cjelokupne aktivne i reaktivne električne energije preuzete iz, ili vraćene (tokom regenerativnog kočenja), u kontaktni vod (OCL) od strane električne jedinice.

2) EMS mora da obuhvati najmanje sljedeće funkcije:

— Funkciju mjerenja energije (EMF), kako je utvrđeno u tački 4.2.8.2.8.2;

— Sistem za obradu podataka (DHS), kako je utvrđeno u tački 4.2.8.2.8.3.

3) Pogodan komunikacioni sistem će slati objedinjene podatke o obračunu energije (CEBD) u zemaljski Sistem za prikupljanje podataka (DCS). Protokoli interfejsa i format prenesenih podataka između EMS i DCS moraju ispunjavati zahtjeve utvrđene u tački 4.2.8.2.8.4.

4) Sistem za mjerenje energije na vozilu pogodan je za obračunske svrhe; skupovi podataka definisani u tački 4.2.8.2.8.3(4) koje ovaj sistem obezbjeđuje moraju biti prihvaćeni za obračun u Crnoj Gori.

5) Nazivna struja i napon EMS-a moraju biti usklađeni sa nazivnom strujom i naponom električne jedinice; mora nastaviti da ispravno funkcioniše prilikom prelaska između više sistema za napajanje vučnom energijom.

6) Podaci pohranjeni u EMS moraju biti zaštićeni od gubitka napajanja, a sam EMS mora biti zaštićen od neovlašćenog pristupa.

7) Funkcija određivanja lokacije na vozilu, koja obezbjeđuje podatke o lokaciji iz spoljnog izvora DHS-u, mora biti dostupna na mrežama gdje je takva funkcija neophodna za obračunske svrhe. U svakom slučaju, EMS sistem mora biti sposoban da prihvati kompatibilnu funkciju određivanja

lokacije. Ako se funkcija određivanja lokacije obezbjeđuje, mora ispunjavati zahtjeve utvrđene u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [55].

8) Ugradnja EMS-a, njegova funkcija određivanja lokacije, opis komunikacije sa zemlje na vozilo i metrologijska kontrola uključujući klasu tačnosti EMF-a, moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

9) Dokumentacija za održavanje opisana u tački 4.2.12.3 mora sadržati sve procedure periodične provjere kako bi se obezbijedio zahtijevani nivo tačnosti EMS-a tokom njegovog životnog vijeka.

4.2.8.2.8.2. Funkcija mjerenja energije (EMF)

1) EMF mora obezbijediti mjerenje napona i struje, proračun energije i generisanje energetskih podataka.

2) Energetski podaci koje proizvodi EMF moraju imati vremenski referentni period od 5 minuta, definisan Univerzalnim koordinisanim vremenom (UTC) na kraju svakog referentnog perioda, počevši od vremenske oznake 00:00:00. Dozvoljeno je korišćenje kraćeg perioda mjerenja ukoliko se podaci mogu objediniti na vozilu u referentni period od 5 minuta.

3) Tačnost EMF-a za mjerenje aktivne energije mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [56].

4) Svaki uređaj koji sadrži jednu ili više funkcija EMF-a mora označiti: metrologijsku kontrolu i klasu tačnosti, u skladu sa oznakama klasa definisanim u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [56].

5) Ocjenjivanje usaglašenosti u pogledu tačnosti definisano je u tački 6.2.3.19a.

6) U slučajevima kada:

— EMS treba da se ugradi u postojeće vozilo, ili

— postojeći EMS (ili njegovi dijelovi) bude nadograđen,

i kada se postojeće komponente vozila koriste kao dio EMF-a, zahtjevi iz tačaka 1) do 5) primjenjuju se na mjerenje struje i napona uzimajući u obzir faktor uticaja temperature samo na nazivnoj temperaturi, i mogu se provjeravati samo u rasponu od 20 % do 120 % nazivnog opterećenja.

Tehnička dokumentacija opisana u tački 4.2.12.2 mora sadržati:

— karakteristike usklađenosti komponenti sistema za mjerenje energije na vozilu sa ovim ograničenim skupom zahtjeva, i

— uslove korišćenja ovih komponenti.

4.2.8.2.8.3. Sistem za obradu podataka (DHS)

1) DHS mora obezbijediti izradu objedinjenih skupova podataka za naplatu energije (CEBD) u svrhu obračuna energije, spajanjem podataka iz EMF-a sa vremenskim podacima i, kada je potrebno, geografskom pozicijom, i skladištenjem podataka spremnih za slanje u zemaljski sistem za prikupljanje podataka (DCS) putem komunikacionog sistema.

2) DHS mora objedinjavati podatke bez njihovog oštećivanja i mora sadržati memoriju dovoljnog kapaciteta da sačuva objedinjene podatke za najmanje 60 dana neprekidnog rada. Vremenski referentni okvir koji se koristi mora biti isti kao u EMF-u.

3) DHS mora imati mogućnost lokalnog ispitivanja na vozilu za potrebe revizije i povraćaja podataka.

4) DHS mora proizvoditi CEBD objedinjavanjem sljedećih podataka za svaki vremenski referentni period:

— jedinstvenu identifikaciju tačke potrošnje EMS-a (CPId) definisanu u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [57],

— završno vrijeme svakog perioda, definisano godinom, mjesecom, danom, satom, minutom i sekundom,

— podatke o lokaciji na kraju svakog perioda,

— potrošenu/regenerisanu aktivnu i reaktivnu (ako je primjenjivo) energiju u svakom periodu, u jedinicama vat-sat (Wh) za aktivnu energiju i var-sat (varh) za reaktivnu energiju ili njihovim decimalnim multiplikatorima.

5) Ocjenjivanje usaglašenosti u vezi sa objedinjavanjem i obradom podataka koje proizvodi DHS definisano je u tački 6.2.3.19a.

4.2.8.2.8.4. Protokoli interfejsa i format prenesenih podataka između EMS i DCS

Razmjena podataka između EMS i DCS mora ispunjavati zahtjeve navedene u specifikaciji iz Dodatka J-1, indeks [58], u pogledu sljedećih karakteristika:

- 1) Aplikativne usluge (servisni sloj) EMS-a,
- 2) Korisnička prava pristupa tim aplikativnim uslugama,
- 3) Struktura (podatkovni sloj) za te aplikativne usluge, koja mora biti u skladu sa definisanom XML šemom,
- 4) Mehanizam poruka (sloj poruka) za podršku tim aplikativnim uslugama, koji mora biti u skladu sa definisanim metodama i XML šemom,
- 5) Aplikativni protokoli za podršku mehanizmu poruka,
- 6) Komunikacione arhitekture: EMS mora koristiti najmanje jednu od njih.

4.2.8.2.9 Zahtjevi vezani za pantograf

4.2.8.2.9.1 Radni opseg po visini pantografa

4.2.8.2.9.1.1 Visina interakcije sa kontaktim žicama (RST nivo)

Ugradnja pantografa na električnoj jedinici mora omogućiti mehanički kontakt sa najmanje jednom od kontaktnih žica na visinama između:

- 1) 4 800 mm i 6 500 mm iznad nivoa šina za pruge projektovane u skladu sa gabaritom GC.
- 2) 4 500 mm i 6 500 mm iznad nivoa šina za pruge projektovane u skladu sa gabaritom GA/GB.
- 3) 5 550 mm i 6 800 mm iznad nivoa šina za pruge projektovane u skladu sa gabaritom T (sistem kolosijeka 1 520 mm).
- 4) 5 600 mm i 6 600 mm iznad nivoa šina za pruge projektovane u skladu sa gabaritom FIN1 (sistem kolosijeka 1 524 mm).
- 5) 4 190 mm i 5 700 mm iznad nivoa šina za električne jedinice projektovane za rad na sistemu 1 500 V DC u skladu sa gabaritom IRL (sistem kolosijeka 1 600 mm).

Napomena: prikupljanje struje se verifikuje u skladu sa tačkama 6.1.3.7 i 6.2.3.21 ovog TSI-ja, koje definišu visine kontaktne žice za testove; međutim, pretpostavlja se da je prikupljanje struje pri malim brzinama moguće sa kontaktne žice na bilo kojoj od visina navedenih iznad.

4.2.8.2.9.1.2 Radni opseg po visini pantografa (IC nivo)

- 1) Pantografi moraju imati radni opseg od najmanje 2 000 mm.
- 2) Karakteristike koje treba verifikovati moraju biti u skladu sa zahtjevima iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [23].

4.2.8.2.9.2 Geometrija glave pantografa (IC nivo)

- 1) Za električne jedinice namijenjene za rad na drugim sistemima širine kolosijeka osim 1 520 mm ili 1 600 mm, najmanje jedan od pantografa koji će biti ugrađen mora imati tip geometrije glave usklađen sa jednom od dvije specifikacije navedenih u tačkama 4.2.8.2.9.2.1 i 4.2.8.2.9.2.2.
- 2) Za električne jedinice namijenjene za rad isključivo na sistemu širine kolosijeka 1 520 mm, najmanje jedan od pantografa koji će biti ugrađen mora imati tip geometrije glave usklađen sa jednom od tri specifikacije navedenih u tačkama 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 i 4.2.8.2.9.2.3.
- 2a) Za električne jedinice namijenjene za rad isključivo na sistemu širine kolosijeka 1 600 mm, najmanje jedan od pantografa koji će biti ugrađen mora imati tip geometrije glave usklađen sa specifikacijama navedenim u tački 4.2.8.2.9.2.3a.
- 3) Tip(ovi) geometrije glave pantografa sa kojima je električna jedinica opremljena moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.2 ovog TSI-ja.
- 4) Širina glave pantografa ne smije prelaziti 0,65 metara.
- 5) Glave pantografa opremljene kontakt trakama sa nezavisnim oslanjanjem moraju biti usklađene sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [24].
- 6) Kontakt između kontaktne žice i glave pantografa je dozvoljen i van kontaktnih traka, ali unutar čitavog provodnog opsega, na ograničenim dionicama pruge pod nepovoljnim uslovima, npr. pri podudaranju zanošenja vozila i jakog vjetra.

Provodni opseg i minimalna dužina kontaktne trake su precizirani u nastavku kao dio geometrije glave pantografa.

4.2.8.2.9.2.1 Geometrija glave pantografa tip 1 – 1 600 mm

1) Geometrija glave pantografa mora biti izvedena u skladu sa prikazom iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [24].

4.2.8.2.9.2.2 Geometrija glave pantografa tip 2 – 1 950 mm

1) Geometrija glave pantografa mora biti izvedena u skladu sa prikazom iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [24].

2) Dozvoljena je upotreba i izolovanih i neizolovanih materijala za završetke (rogove) pantografa.

4.2.8.2.9.2.3 Geometrija glave pantografa tip 3 – 2 000 / 2 260 mm

1) Profil glave pantografa mora biti izveden u skladu sa prikazom datim u nastavku:

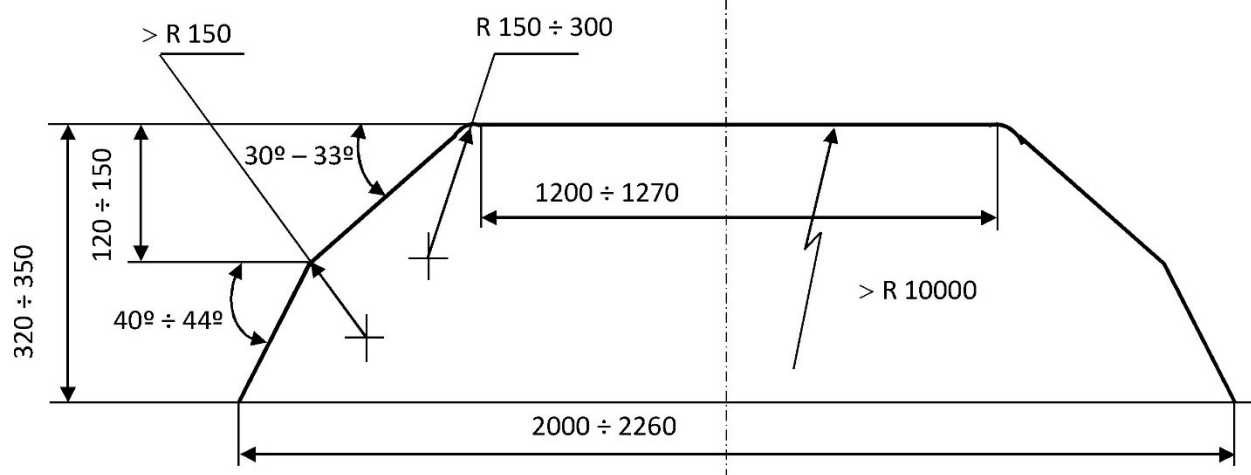
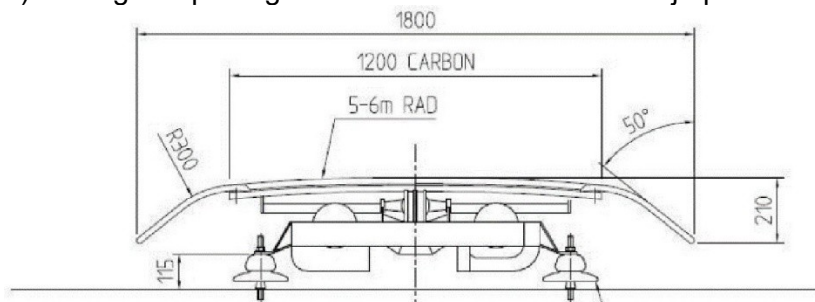


Fig. Configuration and dimensions of contact skates

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32019R0776>

4.2.8.2.9.3 Geometrija glave pantografa tip – 1 800 mm

1) Profil glave pantografa mora biti izveden kao što je prikazano ispod:



<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

4.2.8.2.9.3a. Kapacitet struje pantografa (IC nivo)

1) Pantografi moraju biti projektovani za naznačenu struju (kako je definisano u tački 4.2.8.2.4) koja se prenosi do električne jedinice.

Analiza mora dokazati da je pantograf sposoban da prenosi naznačenu struju; ova analiza mora uključivati i verifikaciju zahtjeva iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [23].

Pantografi moraju biti projektovani za struju u stanju mirovanja sa maksimalnom vrijednošću definisanom u tački 4.2.8.2.5.

4.2.8.2.9.4 Klizna traka (IC nivo)

1) Klizne trake su zamjenjivi dijelovi glave pantografa, koji su u direktnom kontaktu sa kontaktnom provodnikom (žicom).

4.2.8.2.9.4.1 Geometrija klizne trake

1) Klizne trake moraju biti geometrijski projektovane tako da odgovaraju jednoj od geometrija glave pantografa navedenih u tački 4.2.8.2.9.2.

4.2.8.2.9.4.2 Materijal klizne trake

1) Materijal koji se koristi za klizne trake mora biti mehanički i električno kompatibilan sa materijalom kontaktne žice (kako je navedeno u tački 4.2.14 TSI ENE), kako bi se obezbijedilo pravilno prikupljanje struje i izbjeglo prekomjerno habanje površine kontaktne žice, čime se minimizira trošenje i žica i kliznih traka.

2) Dozvoljene su:

čisti karbon,

karbon impregniran dodatnim materijalom.

Ako se koristi metalni dodatni materijal, sadržaj metala u karbon kliznim trakama mora biti bakar ili legura bakra i ne smije prelaziti:

35 % po težini kada se koristi na AC (naizmjenična struja) linijama,

40 % po težini kada se koristi na DC (istosmjerna struja) linijama.

Pantografi koji se ocjenjuju prema ovom TSI moraju biti opremljeni kliznim trakama od jednog od gore navedenih materijala.

3) Dodatno, dozvoljene su klizne trake od drugih materijala, sa većim procentom metalnog sadržaja ili karbon impregnisan bakrom u sloju (cladded copper), pod uslovom da:

— su referencirane u priznatim standardima (sa navedenim ograničenjima, ako postoje), ili

— su bile predmet ispitivanja podobnosti za upotrebu (vidjeti tačku 6.1.3.8).

4.2.8.2.9.5 Statička kontaktna sila pantografa (IC nivo)

1) Statička kontaktna sila je vertikalna sila kontakta koju glava pantografa vrši prema gore na kontaktnu žicu, a koju uzrokuje uređaj za podizanje pantografa, kada je pantograf podignut, a vozilo nepokretno.

2) Statička kontaktna sila koju pantograf vrši na kontaktnu žicu, kako je definisano iznad, mora biti podesiva unutar najmanje sljedećih opsega (u skladu sa područjem upotrebe pantografa):

— 60 N do 90 N za sisteme napajanja na naizmjeničnu struju (AC),

— 90 N do 120 N za sisteme napajanja istosmjernom strujom (DC) 3 kV,

— 70 N do 140 N za sisteme napajanja istosmjernom strujom (DC) 1,5 kV.

4.2.8.2.9.6 Kontaktna sila pantografa i dinamičko ponašanje

1) Srednja kontaktna sila F_m je statistička srednja vrijednost kontaktne sile pantografa i formira se od statičkih i aerodinamičkih komponenti kontaktne sile sa dinamičkom korekcijom.

2) Faktori koji utiču na srednju kontaktnu silu su: sam pantograf, njegova pozicija u sastavu voza, njegovo vertikalno izduženje, kao i vozilo na kojem je pantograf montiran.

3) Vozna sredstva i pantografi ugrađeni na voznim sredstvima moraju biti projektovani tako da vrše srednju kontaktnu silu F_m na kontaktnu žicu u opsegu definisanom u tački 4.2.11 TSI ENE, kako bi se osigurao kvalitet sakupljanja struje bez pretjeranog varničenja i da bi se ograničilo habanje i rizik po klizne umetke (kontaktne trake). Podešavanje kontaktne sile vrši se prilikom izvođenja dinamičkih ispitivanja.

(3a) Vozna sredstva i pantografi ugrađeni na voznim sredstvima ne smiju prekoračiti granične vrijednosti za podizanje S_0 i bilo standardnu devijaciju σ_{max} ili procenat varničenja, kako je definisano u tački 4.2.12 TSI ENE.

4) Verifikacija na nivou interoperabilne komponente mora potvrditi dinamičko ponašanje samog pantografa i njegovu sposobnost prikupljanja struje sa OCL sistema usklađenog sa TSI; postupak ocjene usklađenosti definisan je u tački 6.1.3.7.

5) Verifikacija na nivou podsistema voznog sredstva (integracija u određeno vozilo) mora omogućiti podešavanje kontaktne sile, uzimajući u obzir aerodinamičke efekte izazvane voznim

sredstvom i pozicijom pantografa u jedinici ili u vozu sa fiksnom ili unaprijed definisanom formacijom; postupak ocjene usklađenosti definisan je u tački 6.2.3.20.

4.2.8.2.9.7 Raspored pantografa (RST nivo)

1) Dozvoljeno je da više od jednog pantografa istovremeno bude u kontaktu sa opremom nadzemnog kontaktne mreže (OCL).

2) Broj pantografa i njihovo međusobno rastojanje moraju biti projektovani uzimajući u obzir zahtjeve performansi sakupljanja struje, kako je definisano u tački 4.2.8.2.9.6.

3) Kada je rastojanje između 2 uzastopna pantografa u fiksnim ili unaprijed definisanim formacijama procijenjene jedinice manje od rastojanja prikazanog u tački 4.2.13 TSI ENE za odabrani tip projektovanog rastojanja OCL-a, ili kada više od 2 pantografa istovremeno dolazi u kontakt sa OCL opremom, mora se ispitivanjem dokazati da je dinamičko ponašanje, kako je definisano u tački 4.2.8.2.9.6, ispunjeno.

4) Rastojanja između uzastopnih pantografa, za koja je vozno sredstvo verifikovano, moraju biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji (vidjeti tačku 4.2.12.2).

4.2.8.2.9.8 Prolazak kroz sekcije razdvajanja faza ili sistema (RST nivo)

1) Vozovi moraju biti projektovani tako da mogu da pređu iz jednog sistema napajanja i iz jedne fazne sekcije u susjednu (kako je opisano u tačkama 4.2.15 i 4.2.16 TSI ENE) bez premošćavanja sistema ili faznih razdvajanja.

2) Električne jedinice projektovane za više sistema napajanja moraju, prilikom prolaska kroz sekcije razdvajanja sistema, automatski prepoznati napon sistema napajanja na pantografu.

3) Tokom prolaska kroz fazne ili sistemске sekcije razdvajanja mora biti omogućeno da se razmjena snage između OCL-a (nadzemne kontaktne mreže) i jedinice svede na nulu. Registar infrastrukture daje informacije o dozvoljenom položaju pantografa: spušten ili podignut (sa dozvoljenim konfiguracijama pantografa) prilikom prolaska kroz sekcije razdvajanja sistema ili faza.

4) Električne jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom većom ili jednakom 250 km/h moraju biti sposobne da primaju informacije sa zemlje o lokaciji sekcije razdvajanja, a naredne komande za upravljanje pantografom i glavnim prekidačem moraju biti automatski aktivirane od strane jedinice, bez intervencije vozača.

5) Za jedinice koje imaju interfejs sa ETCS-om u vozu i koje se odnose na funkcije interfejsa voza – „Promjena sistema vuče, Dio bez napona sa spuštenim pantografom – naredbe sa strane pruge, Dio bez napona sa isključenim glavnim prekidačem – naredbe sa strane pruge“ – kada je ETCS instaliran, zahtjevi su definisani u specifikaciji iz Priloga J-2, indeks [B].

Za jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom manjom od 250 km/h, naredne komande nisu obavezne da budu automatske. Konfiguracija voznog sredstva, bilo sa automatskim ili ručnim komandama, mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

6) Za jedinice koje imaju interfejs sa ETCS-om u vozu i koje se odnose na funkcije interfejsa voza – „Glavni prekidač – STM naredbe, Pantograf – STM naredbe“ – kada je ETCS instaliran, zahtjevi su definisani u specifikaciji iz Priloga J-2, indeks [B].

Za jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom manjom od 250 km/h, naredne komande nijesu obavezne da budu automatske. Konfiguracija voznog sredstva, bilo sa automatskim ili ručnim komandama, mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.

4.2.8.2.9.9 Izolacija pantografa od vozila (RST nivo)

1) Pantografi moraju biti montirani na električnu jedinicu na način koji osigurava da je strujni put od glave kolektora do opreme vozila izolovan. Izolacija mora biti adekvatna za sve naponske sisteme za koje je jedinica projektovana.

4.2.8.2.9.10 Spuštanje pantografa (RST nivo)

1) Električne jedinice moraju biti projektovane tako da pantograf može da se spusti u roku od 3 sekunde, u skladu sa zahtjevima iz specifikacije (Prilog J-1, indeks [23]) i u skladu sa zahtjevima za dinamičko izolaciono rastojanje iz specifikacije (Prilog J-1, indeks [26]). Spuštanje može biti inicirano od strane vozača, ili putem funkcije kontrole voza (uključujući CCS funkcije).

- 2) Pantograf mora biti spušten u skladišteni položaj za manje od 10 sekundi. Tokom spuštanja pantografa, glavni prekidač se automatski otvara prije spuštanja.
- 3) Ako je električna jedinica opremljena sa Automatskim uređajem za spuštanje (ADD), koji spušta pantograf u slučaju kvara glave kolektora, ADD mora ispunjavati zahtjeve iz specifikacije (Prilog J-1, indeks [23]).
- 4) Električne jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom većom od 160 km/h moraju biti obavezno opremljene sa ADD.
- 5) Električne jedinice koje zahtijevaju da više od jednog pantografa bude podignuto tokom vožnje, i koje imaju maksimalnu projektovanu brzinu veću od 120 km/h, takođe moraju biti obavezno opremljene sa ADD.
- 6) Druge električne jedinice mogu biti opremljene sa ADD (nije obavezno, ali je dozvoljeno).

4.2.8.2.10 Električna zaštita voza

- 1) Električne jedinice moraju biti zaštićene od unutrašnjih kratkih spojeva (koji potiču iz same jedinice).
- 2) Položaj glavnog prekidača mora biti takav da štiti visokonaponske sklopove na vozilu, uključujući sve visokonaponske veze između vozila. Pantograf, glavni prekidač i visokonaponska veza između njih moraju se nalaziti na istom vozilu.
- 3) Električne jedinice moraju biti projektovane da se zaštite od kratkotrajnih prenapona, privremenih prenapona i maksimalne struje kvara. Da bi se ispunio ovaj zahtjev, projektovanje koordinacije električne zaštite jedinice mora biti u skladu sa zahtjevima definisanim u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [22].

4.2.8.3. Namjerno ostavljeno prazno

4.2.8.4. Zaštita od električnih opasnosti

- 1) Željeznička vozila i njihovi dijelovi pod električnim naponom moraju biti projektovani tako da se spriječi direktan ili indirektan kontakt sa osobljem voza i putnicima, kako u normalnim slučajevima, tako i u slučajevima kvara opreme. Radi ispunjenja ovog zahtjeva, potrebno je primijeniti odredbe opisane u specifikaciji navedene u Dodatku J-1, indeks [27].

4.2.9. Vozačka kabina i interfejs vozač–mašina

- 1) Zahtjevi navedeni u ovoj tački primjenjuju se na jedinice opremljene vozačkom kabinom.

4.2.9.1. Vozačka kabina

4.2.9.1.1 Opšte odredbe

- 1) Vozačke kabine moraju biti projektovane tako da omogućavaju upravljanje vozom od strane jednog vozača.
- 2) Maksimalni dozvoljeni nivo buke u kabini definisan je u TSI standardu za buku.

4.2.9.1.2 Pristup i izlaz

4.2.9.1.2.1 Pristup i izlaz u radnim uslovima

- 1) Kabini mašinovođe mora se moći pristupiti sa obe strane voza, počevši od 200 mm ispod gornjeg nivoa šine.
- 2) Dozvoljeno je da ovaj pristup bude direktno spolja, pomoću spoljašnjih vrata kabine, ili kroz prostor iza kabine. U drugom slučaju, primjenjuju se zahtjevi definisani u ovoj tački na spoljašnje pristupe koji se koriste za ulazak u kabinu sa obe strane vozila.
- 3) Sredstva za ulazak i izlazak osoblja voza iz kabine, kao što su stepenice, rukohvati ili ručke za otvaranje, moraju omogućiti bezbjednu i laku upotrebu, dimenzionisana (korak, širina, razmak, oblik) prema priznatim standardima; moraju biti projektovana u skladu sa ergonomskim kriterijumima u vezi sa njihovom upotrebom. Stepenice ne smiju imati oštre ivice koje bi mogle ometati obuču osoblja voza.
- 4) Vozna sredstva sa spoljašnjim prolazima moraju biti opremljena rukohvatima i zaštitnim trakama (nogostupima) radi bezbjednosti mašinovođe prilikom pristupa kabini.
- 5) Spoljašnja vrata kabine mašinovođe moraju se otvarati na način da pri otvaranju ostaju unutar predviđenog referentnog profila (vidi tačku 4.2.3.1 ovog TSI-ja), kada je vozilo u mirovanju.

6) Spoljašnja vrata kabine moraju imati minimalni slobodni otvor od 1 675 × 500 mm kada im se pristupa pomoću stepenica, ili 1 750 × 500 mm kada im se pristupa sa nivoa poda.

7) Unutrašnja vrata koja koristi osoblje voza za ulazak u kabinu moraju imati minimalni slobodni otvor od 1 700 × 430 mm.

8) Za spoljašnja i unutrašnja vrata kabine, u slučaju kada su postavljena upravno i naslonjena na bočnu stranu vozila, dozvoljeno je da širina slobodnog otvora u gornjem dijelu bude smanjena (zbog uglovne kosine na gornjoj spoljašnjoj strani) usljed ograničenja profila vozila; ovo smanjenje mora biti strogo ograničeno na dio koji zahtijeva profil, i ne smije dovesti do širine slobodnog otvora na gornjoj strani vrata manje od 280 mm.

9) Kabina mašinovođe i njen pristup moraju biti projektovani tako da osoblje voza može spriječiti pristup kabini neovlašćenim licima, bilo da je kabina zauzeta ili ne, i tako da osoba unutar kabine može izaći napolje bez upotrebe bilo kakvog alata ili ključa.

10) Pristup kabini mašinovođe mora biti moguć i kada nema napajanja energijom na vozilu. Spoljašnja vrata kabine ne smiju se otvarati nenamjerno.

4.2.9.1.2.2 Hitni izlaz iz kabine mašinovođe

1) U vanrednoj situaciji mora biti omogućena evakuacija osoblja voza iz kabine mašinovođe, kao i pristup unutrašnjosti kabine od strane službi za spašavanje, sa obje strane kabine, korišćenjem jednog od sljedećih sredstava za hitni izlaz: spoljašnja vrata kabine (direktan pristup spolja, kako je definisano u tački 4.2.9.1.2.1 iznad) ili bočni prozori ili hitni otvori.

2) U svim slučajevima, sredstvo za hitni izlaz mora omogućiti minimalni slobodni otvor (slobodna površina) od 2 000 cm² sa minimalnom unutrašnjom dimenzijom od 400 mm, kako bi se omogućilo oslobađanje zarobljenih osoba.

3) Kabine mašinovođe koje se nalaze na prednjem kraju voza moraju imati najmanje jedan unutrašnji izlaz; ovaj izlaz mora omogućiti pristup u prostor minimalne dužine od 2 metra, sa minimalnim slobodnim otvorom identičnim onom definisanim u tački 4.2.9.1.2.1, stavke 7) i 8). Ovaj prostor (uključujući pod) mora biti slobodan od svih prepreka koje bi onemogućile evakuaciju mašinovođe; navedeni prostor mora biti lociran unutar jedinice i može biti unutrašnji prostor ili prostor otvoren prema spolja.

4.2.9.1.3 Spoljašnja vidljivost

4.2.9.1.3.1 Prednja vidljivost

1) Vozačka kabina mora biti projektovana tako da omogući vozaču, sa sjedeće pozicije za upravljanje, jasan i neometan vidokrug kako bi mogao razlikovati fiksne signale postavljene sa lijeve i desne strane pravog kolosijeka, kao i u krivinama radijusa 300 m ili većeg, pod uslovima definisanim u Dodatku F.

2) Navedeni zahtjev mora biti ispunjen i sa stojeće pozicije za upravljanje, pod uslovima definisanim u Dodatku F, na lokomotivama i na upravljačkim vagonima, u slučaju da su ti vagoni predviđeni i za upravljanje u stojećem položaju.

3) Za lokomotive sa centralnom kabinom i za OTMs, kako bi se obezbijedila vidljivost niskih signala, dozvoljeno je da se vozač pomjera na nekoliko različitih pozicija u kabini da bi ispunio navedeni zahtjev; nije obavezno da zahtjev bude ispunjen iz sjedeće pozicije za upravljanje

4.2.9.1.3.2 Zadnji i bočni pogled

1) Kabina mora biti dizajnirana tako da vozaču omogući zadnji pregled svake strane voza na zaustavljenom stanju; ovaj zahtjev je dozvoljeno ispuniti jednim od sljedećih sredstava: otvarajućim bočnim prozorima ili panelom sa svake strane kabine, spoljnim retrovizorima ili kamerinskim sistemom.

2) U slučaju korišćenja otvarajućih bočnih prozora ili panela kao sredstva za ispunjavanje zahtjeva iz tačke 1), otvor mora biti dovoljno velik da vozač može provući glavu kroz otvor; dodatno, za lokomotive i upravljačke vagone namijenjene za upotrebu u sastavu voza sa lokomotivom, dizajn mora omogućiti vozaču da u isto vrijeme upravlja i kočnicom za nuždu.

4.2.9.1.4 Unutrašnji raspored

- 1) Unutrašnji raspored kabine treba da uzme u obzir antropometrijska mjerenja vozača, kako je navedeno u Dodatku E.
- 2) Slobodu kretanja osoblja u unutrašnjosti kabine ne smiju ometati prepreke.
- 3) Pod kabine koji odgovara radnom prostoru vozača (osim pristupa kabini i oslonca za noge) mora biti bez ikakvih stepenica.
- 4) Unutrašnji raspored mora omogućiti i sjedeći i stojeći položaj vozača kod lokomotiva i upravljačkih vagona, u slučaju da su ovi vagoni predviđeni i za upravljanje u stojećem položaju.
- 5) Kabina mora biti opremljena sa najmanje jednim vozačkim sjedištem (vidi tačku 4.2.9.1.5) i dodatno jednim sjedištem koje se ne smatra upravljačkom pozicijom, za eventualno prateće osoblje.

4.2.9.1.5 Vozačko sjedište

Zahtjevi na nivou komponente:

- 1) Vozačko sjedište mora biti projektovano tako da vozaču omogućava obavljanje svih uobičajenih funkcija vožnje u sjedećem položaju, uzimajući u obzir antropometrijske mjere vozača navedene u Prilogu E. Mora omogućiti pravilno držanje vozača sa fiziološkog stanovišta.
- 2) Mora biti moguće podešeti položaj sjedišta kako bi se postigla referentna visina očiju za vanjsku vidljivost, kako je definisano u tački 4.2.9.1.3.1.
- 3) Ergonomija i zdravstveni aspekti moraju biti uzeti u obzir pri projektovanju sjedišta i njegovoj upotrebi od strane vozača.

Zahtjevi za integraciju u vozačku kabinu:

- 4) Ugradnja sjedišta u kabinu mora omogućiti ispunjenje zahtjeva za vanjsku vidljivost, kako je navedeno u tački 4.2.9.1.3.1, koristeći opseg podešavanja sjedišta (na nivou komponente); ne smije narušiti ergonomiju, zdravstvene aspekte niti upotrebu sjedišta od strane vozača.
- 5) Sjedište ne smije predstavljati prepreku vozaču za bijeg u slučaju nužde.
- 6) Ugradnja vozačkog sjedišta u lokomotive i u upravljačke vagone, u slučaju da su ti vagoni predviđeni i za upravljanje u stojećem položaju, mora omogućiti podešavanje kako bi se obezbijedio potreban slobodan prostor za vožnju u stojećem položaju.

4.2.9.1.6 Vozačka konzola — Ergonomija

- 1) Vozačka konzola i njena komandna oprema i upravljački elementi moraju biti raspoređeni tako da omogućavaju vozaču, u najčešće korišćenoj vozačkoj poziciji, normalno držanje tijela, bez ometanja slobode pokreta, uzimajući u obzir antropometrijska mjerenja vozača navedena u Dodatku E.
 - 2) Da bi se omogućilo postavljanje papirnih dokumenata potrebnih tokom vožnje na površinu vozačke konzole, mora biti obezbijeđena čitajuća zona minimalne veličine 30 cm širine i 21 cm visine ispred vozačevog sjedišta.
 - 3) Radni i upravljački elementi moraju biti jasno označeni, tako da ih vozač može lako identifikovati.
 - 4) Ako se vučna i/ili kočiona sila podešava pomoću poluge (zajedničke ili odvojene), „vučna sila“ mora da raste guranjem poluge unaprijed, a „kočiona sila“ povlačenjem poluge prema vozaču.
 - 5) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om u vezi sa funkcijom interfejsa vozača „upravljač pravcem“ kada je ETCS instaliran definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].
 - 6) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS-om u vezi sa funkcijom interfejsa vozača „informacija o statusu kabine“ kada je ETCS instaliran definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].
- Ako postoji položaj za hitno kočenje, on mora biti jasno razlikovan od ostalih položaja poluge (npr. pomoću utora).

4.2.9.1.7 Kontrola klime i kvalitet vazduha

- 1) Vazduh u kabini mora se obnavljati tako da koncentracija CO₂ ostane na nivoima navedenim u tački 4.2.5.8 ovog TSI-ja.

2) Na sjedećem vozačkom položaju (kako je definisano u tački 4.2.9.1.3), u predjelu vozačeve glave i ramena, ne smije biti strujanja vazduha izazvanih ventilacionim sistemom sa brzinom vazduha većom od granične vrijednosti priznate kao prihvatljive za obezbjeđivanje odgovarajućeg radnog okruženja.

4.2.9.1.8 Unutrašnje osvjetljenje

1) Opšte osvjetljenje kabine mora biti obezbijeđeno komandama vozača u svim normalnim operativnim režimima voznog sredstva (uključujući i režim „isključeno“). Njegova jačina osvjetljenja na nivou vozačke konzole mora biti veća od 75 luksa, osim za OTMs, gdje mora biti veća od 60 luksa.

2) Nezavisno osvjetljenje čitajuće zone na vozačkoj konzoli mora biti obezbijeđeno komandama vozača i mora biti podesivo do vrijednosti veće od 150 luksa.

3) Nezavisno osvjetljenje instrumenata mora biti obezbijeđeno i podesivo.

4) Da bi se spriječila bilo kakva opasna zabuna sa spoljnim signalizacijama u saobraćaju, zelena svjetla ili zeleno osvjetljenje nisu dozvoljeni u vozačkoj kabini, osim za postojeće kabinske signalne sisteme klase B (kako je definisano u CCS TSI).

4.2.9.2. Vjetrobran

4.2.9.2.1. Mehaničke karakteristike

1) Dimenzije, položaj, oblik i završna obrada (uključujući i one za potrebe održavanja) prozora ne smiju ometati vozačev spoljašnji pogled (kako je definisano u tački 4.2.9.1.3.1) i moraju podržavati zadatak vožnje.

2) Vjetrobrani vozačke kabine moraju biti u stanju da izdrže udare projektila i rasipanje materijala, kako je navedeno u specifikaciji referenciranoj u Dodatku J-1, indeks [28].

4.2.9.2.2. Optičke karakteristike

1) Vjetrobransko staklo vozačeve kabine mora biti optičkog kvaliteta takvog da ne narušava vidljivost znakova (oblik i boja) u bilo kojim radnim uslovima (uključujući, na primjer, kada je vjetrobran zagrijan radi sprečavanja magljenja i smrzavanja).

2) Vjetrobran mora ispunjavati zahtjeve navedene u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [28] u pogledu sljedećih karakteristika:

a) Ugao između primarne i sekundarne slike u ugrađenom položaju

b) Dopusštena optička izobličenja vida

c) Zamućenost

d) Propustljivost svjetlosti

e) Hromatičnost.

4.2.9.3. Interfejs vozač–mašina

4.2.9.3.1. Funkcija kontrole aktivnosti vozača

1) Vozačka kabina mora biti opremljena sredstvom za nadzor aktivnosti vozača i za automatsko zaustavljanje voza kada se otkrije nedostatak vozačeve aktivnosti. Ovo obezbjeđuje tehničko sredstvo na vozilu kojim željeznička preduzeća ispunjavaju zahtjev iz tačke 4.2.2.9 TSI OPE.

2) Specifikacija načina nadzora (i otkrivanja nedostatka) aktivnosti vozača:

Aktivnost vozača mora se nadzirati kada je voz u voznom režimu i u pokretu (detekcija kretanja se zasniva na niskom pragu brzine). Nadzor se vrši preko akcija vozača na prepoznatim komandnim interfejsima, kao što su posebni uređaji (npr. pedala, tasteri, osjetljive površine...) i/ili prepoznati interfejsi sa Sistemom kontrole i nadzora voza (TCMS).

Ako se ne registruje nijedna akcija na ovim interfejsima duže od X sekundi, pokreće se signal o nedostatku aktivnosti vozača. Vrijeme X mora biti podešivo (u radionici, u okviru održavanja) u opsegu od 5 do 60 sekundi.

Ako se ista akcija registruje neprekidno duže od 60 sekundi bez dodatne aktivnosti vozača, takođe se pokreće signal o nedostatku aktivnosti.

Prije pokretanja signala, vozač mora biti upozoren kako bi imao priliku da reaguje i resetuje sistem. Sistem mora imati dostupnu informaciju „nedostatak aktivnosti vozača pokrenut“ za interfejs ka drugim sistemima (npr. radio-sistem).

3) Dodatni zahtjev:

Otkrivanje nedostatka aktivnosti vozača mora biti predmet studije pouzdanosti, koja uključuje analizu kvarova komponenti, redundantnost, softver, periodične provjere i druge mjere. Procijenjena stopa otkaza funkcije (kada nedostatak aktivnosti nije otkriven) mora biti dokumentovana u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.

4) Specifikacija akcija na nivou voza kada se otkrije nedostatak aktivnosti vozača:

Nedostatak aktivnosti vozača dok je voz u voznom režimu i u pokretu (na niskom pragu brzine) mora rezultirati primjenom punog službenog kočenja ili kočenja u nuždi.

Ako se primijeni puno službeno kočenje, njegova efektivna primjena mora biti automatski kontrolisana, a u slučaju da ne djeluje, mora uslijediti kočenje u nuždi.

5) *Napomene:*

— Dozvoljeno je da funkciju opisanu u ovoj tački obavlja i CCS podsistem.

— Vrijednost vremena X mora definisati i opravdati željezničko preduzeće (u skladu sa TSI OPE i CSM, i svojim pravilnikom ili sredstvima usklađenosti; van obima ovog TSI).

— Kao prelazna mjera, dozvoljeno je ugraditi sistem sa fiksnim vremenom X (bez mogućnosti podešavanja), pod uslovom da je X unutar opsega od 5 do 60 sekundi i da željezničko preduzeće može opravdati ovo fiksno vrijeme.

— Crna Gora može nametnuti željezničkim preduzećima na svojoj teritoriji ograničenje maksimalnog vremena X, ako može dokazati da je to potrebno za očuvanje nacionalnog nivoa bezbjednosti. U svim drugim slučajevima, Crna Gora ne može zabraniti pristup preduzeću koje koristi veće vrijeme Z (unutar navedenog opsega).

4.2.9.3.2. Indikacija brzine

1) Ova funkcija i odgovarajuća ocjena usklađenosti navedene su u TSI CCS.

4.2.9.3.3 Jedinica za prikaz vozača i ekrani

1) Funkcionalni zahtjevi koji se odnose na informacije i komande obezbijedene u vozačevoj kabini specificirani su zajedno sa drugim zahtjevima primjenjivim na određenu funkciju, u tački koja opisuje tu funkciju. Isto se primjenjuje i na informacije i komande koje se mogu obezbijediti putem prikaznih jedinica i ekrana.

ERTMS informacije i komande, uključujući one koje se daju putem prikazne jedinice, specificirane su u TSI CCS.

2) Za funkcije u okviru ovog TSI-ja, informacije ili komande koje koristi vozač za upravljanje i komandovanje vozom, a koje se daju putem prikaznih jedinica ili ekrana, moraju biti dizajnirane tako da omoguće pravilnu upotrebu i reakciju vozača.

4.2.9.3.4. Upravljački uređaji i indikatori

1) Funkcionalni zahtjevi određeni su zajedno s drugim zahtjevima primjenjivim na određenu funkciju, u tački koja opisuje tu funkciju.

2) Sve signalne lampice moraju biti dizajnirane tako da se mogu pravilno čitati pod prirodnim ili vještačkim osvjetljenjem, uključujući i slučajno osvjetljenje.

3) Moguće refleksije osvijetljenih indikatora i dugmadi u prozorima vozačke kabine ne smiju ometati liniju vidljivosti vozača u njegovom uobičajenom radnom položaju.

4) Da bi se spriječila bilo kakva opasna zabuna sa spoljnim signalima u eksploataciji, zelena svjetla ili zeleno osvjetljenje nisu dozvoljeni u vozačkoj kabini, osim kod postojećeg sistema signalizacije klase B u kabini (u skladu sa TSI CCS).

5) Zvučne informacije koje proizvodi ugrađena oprema unutar kabine za vozača moraju biti najmanje 6 dB(A) iznad nivoa buke u kabini (pri čemu se ovaj nivo buke kao referenca mjeri u uslovima definisanim u TSI Noise).

4.2.9.3.5. Označavanje

1) U vozačkim kabinama treba da budu naznačene sljedeće informacije:

— Maksimalna brzina (V_{max}),

— Identifikacioni broj voznog sredstva (broj vučnog vozila),

— Lokacija prenosive opreme (npr. uređaj za samospašavanje, signalna oprema),

— Izlaz u nuždi.

2) Za označavanje upravljačkih uređaja i indikatora u kabini treba koristiti usklađene piktograme.

4.2.9.3.6. Funkcija daljinskog upravljanja putem radija od strane osoblja za manevrisanje (šunting operacije)

1) Ako je obezbijeđena funkcija daljinskog upravljanja putem radija za člana osoblja radi upravljanja jedinicom tokom manevrisanja, ona mora biti projektovana tako da mu omogući bezbjedno upravljanje kretanjem voza i da spriječi svaku grešku u upotrebi.

2) Pretpostavlja se da član osoblja koji koristi funkciju daljinskog upravljanja može vizuelno uočiti kretanje voza dok koristi uređaj za daljinsko upravljanje.

3) Dizajn funkcije daljinskog upravljanja, uključujući bezbjednosne aspekte, mora biti ocijenjen u skladu sa priznatim standardima.

4) Zahtjevi koji se primjenjuju na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om na vozilu i vezani za funkciju interfejsa voza „daljinsko manevrisanje“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji iz Priloga J-2, indeks [B].

4.2.9.3.7. Otkrivanje iskliznuća iz šina i obrada signala za prevenciju

1) Ova tačka se primjenjuje na lokomotive koje su namijenjene za obradu signala koje emituju teretni vagoni, ako su opremljene funkcijom prevencije iskliznuća („DPF“) ili funkcijom detekcije iskliznuća („DDF“) kako je definisano u tački 4.2.3.5.3 TSI WAG.

2) Te lokomotive moraju biti opremljene sredstvima za prijem signala sa teretnih vagona koji čine voz, a koji su opremljeni DPF i DDF funkcijama, koji obavještavaju o:

— preteći iskliznuća, u slučaju DPF, u skladu sa tačkom 4.2.3.5.3.2 TSI WAG i

— iskliznuću, u slučaju DDF, u skladu sa tačkom 4.2.3.5.3.3 TSI WAG.

3) Pri prijemu signala navedenog iznad, i vizuelni i akustični alarmi moraju ukazivati u kabini vozača da je voz:

— u riziku od iskliznuća, u slučaju kada alarm šalje DPF ili

— upravo iskliznuo, u slučaju kada alarm šalje DDF.

4) Uređaj u kabini vozača mora omogućiti potvrdu prijema alarma navedenog iznad.

5) Ako alarm nije potvrđen iz kabine vozača u roku od 10 +/- 1 sekundi, mora automatski biti primijenjena puna službena ili kočnica za nuždu.

6) Mora postojati mogućnost da se u kabini vozača poništi automatska primjena kočnice predviđena u tački 4.2.9.3.7 (5).

7) Mora postojati mogućnost da se u kabini vozača deaktivira automatska primjena kočnice predviđena u tački 4.2.9.3.7 (5).

8) Prisustvo funkcije obrade signala detekcije iskliznuća u lokomotivi, kao i uslovi njene upotrebe na nivou voza, moraju biti zabilježeni u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.

4.2.9.3.7a. Funkcija detekcije i prevencije iskliznuća na vozilu

1) Ova tačka se primjenjuje na lokomotive koje su namijenjene za detekciju iskliznuća iz šina ili pokazatelja mogućeg iskliznuća teretnih vagona koje lokomotiva vuče.

2) Oprema koja ispunjava ovu funkciju mora biti u potpunosti smeštena na lokomotivi.

3) Pri detekciji iskliznuća ili pokazatelja mogućeg iskliznuća, u kabini mašinovođe moraju biti aktivirani i vizuelni i zvučni alarmi.

4) U kabini mašinovođe mora postojati uređaj za potvrdu prijema navedenog alarma.

5) Ako alarm nije potvrđen iz kabine mašinovođe u roku od 10 +/- 1 sekundi, automatski se mora primijeniti potpuno službeno kočenje ili primijeniti hitna kočnica.

6) Mora biti omogućeno da se iz kabine mašinovođe poništi automatska primjena kočenja navedena u tački 4.2.9.3.7a 5).

7) Mora biti omogućeno da se iz kabine mašinovođe deaktivira automatska primjena kočenja navedena u tački 4.2.9.3.7a 5).

8) Postojanje funkcije detekcije iskliznuća na lokomotivi, kao i uslovi upotrebe na nivou voza, moraju biti zabeleženi u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.

4.2.9.3.8. Zahtjevi za upravljanje ETCS režimima

4.2.9.3.8.1. Režim spavanja

1) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om na vozilu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „Režim spavanja“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji koja je navedena u Dodatku J-2, indeks [B].

4.2.9.3.8.2. Pasivno manevrisanje

1) Zahtjevi koji se odnose na lokomotive i vozne garniture u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om na vozilu i vezano za funkciju interfejsa voza „Pasivno manevrisanje“ definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

4.2.9.3.8.3. Ne vodeći

1) Zahtjevi koji se primjenjuju na lokomotive i vozne garniture u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om ugrađenim na vozilo, a koji se odnose na funkciju voznog interfejsa „Ne vodeći“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji navedenoj u Dodatku J-2, indeks [B].

4.2.9.3.9. Status vuče

1) Zahtjevi koji se odnose na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om na vozilu i vezano za funkciju interfejsa voza „status vuče“, kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji referenciranoj u Dodatku J-2, indeks [B].

4.2.9.4. Alati na vozilu i prenosiva oprema

1) Prostor treba da bude obezbijeđen u ili blizu vozačke kabine za skladištenje sljedeće opreme, u slučaju da je potrebna vozaču u vanrednoj situaciji:

- Ručna lampa sa crvenim i bijelim svjetlom
- Oprema za kratko spajanje kolosiječnih strujnih krugova
- Podmetači, ako performanse parkirne kočnice nijesu dovoljne u zavisnosti od nagiba pruge (vidi tačku 4.2.4.5.5)
- Protivpožarni aparat (koji se nalazi u kabini; vidi takođe tačku 4.2.10.3.1)
- Na upravljanim vučnim jedinicama teretnih vozova: uređaj za samospašavanje, kako je navedeno u tački 4.7.1 „TSI SRT“.

4.2.9.5. Prostor za odlaganje ličnih stvari osoblja

- 1) Svaka vozačeva kabina mora biti opremljena sa:
- Dva kuka za odjeću ili nišom sa vješalicom.
 - Slobodnim prostorom za odlaganje kofera ili torbe dimenzija 300 mm × 400 mm × 400 mm.

4.2.9.6. Uređaj za snimanje

- 1) Spisak informacija koje treba snimati definisan je u tački 4.2.3.5 TSI OPE.
- 2) Jedinica mora biti opremljena sredstvima za snimanje ovih informacija, u skladu sa sljedećim zahtjevima navedenim u specifikaciji iz Dodatka J-1, indeks [29]:
- a) Funkcionalni zahtjevi moraju biti ispunjeni.
 - b) Performanse snimanja moraju biti u skladu sa klasom R1.
 - c) Integritet (dosljednost; tačnost) snimljenih i izvučenih podataka mora biti ispunjen.
 - d) Integritet podataka mora biti zaštićen.
 - e) Nivo zaštite koji se primjenjuje na zaštićeni medij za pohranu mora biti „A“.
 - f) Vrijeme u toku dana i datum.

3) Testovi zahtjeva iz tačke 4.2.9.6(2) moraju se sprovesti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [72].

4.2.10. Zaštita od požara i evakuacija

4.2.10.1. Opšte i Kategorizacija

- 1) Ova tačka se odnosi na sve jedinice.
- 2) Vozna sredstva moraju biti projektovana tako da štite putnike i osoblje na vozilu u slučaju požara i da omoguće efikasnu evakuaciju i spasavanje u hitnim situacijama. Smatra se da je ovo ispunjeno poštovanjem zahtjeva ovog TSI-ja.
- 3) Kategorija jedinice u vezi sa zaštitom od požara, koja je uzeta u obzir pri njenom projektovanju, kako je definisano u tački 4.1.4 ovog TSI-ja, mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12 ovog TSI-ja.

4.2.10.2. Mjere za sprječavanje požara

4.2.10.2.1 Zahtjevi za materijale

1) Odabir materijala i komponenti mora uzeti u obzir njihova svojstva u pogledu ponašanja u slučaju požara, kao što su zapaljivost, neprozirnost dima i toksičnost.

2) Materijali korišćeni za izradu jedinice željezničkog vozila moraju biti u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [30], za „Operativnu kategoriju“ definisanu kako slijedi:

- „Operativna kategorija 2“ za putnički vozni park kategorije A (uključujući putničke lokomotive).
- „Operativna kategorija 3“ za putnički vozni park kategorije B (uključujući putničke lokomotive).
- „Operativna kategorija 2“ za teretne lokomotive i samohodne jedinice namijenjene za prevoz druge vrste tereta (pošta, roba itd.).

— „Operativna kategorija 1“ za OTMs, sa zahtjevima ograničenim na oblasti koje su dostupne osoblju kada je jedinica u konfiguraciji za transportno kretanje (vidi tačku 2.3).

3) Da bi se osigurale stalne karakteristike proizvoda i proizvodnog procesa, potrebno je da:

— izvještaji o ispitivanju radi dokazivanja usklađenosti materijala sa standardom, koji se izdaju odmah nakon testiranja materijala, budu obnavljani svakih 5 godina,

— u slučaju da nema promjene u karakteristikama proizvoda i proizvodnom procesu, kao ni promjene u relevantnim zahtjevima (TSI), nije potrebno ponovo testirati materijal; istekli izvještaji o ispitivanju biće prihvaćeni pod uslovom da su praćeni izjavom koju izdaje originalni proizvođač opreme prilikom stavljanja proizvoda na tržište, a kojom se potvrđuje da nije bilo promjena u karakteristikama proizvoda i proizvodnom procesu, obuhvatajući cijeli lanac snabdijevanja, od kada su svojstva proizvoda u pogledu ponašanja u požaru testirana. Ova izjava se ne smije izdati kasnije od 6 mjeseci nakon isteka početnog izvještaja o ispitivanju i mora se obnavljati svakih 5 godina.

4.2.10.2.2 Specific measures for flammable liquids

1) Željeznička vozila moraju biti opremljena mjerama koje sprječavaju nastanak i širenje požara usljed curenja zapaljivih tečnosti ili gasova.

2) Zapaljive tečnosti koje se koriste kao rashladno sredstvo u visokonaponskoj opremi teretnih lokomotiva moraju biti u skladu sa zahtjevom R14 specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [30].

4.2.10.2.3 Detekcija pregrijanog ležaja osovine

Zahtjevi su navedeni u tački 4.2.3.3.2 ovog TSI-ja.

4.2.10.3. Mjere za otkrivanje/kontrolu požara

4.2.10.3.1 Prenosivi protivpožarni aparati

1) Ova tačka se odnosi na jedinice namijenjene za prevoz putnika i/ili osoblja.

2) Jedinica mora biti opremljena odgovarajućim i dovoljnim brojem prenosivih protivpožarnih aparata, u prostorima za putnike i/ili osoblje.

3) Protivpožarni aparati tipa voda sa dodatkom smatraju se adekvatnim za potrebe na željezničkim vozilima.

4.2.10.3.2 Sistemi za detekciju požara

1) Oprema i područja na željezničkim vozilima koja sama po sebi predstavljaju rizik od požara moraju biti opremljena sistemom koji će otkriti požar u ranoj fazi.

2) Nakon otkrivanja požara, vozač mora biti obaviješten, a odgovarajuće automatske radnje pokrenute kako bi se smanjio naknadni rizik za putnike i osoblje voza.

3) Za spavaće kompartmane, otkrivanje požara mora aktivirati akustični i optički lokalni alarm u pogođenom području. Akustični signal mora biti dovoljno jak da probudi putnike. Optički signal mora biti jasno vidljiv i ne smije biti zaklonjen preprekama.

4.2.10.3.3 Automatski sistem za gašenje požara za teretne dizel jedinice

1) Ova tačka se odnosi na teretne lokomotive na dizel pogon i teretne samohodne jedinice na dizel pogon.

Ove jedinice moraju biti opremljene automatskim sistemom sposobnim da otkrije požar izazvan dizel gorivom i da isključi svu relevantnu opremu te prekine dotok goriva.

4.2.10.3.4 Sistemi za zadržavanje i kontrolu požara za putnički vozni park

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice kategorije B putničkog voznog parka.
2) Jedinica mora biti opremljena odgovarajućim mjerama za kontrolu širenja toplote i produkata požara kroz voz.

3) Usklađenost sa ovim zahtjevom smatra se ispunjenom provjerom usklađenosti sa sljedećim zahtjevima:

- Jedinica mora biti opremljena pregradama punog poprečnog presjeka unutar putničkih/prostorija za osoblje svakog vagona, sa maksimalnim razmakom od 30 metara, koje moraju zadovoljiti zahtjeve za integritet u minimalnom trajanju od 15 minuta (pod pretpostavkom da požar može nastati s obje strane pregrade), ili drugim Sistemima za zadržavanje i kontrolu požara (FCCS).

- Jedinica mora biti opremljena protivpožarnim barijerama koje moraju zadovoljiti zahtjeve za integritet i toplotnu izolaciju u minimalnom trajanju od 15 minuta na sljedećim lokacijama (gdje je relevantno za predmetnu jedinicu):

- Između vozačke kabine i prostora iza nje (pod pretpostavkom da požar nastane u zadnjem prostoru).

- Između motora sa unutrašnjim sagorijevanjem i susjednih putničkih/prostorija za osoblje (pod pretpostavkom da požar nastane u motoru).

- Između odjeljaka sa elektroenergetskim vodovima i/ili vučnom opremom i putničkog/prostora za osoblje (pod pretpostavkom da požar nastane u elektroenergetskom vodu i/ili vučnoj opremi).

- Test se mora sprovesti u skladu sa zahtjevima iz specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [31].

4) Ako se koriste drugi FCCS umjesto pregrada punog poprečnog presjeka unutar putničkih/prostorija za osoblje, primjenjuju se sljedeći zahtjevi:

- Moraju biti instalirani u svakom vagonu jedinice koja je namijenjena za prevoz putnika i/ili osoblja,

- Moraju osigurati da se požar i dim neće proširiti u opasnim koncentracijama na dužini većoj od 30 m unutar putničkih/prostorija za osoblje u jedinici, najmanje 15 minuta nakon izbijanja požara. Procjena ovog parametra je otvorena tačka.

5) Ako se koriste drugi FCCS i oni se oslanjaju na pouzdanost i raspoloživost sistema, komponenti ili funkcija, oni moraju biti predmet studije pouzdanosti koja uzima u obzir način otkaza komponenti, redundancije, softver, periodične provjere i druge mjere, a procijenjena stopa otkaza funkcije (nedostatak kontrole širenja toplote i produkata požara) mora biti navedena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.

Na osnovu ove studije, uslovi rada i održavanja FCCS-a moraju biti definisani i navedeni u dokumentaciji za održavanje i rad opisanoj u tačkama 4.2.12.3 i 4.2.12.4.

4.2.10.3.5 Mjere zaštite od širenja požara za teretne lokomotive i teretne samohodne jedinice

1) Ova tačka se primjenjuje na teretne lokomotive i na teretne samohodne jedinice.

2) Ove jedinice moraju imati protivpožarnu barijeru za zaštitu vozačke kabine.

3) Ove protivpožarne barijere moraju zadovoljiti zahtjeve za integritet i toplotnu izolaciju u trajanju od najmanje 15 minuta; moraju biti podvrgnute testu sprovedenom u skladu sa zahtjevima specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [31].

4.2.10.4. Zahtjevi vezani za vanredne situacije

4.2.10.4.1. Vanredno osvjetljenje

1) Da bi se obezbijedila zaštita i bezbjednost u vozilu u slučaju vanredne situacije, vozovi moraju biti opremljeni sistemom za vanredno osvjetljenje. Ovaj sistem mora obezbijediti odgovarajući nivo osvjetljenja u putničkim i službenim prostorima, i to:

- 2) za jedinice sa maksimalnom konstruktivnom brzinom većom ili jednakom 250 km/h, tokom minimalnog vremena rada od tri sata nakon otkaza glavnog izvora energije,
- 3) za jedinice sa maksimalnom konstruktivnom brzinom manjom od 250 km/h, tokom minimalnog vremena rada od 90 minuta nakon otkaza glavnog izvora energije.
- 4) Nivo osvjetljenja mora biti najmanje 5 luksa na nivou poda.
- 5) Vrijednosti nivoa osvjetljenja za određene prostore i metode provjere usklađenosti moraju biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [32].
- 6) U slučaju požara, sistem vanrednog osvjetljenja mora nastaviti da obezbjeđuje najmanje 50 % vanrednog osvjetljenja u vozilima koja nijesu pogođena požarom tokom najmanje 20 minuta. Ovaj zahtjev se smatra ispunjenim analizom načina otkaza (failure mode analysis).

4.2.10.4.2 Kontrola dima

- 1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice. U slučaju požara, raspodjela dima mora biti svedena na minimum u prostorima u kojima se nalaze putnici i/ili osoblje, primjenom sljedećih zahtjeva:
- 2) Da bi se spriječio ulazak dima spolja u jedinicu, mora postojati mogućnost da se isključe ili zatvore sva sredstva spoljašnje ventilacije. Ovaj zahtjev se provjerava na nivou podsistema voznog parka, na nivou jedinice.
- 3) Da bi se spriječilo širenje dima koji bi mogao biti unutar vozila, mora postojati mogućnost da se isključe ventilacija i recirkulacija na nivou vozila; to se može postići isključivanjem ventilacije.
- 4) Dozvoljeno je da se ove radnje pokreću ručno od strane osoblja na vozilu ili daljinski; pokretanje je dozvoljeno na nivou voza ili na nivou vozila.
- 5) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om ugrađenim na vozilu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „Zaptivenost prostora – Nalozi sa strane pruge“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji iz Aneksa J-2, indeks [B]. Naknadne komande za zatvaranje svih sredstava spoljašnje ventilacije mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije vozača. Konfiguracija voznog parka na automatsku ili manuelnu komandu mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.
- 6) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u vezi sa njihovim interfejsom sa ETCS-om ugrađenim na vozilu i povezani sa funkcijom interfejsa voza „Zaptivenost – STM nalozi“ kada je ETCS instaliran, definisani su u specifikaciji iz Aneksa J-2, indeks [B]. Naknadne komande za zatvaranje svih sredstava spoljašnje ventilacije mogu biti automatske ili manuelne, putem intervencije vozača. Konfiguracija voznog parka na automatsku ili manuelnu komandu mora biti zabilježena u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2..

4.2.10.4.3 Putnički alarm i sredstva komunikacije

Zahtjevi su definisani u tačkama 4.2.5.2, 4.2.5.3 i 4.2.5.4 ovog TSI-ja.

4.2.10.4.4 Sposobnost vožnje

- 1) Ova tačka se primjenjuje na putnička vozila kategorije A i kategorije B (uključujući putničke lokomotive).
- 2) Jedinica mora biti projektovana tako da, u slučaju požara na vozilu, sposobnost vožnje vlaka omogući nastavak kretanja do odgovarajuće tačke za gašenje požara.
- 3) Usklađenost se dokazuje primjenom specifikacije navedene u Dodatku J-1, indeks [33], u kojoj se funkcije sistema pogođene požarom tipa 2 moraju uzeti u obzir:
 - kočenje za vozila kategorije A zaštite od požara: ova funkcija se procjenjuje u trajanju od 4 minuta.
 - kočenje i vuča za vozila kategorije B zaštite od požara: ove funkcije se procjenjuju u trajanju od 15 minuta pri minimalnoj brzini od 80 km/h.

4.2.10.5. Zahtjevi u vezi sa evakuacijom

4.2.10.5.1. Putnički izlazi za vanredne situacije

- 1) Ovaj odjeljak se primjenjuje na jedinice namijenjene za prevoz putnika. Definicije i pojašnjenja

2) Izlaz za vanredne situacije: ugrađeno rješenje na vozu koje omogućava osobama unutar voza da izađu iz njega u slučaju vanredne situacije. Spoljašnja putnička vrata predstavljaju poseban tip izlaza za vanredne situacije.

3) Prolazna ruta: putanja kroz voz koja se može ući i izaći na različitim krajevima i koja omogućava kretanje putnika i osoblja duž uzdužne ose voza bez prepreka. Unutrašnja vrata na prolaznoj ruti, koja su namijenjena za korišćenje od strane putnika u redovnom saobraćaju i koja se takođe mogu otvoriti u slučaju nestanka napajanja, smatraju se da ne ometaju kretanje putnika i osoblja.

4) Putnički prostor: prostor kojem putnici imaju pristup bez posebnog ovlašćenja.

5) Kompartman: putnički prostor ili prostor za osoblje, koji se ne može koristiti kao prolazna ruta za putnike, odnosno osoblje.

Zahtjevi

6) Izlazi za vanredne situacije moraju biti obezbijeđeni u dovoljnom broju duž prolaznih ruta sa obje strane jedinice; moraju biti označeni. Oni moraju biti dostupni i dovoljno veliki da omoguće izlazak osoba.

7) Izlaz za vanredne situacije mora biti moguće otvoriti od strane putnika iz unutrašnjosti voza.

8) Sva spoljašnja putnička vrata moraju biti opremljena uređajima za otvaranje u vanrednim situacijama, koji im omogućavaju da se koriste kao izlazi za vanredne situacije (vidi tačku 4.2.5.5.9).

9) Svako vozilo projektovano da primi do 40 putnika mora imati najmanje dva izlaza za vanredne situacije.

10) Svako vozilo projektovano da primi više od 40 putnika mora imati najmanje tri izlaza za vanredne situacije.

11) Svako vozilo namijenjeno za prevoz putnika mora imati najmanje jedan izlaz za vanredne situacije na svakoj strani vozila.

12) Broj vrata i njihove dimenzije moraju omogućiti kompletnu evakuaciju u roku od tri minuta, i to bez prtljaga. Dozvoljeno je uzeti u obzir da putnicima sa smanjenom pokretljivošću pomažu drugi putnici ili osoblje, te da se korisnici invalidskih kolica evakuišu bez svojih kolica.

Verifikacija ovog zahtjeva mora se izvršiti fizičkim testom u normalnim radnim uslovima ili numeričkom simulacijom.

U slučaju da se zahtjev verifikuje numeričkom simulacijom, izvještaj o simulaciji mora da sadrži:

— Sažetak verifikacije i validacije simulacije (alat i modeli)

— Hipoteze i parametre korišćene u simulaciji

— Rezultate odgovarajućeg broja simulacionih testova koji omogućavaju statistički pouzdanu procjenu.

4.2.10.5.2 Izlazi za vanredne situacije iz vozačke kabine

Zahtjevi su navedeni u tački 4.2.9.1.2.2 ovog TSI-ja.

4.2.11. Održavanje

4.2.11.1. Opšte odredbe

1) Održavanje i manji popravci, koji su neophodni za bezbjedno funkcionisanje između redovnih intervala održavanja, moraju biti mogući dok je voz zaustavljen van svoje uobičajene baze za održavanje.

2) Ovaj dio obuhvata zahtjeve za obezbjeđivanje uslova za servisiranje vozova tokom rada ili kada su zaustavljeni na mreži. Većina ovih zahtjeva ima za cilj da obezbijedi da željeznička vozila imaju opremu potrebnu za ispunjavanje odredbi navedenih u drugim poglavljima ovog TSI i TSI infrastrukture.

3) Vozovi moraju biti u stanju da ostanu zaustavljeni, bez posade u vozilu, uz napajanje iz kontaktne mreže ili pomoćnog napajanja, koje se održava za potrebe osvjjetljenja, klimatizacije, rashladnih uređaja i slično.

4.2.11.2. Čišćenje spoljašnjosti voza

4.2.11.2.1 Čišćenje vjetrobranskog stakla vozačke kabine

1) Ova tačka se primjenjuje na sve jedinice opremljene vozačkom kabinom.

Mora biti omogućeno da se prednja stakla vozačke kabine čiste spolja, bez potrebe za uklanjanjem bilo koje komponente ili pokrivke.

4.2.11.2.2 Spoljašnje čišćenje kroz praonicu vozova

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene vučnom opremom koje su namijenjene za spoljašnje čišćenje kroz praonicu vozova.

Mora biti omogućeno upravljanje brzinom vozova koji su namijenjeni za spoljašnje čišćenje kroz praonicu na ravnoj pruzi, pri vrijednosti između 2 km/h i 5 km/h. Ovaj zahtjev je usmjeren na obezbjeđivanje kompatibilnosti sa postrojenjima za pranje.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

4.2.11.3. Priključak na sistem za ispuštanje toaleta

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene zatvorenim sistemima za zadržavanje (sa čistom ili recikliranom vodom) koje moraju biti pražnjene u dovoljnim intervalima, prema rasporedu, u određenim depoima.

2) Sledeći priključci jedinice na sistem za ispuštanje toaleta moraju biti u skladu sa sledećim specifikacijama:

— 3-inčna mlaznica za evakuaciju (unutrašnji dio): vidi Dodatak G, slika G-1.

— Priključak za ispiranje rezervoara toaleta (unutrašnji dio), čija je upotreba opcionalna: vidi Dodatak G, slika G-2.

4.2.11.4. Nije u upotrebi

4.2.11.5. Interfejs za dopunu vode

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene rezervoarom za vodu koji snabdijeva sanitarne sisteme obuhvaćene tačkom 4.2.5.1.

Priključak za uliv vode u rezervoare mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [34].

4.2.11.6. Posebni zahtjevi za stacioniranje vozova

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice koje je predviđeno da budu pod naponom dok su stacionirane.

Jedinica mora biti kompatibilna sa najmanje jednim od sledećih eksternih sistema napajanja i mora biti opremljena (gdje je primjenjivo) odgovarajućim interfejsom za električno povezivanje na to eksterno napajanje (utikač):

— kontaktna mreža za napajanje (vidi tačku 4.2.8.2 „Napajanje“),

— „Jednopolna“ linija za napajanje (AC 1 kV, AC/DC 1,5 kV, DC 3 kV), u skladu sa specifikacijom navedenom u Dodatku J-1, indeks [52],

— lokalno eksterno pomoćno napajanje 400 V koje se može povezati na utičnicu tipa „3P+uzemljenje“ prema specifikaciji navedenoj u Dodatku J-1, indeks [35].

4.2.11.7. Oprema za točenje goriva

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene sistemom za točenje goriva.

2) Vozovi koji koriste dizel gorivo moraju biti opremljeni spojnicama za točenje goriva sa obje strane vozila, na maksimalnoj visini od 1 500 mm iznad nivoa šina; one moraju biti kružnog oblika sa minimalnim prečnikom od 70 mm.

3) Vozovi koji koriste drugu vrstu dizel goriva moraju biti opremljeni sigurnim otvorom i rezervoarom za gorivo kako bi se spriječilo slučajno točenje pogrešnog goriva.

4) Tip spojnice za točenje goriva mora biti evidentiran u tehničkoj dokumentaciji.

4.2.11.8. Unutrašnje čišćenje voza — napajanje

1) Za jedinice maksimalne brzine veće ili jednake 250 km/h, mora se obezbijediti priključak za električno napajanje od 3 000 VA na 230 V, 50 Hz unutar jedinice; oni moraju biti raspoređeni tako da nijedan dio jedinice koji treba da se čisti ne bude udaljen više od 12 metara od jedne utičnice.

4.2.12. Dokumentacija za rad i održavanje

1) Zahtjevi navedeni u ovoj tački 4.2.12 primjenjuju se na sve jedinice.

4.2.12.1. Opšte odredbe

1) Ova tačka 4.2.12 TSI opisuje dokumentaciju pod nazivom „Tehnički dosije“: „*tehničke karakteristike povezane sa dizajnom uključujući opšte i detaljne crteže u pogledu izrade, električne i hidraulične šeme, šeme upravljačkih kola, opis sistema za obradu podataka i automatskih sistema, dokumentaciju o radu i održavanju itd., relevantnu za dotični podsistem.*“

2) Ova dokumentacija, kao dio tehničkog dosijea, sastavlja se od strane podnosioca zahtjeva i mora pratiti EC deklaraciju o verifikaciji. Podnosilac zahtjeva je čuva tokom cijelog životnog vijeka podsistema.

3) Podnosilac zahtjeva ili bilo koje lice koje on ovlasti (npr. čuvar) mora obezbijediti dio ove dokumentacije potrebne za upravljanje dokumentacijom o održavanju entitetu odgovornom za održavanje, čim mu se povjeri održavanje jedinice.

4) Dokumentacija takođe uključuje listu bezbjednosno kritičnih komponenti. Bezbjednosno kritične komponente su komponente čiji pojedinačni kvar može imati vjerovatni potencijal da direktno dovede do ozbiljne nesreće.

5) Sadržaj dokumentacije opisan je u tačkama ispod.

4.2.12.2. Opšta dokumentacija

Sljedeća dokumentacija koja opisuje vozni park mora biti obezbijeđena; tačka ove TSI na koju se odnosi zahtjev za dokumentacijom je naznačena:

1) Opšti crteži.

2) Električne, pneumatske i hidraulične šeme, kao i šeme komandnih kola potrebne da objasne funkciju i rad relevantnih sistema.

3) Opis kompjuterizovanih sistema u vozilu, uključujući opis funkcionalnosti, specifikaciju interfejsa i obrade podataka i protokola.

3a) Za jedinice projektovane i ocijenjene za opšti rad, ovo uključuje opis električnih interfejsa između jedinica i komunikacionih protokola, sa upućivanjem na standarde ili druge normativne dokumente koji su primijenjeni.

4) Referentni profil i usklađenost sa interoperabilnim referentnim profilom G1, GA, GB, GC ili DE3, kako je zahtijevano u tački 4.2.3.1.

5) Balans mase sa hipotezama o uslovima opterećenja koji su razmatrani, kako je zahtijevano u tački 4.2.2.10.

6) Osovinsko opterećenje, razmak između osovina i svaka EN kategorija pruge, kako je zahtijevano u tački 4.2.3.2.1.

7) Izvještaj o ispitivanju dinamičkog ponašanja u vožnji, uključujući zapis kvaliteta probne pruge i parametre opterećenja pruge, uključujući moguće ograničenje upotrebe ako ispitivanje vozila pokriva samo dio uslova ispitivanja, kako je zahtijevano u tački 4.2.3.4.2.

8) Hipoteze uzete za ocjenu opterećenja usljed kretanja okretnih postolja, kako je zahtijevano u tačkama 4.2.3.5.1 i 6.2.3.7 za osovinske garniture.

9) Kočione performanse, uključujući analizu režima otkaza (smanjeni režim), kako je zahtijevano u tački 4.2.4.5.

9a) Maksimalno rastojanje između magnetske kočnice na kolosijeku i kolosijeka koje odgovara stanju „kočnica otpuštena“, fiksni prag brzine, vertikalna sila i kočiona sila u zavisnosti od brzine voza, u slučaju pune primjene magnetske kočnice (hitno kočenje) i ograničene primjene magnetske kočnice (servisno kočenje), kako je zahtijevano u tački 4.2.4.8.3.

10) Postojanje i tip toaleta u jedinici, karakteristike sredstva za ispiranje (ako to nije čista voda), priroda sistema za tretman otpadne vode i standardi prema kojima je izvršena ocjena usklađenosti, kako je zahtijevano u tački 4.2.5.1.

11) Mjere preduzete u odnosu na izabrani raspon parametara okruženja ako je različit od nominalnog, kako je zahtijevano u tački 4.2.6.1.

12) Karakteristična vjetrovna kriva („CWC“), kako je zahtijevano u tački 4.2.6.2.4.

13) Performanse vuče, kako je zahtijevano u tački 4.2.8.1.1.

14) Ugradnja sistema za mjerenje energije u vozilu i njegove funkcije lociranja (opciono), kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.8. Opis komunikacije vozilo–zemlja i metrologijske kontrole, uključujući funkcije vezane za klase tačnosti mjerenja napona, struje i izračunavanja energije.

Kada se primjenjuje tačka 4.2.8.2.8.2 (6), karakteristike usklađenosti komponenti sistema za mjerenje energije u vozilu sa ograničenim skupom zahtjeva i uslovi za njihovu upotrebu.

15) Hipoteze i podaci razmatrani, kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.7.

16) Broj pantografa istovremeno u kontaktu sa uređajem nadzemnog kontaktnog voda („OCL“), njihov razmak i tip projektovanog rastojanja OCL (A, B ili C) korišćen za probna ispitivanja, kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.9.7.

17) Postojanje komunikacionih uređaja, kako je zahtijevano u tački 4.2.5.4, za jedinice projektovane za rad bez osoblja u vozilu (osim mašinovođe).

18) Prisustvo jedne ili više funkcija opisanih u tačkama 4.2.9.3.7 i 4.2.9.3.7a i njihovi uslovi upotrebe na nivou voza.

19) Tip(ovi) geometrije pantografske glave kojom je električna jedinica opremljena, kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.9.2.

20) Maksimalna ocijenjena struja (nazivna struja), kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.4.

21) Za DC sisteme: dokumentacija za rad skladišta električne energije, izmjerena vrijednost maksimalne struje u stanju mirovanja i uslovi mjerenja u vezi sa materijalom kontaktne žice, kako je zahtijevano u tački 4.2.8.2.5.

22) Ugradnja komandi za aktiviranje i onemogućavanje režima trepćućeg svjetla farova, kako je definisano u tački 4.2.7.1.4.

23) Opis implementiranih funkcija interfejsa voza, uključujući specifikacije interfejsa i komunikacionih protokola, opšte crteže, šeme komandnih kola potrebne da objasne funkciju i rad interfejsa.

24) Dokumentacija koja se odnosi na:

— raspoloživi prostor za instalaciju ETCS opreme u vozilu definisane u TSI CCS (npr. ETCS ormar, DMI, antena, odometrija itd.), i

— uslove za instalaciju ETCS opreme (npr. mehaničke, električne itd.).

25) Konfiguracija voznog parka u automatskom ili ručnom izvršavanju komandi, kako je navedeno u tačkama: 4.2.4.4.4, 4.2.4.8.2, 4.2.4.8.3, 4.2.8.2.4, 4.2.8.2.9.8 i 4.2.10.4.2. Ova informacija mora biti dostupna na zahtjev kada je ETCS instaliran.

26) Za jedinice na koje se primjenjuju uslovi navedeni u tački 7.1.1.5, moraju se dostaviti sljedeće karakteristike:

— Primjenjivi napon napajanja „jednim polom“ u skladu sa tačkom 4.2.11.6(2);

— Maksimalna potrošnja struje jedinice pri mirovanju (A) za svaku primjenjivu vrijednost napona napajanja „jednim polom“;

— Za svaki opseg upravljanja frekvencijom definisan u specifikaciji na koju se upućuje u Dodatku J-2 indeks [A] i u posebnim slučajevima ili tehničkim dokumentima na koje se upućuje u članu 13 TSI CCS kada su dostupni:

1) Maksimalna smetajuća struja (A) i primjenjivo pravilo sabiranja;

2) Maksimalno magnetsko polje (dB μ A/m), i emitovano polje i polje usljed povratne struje, i primjenjivo pravilo sabiranja;

3) Minimalna impedansa vozila (Ohm).

— Uporedni parametri navedeni u posebnim slučajevima ili tehničkim dokumentima na koje se upućuje u članu 13 CCS TSI kada su dostupni.

27) Za jedinice na koje se primjenjuju uslovi navedeni u tački 7.1.1.5.1, mora se dostaviti podatak o usklađenosti/neusklađenosti jedinice sa zahtjevima tačaka (19) do (22) tačke 7.1.1.5.1.

28) Za jedinice na koje se primjenjuju uslovi navedeni u tački 7.1.1.6, mora se dostaviti podatak o usklađenosti/neusklađenosti jedinice sa zahtjevima tačaka (13), (15), (26), (27) tačke 7.1.1.6.1..

4.2.12.3. Dokumentacija vezana za održavanje

1) Održavanje predstavlja skup aktivnosti namijenjenih da funkcionalnu jedinicu zadrže u stanju, ili da je vrate u stanje, u kojem ona može obavljati svoju zahtijevanu funkciju, uz osiguranje trajnog integriteta sistema bezbjednosti i usklađenosti sa primjenjivim standardima.

Sljedeće informacije, neophodne za sprovođenje aktivnosti održavanja na voznom parku, moraju biti obezbijeđene:

2) Dosije opravdanja projektovanja održavanja: objašnjava na koji način su aktivnosti održavanja definisane i projektovane kako bi se obezbijedilo da će karakteristike voznog parka tokom njegovog životnog vijeka ostati unutar prihvatljivih granica upotrebe.

Dosije opravdanja projektovanja održavanja mora dati ulazne podatke radi određivanja kriterijuma za inspekciju i periodičnost aktivnosti održavanja.

3) Dosije opisa održavanja: objašnjava način na koji se preporučuje da se aktivnosti održavanja sprovode..

4.2.12.3.1 Dosije opravdanja projektovanja održavanja

Dosije opravdanja projektovanja održavanja mora sadržati:

1) Presedane, principe i metode korišćene za projektovanje održavanja jedinice.

1a) Presedane, principe i metode korišćene za identifikaciju bezbjednosno kritičnih komponenti i njihovih specifičnih zahtjeva za rad, servisiranje, održavanje i sljedljivost.

2) Profil upotrebe: granice normalne upotrebe jedinice (npr. km/mjesec, klimatska ograničenja, odobrene vrste opterećenja itd.).

3) Relevantne podatke korišćene za projektovanje održavanja i porijeklo tih podataka (povratna iskustva).

4) Testove, ispitivanja i proračune sprovedene radi projektovanja održavanja.

Rezultujuća sredstva (postrojenja, alati...) potrebna za održavanje opisana su u tački 4.2.12.3.2 „dokumentacija o održavanju“..

4.2.12.3.2 Dosije opisa održavanja

1) Dosije opisa održavanja mora opisivati način na koji se aktivnosti održavanja sprovode.

2) Aktivnosti održavanja obuhvataju sve potrebne radnje kao što su: inspekcije, praćenje, testiranja, mjerenja, zamjene, podešavanja, popravke.

3) Aktivnosti održavanja dijele se na:

— Preventivno održavanje; planirano i kontrolisano

— Korektivno održavanje.

Dosije opisa održavanja mora sadržati sljedeće:

4) Hijerarhiju komponenti i funkcionalni opis: hijerarhija određuje granice voznog parka tako što navodi sve stavke koje pripadaju strukturi proizvoda tog voznog parka, koristeći odgovarajući broj diskretnih nivoa. Najniža stavka hijerarhije mora biti zamjenjiva jedinica.

5) Šematske dijagrame kola, dijagrame veza i šeme ožičenja.

6) Listu dijelova: lista dijelova mora sadržati tehnički i funkcionalni opis rezervnih dijelova (zamjenjivih jedinica).

Lista mora uključivati sve dijelove predviđene za zamjenu po uslovu, ili one koji mogu zahtijevati zamjenu nakon električnog ili mehaničkog kvara, ili za koje se može predvidjeti zamjena nakon slučajnog oštećenja (npr. vjetrobransko staklo).

Interoperabilne komponente moraju biti označene i referisane na njihovu odgovarajuću deklaraciju o usklađenosti.

6a) Lista bezbjednosno kritičnih komponenti: lista mora sadržati specifične zahtjeve za servisiranje, održavanje i sljedljivost pri servisiranju/održavanju.

7) Granične vrijednosti komponenti koje se u eksploataciji ne smiju prekoračiti moraju biti navedene; dozvoljeno je određivanje operativnih ograničenja u smanjenom režimu (kada je dostignuta granična vrijednost).

8) Evropske zakonske obaveze: kada su komponente ili sistemi podložni posebnim evropskim zakonskim obavezama, te obaveze moraju biti navedene.

9) Struktuirani skup zadataka koji obuhvata aktivnosti, procedure i sredstva koja predlagač predviđa za sprovođenje zadatka održavanja.

10) Opis aktivnosti održavanja.

Sljedeći aspekti moraju biti dokumentovani (kada su specifični za datu primjenu):

— Crteži sa uputstvima za rastavljanje/sastavljanje, neophodni za ispravno rukovanje zamjenjivim dijelovima

— Kriterijumi održavanja

— Provjere i testovi

— Alati i materijali potrebni za izvršavanje zadatka (posebni alati)

— Potrošni materijal potreban za izvršavanje zadatka

— Posebna lična zaštitna sredstva i oprema.

11) Neophodna ispitivanja i procedure koje se moraju sprovesti nakon svake aktivnosti održavanja, prije ponovnog puštanja voznog parka u upotrebu.

12) Priručnici ili sredstva za otklanjanje kvarova (dijagnostika grešaka) za sve razumno predvidive situacije; to uključuje funkcionalne i šematske dijagrame sistema ili IT-sisteme za pronalaženje kvarova.

4.2.12.4. Operativna dokumentacija

Tehnička dokumentacija neophodna za rad jedinice sastoji se od:

1) Opisa rada u normalnom režimu, uključujući operativne karakteristike i ograničenja jedinice (npr. gabarit vozila, maksimalnu projektovanu brzinu, osovinska opterećenja, performanse kočenja, tip(ove) i rad uređaja za promjenu širine kolosijeka sa kojima je jedinica kompatibilna...).

2) Opisa različitih razumno predvidivih režima rada u smanjenim uslovima u slučaju bezbjednosno značajnih kvarova opreme ili funkcija opisanih u ovoj TSI, zajedno sa povezanim prihvatljivim granicama i uslovima eksploatacije jedinice koji se mogu pojaviti.

3) Opisa sistema za upravljanje i nadzor koji omogućavaju identifikaciju bezbjednosno značajnih kvarova opreme ili funkcija opisanih u ovoj TSI (npr. tačka 4.2.4.9 koja se odnosi na funkciju „kočenje“).

3a) Liste bezbjednosno kritičnih komponenti: lista mora sadržati specifične zahtjeve za rad i sljedljivost.

4) Ova tehnička operativna dokumentacija mora biti sastavni dio tehničkog dosijea.

4.2.12.5. Dijagram podizanja i uputstva

Dokumentacija mora sadržati:

1) Opis procedura za podizanje i dizanje vozila i povezana uputstva.

2) Opis interfejsa za podizanje i dizanje vozila.

4.2.12.6. Opisi vezani za spasavanje

Dokumentacija mora sadržati:

1) Opis procedura za korišćenje hitnih mjera i povezanih neophodnih mjera predostrožnosti koje treba preduzeti, kao što su korišćenje izlaza za hitne slučajeve, ulazak u RST radi spasavanja, izolacija kočnica, uzemljenje električnih instalacija, vuča.

2) Opis efekata kada se preduzmu navedene hitne mjere, npr. smanjenje performansi kočenja nakon izolacije kočnica.

4.2.13. Zahtjevi interfejsa sa automatskom vožnjom voza (ATO) u vozilu

1) Ovaj osnovni parametar opisuje zahtjeve interfejsa primjenjive na jedinice opremljene ETCS sistemom u vozilu i namijenjene za opremanje automatskom vožnjom u vozilu do nivoa automatizacije 2 (GoA2). Zahtjevi se odnose na funkcionalnosti potrebne za rad voza do nivoa automatizacije 2, kako je definisano u TSI CCS.

2) Zahtjevi primjenjivi na jedinice u pogledu njihovog interfejsa sa ETCS sistemom u vozilu, a vezani za funkciju interfejsa voza „Automatska vožnja“, kada je ATO instaliran, definisani su u specifikaciji na koju se upućuje u Dodatku J-2, indeks [B].

3) Kada se funkcionalnost ATO GoA1/2 u vozilu implementira u novo projektovanim tipovima vozila, primjenjuju se indeks [84] i indeks [88] iz Dodatka A TSI CCS.

4) Kada se funkcionalnost ATO GoA1/2 u vozilu implementira u postojećim tipovima vozila i voznom parku u eksploataciji, primjenjuje se indeks [84], dok se indeks [88] može koristiti na dobrovoljnoj osnovi.

4.3. Funkcionalna i tehnička specifikacija interfejsa

4.3.1. Interfejs sa energetske podsystemom

Tabela 6

Interfejs sa energetske podsystemom

Referentna TSI LOC & PAS		Referentna TSI Energetika	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Geometrija glave pantografa	4.2.3.1	Gabarit pantografa	4.2.10
Geometrija glave pantografa	4.2.8.2.9.2		Prilog D
Rad u opsegu napona i frekvencija	4.2.8.2.2	Napon i frekvencija	4.2.3
Maksimalna struja iz nadzemnog kontaktnog voda (OCL)	4.2.8.2.4	Performanse vučnog napajanja	4.2.4
Faktor snage	4.2.8.2.6	Performanse vučnog napajanja	4.2.4
Maksimalna struja u stanju mirovanja	4.2.8.2.5	Struja u stanju mirovanja	4.2.5
Reaktivno kočenje sa povratom energije u nadzemni kontakt vod	4.2.8.2.3	Reaktivno (regenerativno) kočenje	4.2.6
Funkcija mjerenja potrošnje energije	4.2.8.2.8	Sistem za prikupljanje podataka o energiji na zemlji	4.2.17
Visina pantografa	4.2.8.2.9.1	Geometrija nadzemnog kontaktnog voda	4.2.9
Materijal kontaktne trake	4.2.8.2.9.2		
Materijal kontaktne trake	4.2.8.2.9.4	Materijal kontaktne žice	4.2.14
Statička kontaktna sila pantografa	4.2.8.2.9.5	Srednja kontaktna sila	4.2.11
Kontaktna sila pantografa i dinamičko ponašanje	4.2.8.2.9.6	Dinamičko ponašanje i kvalitet prikupljanja struje	4.2.12
Raspored pantografa	4.2.8.2.9.7	Razmak pantografa	4.2.13
Prolazak kroz fazni ili sistemski razdjelni odsjek	4.2.8.2.9.8	Razdjelni odsjek:	
		— fazni odsjek	4.2.15
		— sistemski odsjek	4.2.16
Električna zaštita voza	4.2.8.2.10	Rješenja za koordinaciju električne zaštite	4.2.7
Harmonici i dinamički efekti kod AC sistema	4.2.8.2.7	Harmonici i dinamički efekti kod AC sistema vučnog napajanja	4.2.8

4.3.2. Interfejs sa infrastrukturnim podsystemom

Tabela 7

Interfejs sa infrastrukturnim podsystemom

Referentna TSI LOC & PAS		Referentna TSI Infrastruktura	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka

Kinematički gabarit voznog parka	4.2.3.1.	Građevinski gabarit	4.2.3.1
		Rastojanje između osa kolosijeka	4.2.3.2
		Minimalni radijus vertikalne krivine	4.2.3.5
Parametar osovinskog opterećenja	4.2.3.2.1	Otpornost kolosijeka na vertikalna opterećenja	4.2.6.1
		Bočna otpornost kolosijeka	4.2.6.3
		Otpornost novih mostova na saobraćajna opterećenja	4.2.7.1
		Ekvivalentno vertikalno opterećenje za nove zemljane radove i efekti pritiska tla	4.2.7.2
Dinamičko ponašanje u vožnji	4.2.3.4.2.	Otpornost postojećih mostova i zemljanih radova na saobraćajna opterećenja	4.2.7.4
		Nedostatak nagiba (prilikom prolaska kroz krivinu)	4.2.4.3
Granične vrijednosti dinamičkog opterećenja pruge u vožnji	4.2.3.4.2.2	Otpornost kolosijeka na vertikalna opterećenja	4.2.6.1
		Bočna otpornost kolosijeka	4.2.6.3
Ekvivalentna konicitetnost	4.2.3.4.3	Ekvivalentna konicitetnost	4.2.4.5
Geometrijske karakteristike osovinskog sklopa	4.2.3.5.2.1	Nominalni kolosijek	4.2.4.1
Geometrijske karakteristike točkova	4.2.3.5.2.2	Profil glave šine za pravolinijski kolosijek	4.2.4.6
Automatski sistemi za promjenu širine kolosijeka	4.2.3.5.3	Geometrija skretnica i ukrštanja u eksploataciji	4.2.5.3
Minimalni radijus krivine	4.2.3.6	Minimalni radijus horizontalne krivine	4.2.3.4
Maksimalno prosječno usporenje	4.2.4.5.1	Uzdužna otpornost kolosijeka	4.2.6.2
		Dejstva usljed vuče i kočenja	4.2.7.1.5
Efekti vazdušne struje pri prolasku voza	4.2.6.2.1	Otpornost novih građevina iznad ili u blizini kolosijeka na saobraćajna opterećenja	4.2.7.3
Vazdušni talas pri prolasku čela voza	4.2.6.2.2	Maksimalne varijacije pritiska u tunelima	4.2.10.1
Maksimalne varijacije pritiska u tunelima	4.2.6.2.3	Rastojanje između osa kolosijeka	4.2.3.2
Bočni vjetar	4.2.6.2.4	Efekat bočnog vjetra	4.2.10.2
Aerodinamički efekat na tucanički kolosijek	4.2.6.2.5	Podizanje tucanika (usljed aerodinamičkih efekata voza)	4.2.10.3
Sistem za ispuštanje otpadnih voda iz toaleta	4.2.11.3	Ispuštanje otpadnih voda iz toaleta	4.2.12.2
Spoljašnje čišćenje u perionici	4.2.11.2.2	Postrojenja za spoljašnje čišćenje voza	4.2.12.3
Interfejs za dopunu vode	4.2.11.5	Dopuna vode	4.2.12.4
Oprema za snabdijevanje gorivom	4.2.11.7	Snabdijevanje gorivom	4.2.12.5

Posebni zahtjevi za stacioniranje vozova	4.2.11.6	Električno napajanje sa zemljišnih priključaka	4.2.12.6

4.3.3. Interfejs sa operativnim podsistemom

Tabela 8

Interfejs sa operativnim podsistemom

Referentna TSI LOC & PAS		Referentna TSI Operacije	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Spasilačka sprega	4.2.2.2.4	Planovi za vanredne situacije	4.2.3.6.3
Parametar osovinskog opterećenja	4.2.3.2	Sastav voza	4.2.2.5
Performanse kočenja	4.2.4.5	Kočenje voza	4.2.2.6
Spoljašnja prednja i zadnja svjetla	4.2.7.1	Vidljivost voza	4.2.2.1
Sirena	4.2.7.2	Čujnost voza	4.2.2.2
Spoljašnja vidljivost	4.2.9.1.3	Zahtjevi za uočavanje signalnih oznaka i markera pored pruge	4.2.2.8
Optičke karakteristike vjetrobranskog stakla	4.2.9.2.2		
Unutrašnje osvjjetljenje	4.2.9.1.8		
Funkcija kontrole aktivnosti mašinovođe	4.2.9.3.1	Budnost mašinovođe	4.2.2.9
Uređaj za snimanje	4.2.9.6	Snimanje podataka o nadzoru u vozu	4.2.3.5 Prilog I

4.3.4. Interfejs sa podsistemom za upravljanje, komandovanje i signalizaciju

Tabela 9

Interfejs sa podsistemom za upravljanje, komandovanje i signalizaciju

Referentna TSI LOC & PAS		Referentna TSI CCS	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Gabarit	4.2.3.1	Položaj antena sistema za upravljanje, komandovanje i signalizaciju u vozilu	4.2.2
Karakteristike voznog parka kompatibilne sa sistemom za detekciju voza zasnovanim na kolosiječnim kolima	4.2.3.3.1.1	Kompatibilnost sa prugom postavljenim sistemima za detekciju voza: projektovanje vozila	4.2.10
		Elektromagnetna kompatibilnost između voznog parka i prugom postavljene opreme za upravljanje, komandovanje i signalizaciju	4.2.11

Karakteristike voznog parka kompatibilne sa sistemom za detekciju voza zasnovanim na brojačima osovina	4.2.3.3.1.2	Položaj antena sistema za upravljanje, komandovanje i signalizaciju u vozilu	4.2.10
		Elektromagnetna kompatibilnost između voznog parka i prugom postavljene opreme za upravljanje, komandovanje i signalizaciju	4.2.11
Karakteristike voznog parka kompatibilne sa uređajima petlje	4.2.3.3.1.3	Položaj antena sistema za upravljanje, komandovanje i signalizaciju u vozilu	4.2.10
Dinamičko ponašanje u vožnji	4.2.3.4.2	ETCS u vozilu: prosleđivanje informacija/naredbi i primanje podataka o stanju iz voznog parka	4.2.2
Tip kočionog sistema	4.2.4.3		
Naredba za hitno kočenje	4.2.4.4.1		
Naredba za servisno kočenje	4.2.4.4.2		
Naredba za dinamičko kočenje	4.2.4.4.4		
Magnetska kolosiječna kočnica	4.2.4.8.2		
Vrtložna kolosiječna kočnica	4.2.4.8.3		
Otvaranje vrata	4.2.5.5.6		
Zahtjevi u pogledu performansi	4.2.8.1.2		
Maksimalna snaga i struja iz nadzemnog kontaktnog voda	4.2.8.2.4		
Razdjelni odsjeci	4.2.8.2.9.8		
Radni sto mašinovođe — Ergonomija	4.2.9.1.6		
Funkcija daljinskog radio-upravljanja od strane osoblja za manevrisanje	4.2.9.3.6		
Zahtjevi za upravljanje ETCS režimima	4.2.9.3.8		
Status vuče	4.2.9.3.9		
Kontrola dima	4.2.10.4.2		
Performanse hitnog kočenja	4.2.4.5.2	Garantovane performanse i karakteristike kočenja voza	4.2.2
Performanse servisnog kočenja	4.2.4.5.3.		

Prednja svjetla	4.2.7.1.1	Terenski objekti za upravljanje, komandovanje i signalizaciju pored pruge	4.2.15
Spoljašnja vidljivost	4.2.9.1.3	Vidljivost terenskih objekata za upravljanje, komandovanje i signalizaciju pored pruge	4.2.15
Optičke karakteristike	4.2.9.2.2		
Uređaj za snimanje	4.2.9.6	Interfejs za snimanje podataka u regulatorne svrhe	4.2.14
Naredba za dinamičko kočenje (naredba za regenerativno kočenje)	4.2.4.4.4	Konfiguracija ETCS DMI (interfejs mašinovođa–mašina)	4.2.12
Magnetska kolosiječna kočnica (naredba)	4.2.4.8.2		
Vrtložna kolosiječna kočnica (naredba)	4.2.4.8.3		
Razdjelni odsjeci	4.2.8.2.9.8		
Kontrola dima	4.2.10.4.2		
Zahtjevi interfejsa sa automatskom vožnjom voza (ATO)	4.2.13	Funkcionalnost ATO sistema u vozilu	4.2.18
		Specifikacija sistemskih zahtjeva	Specifikacija na koju se upućuje u Dodatku A, Tabela A.2, indeks 84 TSI CCS
		ATO-OB / Vozni park FFFIS	Specifikacija na koju se upućuje u Dodatku A, Tabela A.2, indeks 88 TSI CCS
		ETCS u vozilu: prosleđivanje informacija/naredbi i primanje podataka o stanju iz voznog parka	4.2.2

4.3.5 Interfejs sa podsistemom telematskih aplikacija

Tabela 10

Interfejs sa podsistemom telematskih aplikacija

Referentna TSI LOC & PAS		Referentna TSI telematske aplikacije za putnike	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Informacije za putnike (PRM)	4.2.5	Ekran/Displej uređaja u vozu	4.2.13.1
Razglasni sistem	4.2.5.2	Automatski glasovni sistem i najave	4.2.13.2
Informacije za putnike (PRM)	4.2.5		

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

4.4. Pravila rada

1) U skladu sa osnovnim zahtjevima navedenim u Poglavlju 3, odredbe za rad voznog parka u okviru ove TSI opisane su u:

— tački 4.3.3 „Interfejs sa operativnim podsistemom“, koja se odnosi na relevantne tačke iz Poglavlja 4.2 ove TSI;

— tački 4.2.12 „Dokumentacija za rad i održavanje“.

2) Pravila rada razvijaju se u okviru sistema upravljanja bezbjednošću željezničkog prevoznika, uzimajući u obzir ove odredbe.

3) Posebno, pravila rada su neophodna da bi se obezbijedilo da voz zaustavljen na nagibu, kako je navedeno u tačkama 4.2.4.2.1 i 4.2.4.5.5 ove TSI (zahtjevi vezani za kočenje), bude imobilisan. Pravila rada za korišćenje razglasnog sistema, putničkog alarma, izlaza za hitne slučajeve i rukovanje pristupnim vratima razrađuju se uzimajući u obzir relevantne odredbe ove TSI i dokumentacije za rad.

3a) Za bezbjednosno kritične komponente, specifični operativni zahtjevi i zahtjevi za sljedljivost razvijaju se od strane projektanata/proizvođača u fazi projektovanja i kroz saradnju projektanata/proizvođača i nadležnih željezničkih prevoznika nakon što vozila uđu u eksploataciju.

4) Tehnička operativna dokumentacija opisana u tački 4.2.12.4 daje karakteristike voznog parka koje se moraju uzeti u obzir pri definisanju pravila rada u smanjenom režimu (degraded mode).

5) Postupci za podizanje i spasavanje se uspostavljaju (uključujući metode i sredstva za izvlačenje iskočenog voza iz šina ili voza koji nije u mogućnosti da se normalno kreće), uzimajući u obzir:

— odredbe o podizanju i dizanju opisane u tačkama 4.2.2.6 i 4.2.12.5 ove TSI;

— odredbe vezane za kočioni sistem za spasavanje opisane u tačkama 4.2.4.10 i 4.2.12.6 ove TSI.

6) Pravila bezbjednosti za radnike pored pruge ili putnike na peronima razvija subjekt (ili subjekti) odgovoran za fiksne instalacije, uzimajući u obzir relevantne odredbe ove TSI i tehničku dokumentaciju (npr. uticaj brzine).

4.5. Pravila održavanja

1) U skladu sa osnovnim zahtjevima navedenim u Poglavlju 3, odredbe za održavanje voznog parka u okviru ove TSI obuhvataju:

— tačku 4.2.11 „Servisiranje“;

— tačku 4.2.12 „Dokumentacija za rad i održavanje“.

2) Druge odredbe u tački 4.2 (tačke 4.2.3.4 i 4.2.3.5) preciziraju za određene karakteristike granične vrijednosti koje moraju biti provjerene tokom aktivnosti održavanja.

(2a) Bezbjednosno kritične komponente i njihovi specifični zahtjevi za servisiranje, održavanje i sljedljivost održavanja identifikuju se od strane projektanata/proizvođača u fazi projektovanja i kroz saradnju projektanata/proizvođača i nadležnih subjekata zaduženih za održavanje nakon što vozila uđu u eksploataciju.

3) Na osnovu gore pomenutih informacija i podataka navedenih u tački 4.2, odgovarajuće tolerancije i intervali za obezbjeđivanje usklađenosti sa osnovnim zahtjevima tokom čitavog životnog vijeka voznog parka definišu se na operativnom nivou održavanja, od strane i pod isključivom odgovornošću subjekata zaduženih za održavanje (nije u obuhvatu ocjene u odnosu na ovu TSI). Ova aktivnost uključuje:

— definisanje vrijednosti u eksploataciji tamo gdje nijesu navedene u ovoj TSI, ili gdje uslovi rada dozvoljavaju primjenu različitih graničnih vrijednosti u eksploataciji od onih navedenih u ovoj TSI;

— opravdanje vrijednosti u eksploataciji, dostavljanjem ekvivalentnih informacija onima koje se zahtijevaju u tački 4.2.12.3.1 „Dosije opravdanja projektovanja održavanja“.

4) Na osnovu gore pomenutih informacija, plan održavanja se definiše na operativnom nivou održavanja, od strane i pod isključivom odgovornošću subjekata zaduženih za održavanje (nije u obuhvatu ocjene u odnosu na ovu TSI), a sastoji se od struktuiranog skupa zadataka održavanja koji uključuju aktivnosti, testove i procedure, sredstva, kriterijume održavanja, periodičnost i potrebno radno vrijeme za sprovođenje zadataka održavanja.

5) Za softver u vozilu, projektant/proizvođač mora precizirati, za svaku izmjenu softvera u vozilu, sve zahtjeve i procedure održavanja (uključujući nadzor stanja, dijagnostiku događaja, metode i alate za ispitivanje, kao i potrebnu stručnu kompetenciju) koji su neophodni za postizanje osnovnih zahtjeva i vrijednosti navedenih u obaveznim zahtjevima ove TSI tokom čitavog životnog ciklusa (instalacija, normalan rad, kvarovi, popravke, provjere i održavanje, povlačenje iz upotrebe itd.)

4.6. Stručne kompetencije

1) Stručne kompetencije osoblja potrebne za rad voznog parka u okviru ove TSI nijesu utvrđene u ovoj TSI.

2) One su djelimično obuhvaćene TSI OPE.

4.7. Zdravstveni i bezbjednosni uslovi

1) Odredbe za zdravlje i bezbjednost osoblja potrebnog za rad i održavanje voznog parka u okviru ove TSI obuhvaćene su osnovnim zahtjevima br. 1.1, 1.3, 2.5.1, 2.6.1; tabela u Poglavlju 3.2 navodi tehničke tačke ove TSI u vezi sa tim osnovnim zahtjevima.

2) Posebno, sljedeće odredbe iz Poglavlja 4.2 propisuju mjere za zdravlje i bezbjednost osoblja:

— tačka 4.2.2.2.5: Pristup osoblja za spajanje i odvajanje vozova;

— tačka 4.2.2.5: Pasivna bezbjednost;

— tačka 4.2.2.8: Vrata za pristup osoblja i tereta;

— tačka 4.2.6.2.1: Efekti vazdušne struje na radnike pored kolosijeka;

— tačka 4.2.7.2.2: Zvučni pritisak sirene za upozorenje;

— tačka 4.2.8.4: Zaštita od električnih opasnosti;

— tačka 4.2.9: Kabina mašinovođe;

— tačka 4.2.10: Zaštita od požara i evakuacija.

4.8. Registar odobrenih tipova vozila Crne Gore

1) Karakteristike voznog parka koje moraju biti evidentirane u „Registru odobrenih tipova vozila Crne Gore“.

2) Vrijednosti koje se unose za parametre vezane za tehničke karakteristike voznog parka biće one iz tehničke dokumentacije koja prati sertifikat o tipskom ispitivanju. Stoga ova TSI zahtijeva da relevantne karakteristike budu evidentirane u tehničkoj dokumentaciji definisanoj u tački 4.2.12.

4.9. Provjere kompatibilnosti pruge prije upotrebe odobrenih vozila

Parametri podsistema „vozna sredstva — lokomotive i putnička željeznička vozila“ koje željeznički prevoznik koristi u svrhu provjere kompatibilnosti pruge opisani su u Dodatku D1 TSI OPE.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1. Definicija

1) Komponente interoperabilnosti su „bilo koja elementarna komponenta, grupa komponenti, podsastav ili kompletan sklop opreme ugrađen ili namijenjen za ugradnju u podsistem, od kojih interoperabilnost željezničkog sistema direktno ili indirektno zavisi.“

2) Pojam „komponenta“ obuhvata i materijalne predmete i nematerijalne predmete, kao što je softver.

3) Komponente interoperabilnosti (IC) opisane u Poglavlju 5.3 u nastavku su komponente:

— čija se specifikacija odnosi na zahtjev definisan u Poglavlju 4.2 ove TSI. Referenca na relevantnu tačku Poglavlja 4.2 data je u Poglavlju 5.3; ona definiše način na koji interoperabilnost željezničkog sistema zavisi od određene komponente.

Kada je zahtjev u Poglavlju 5.3 identifikovan kao predmet ocjene na nivou IC, ocjena istog zahtjeva na nivou podsistema nije potrebna.

— čija specifikacija može zahtijevati dodatne uslove, kao što su interfejs zahtjevi; ti dodatni zahtjevi su takođe precizirani u Poglavlju 5.3.

— i čija je procedura ocjenjivanja, nezavisno od povezanog podsistema, opisana u tački 6.1.

4) Oblast upotrebe komponente interoperabilnosti mora biti navedena i dokazana, kako je opisano za svaku od njih u Poglavlju 5.3.

5.2. novativno rješenje

1) Kao što je navedeno u Članu 10, inovativna rješenja mogu zahtijevati nove specifikacije i/ili nove metode ocjenjivanja. Takve specifikacije i metode ocjenjivanja razvijaju se postupkom opisanim u tački 6.1.5 kad god se predviđa inovativno rješenje za komponentu interoperabilnosti.

5.3. Specifikacija komponente interoperabilnosti

Komponente interoperabilnosti navedene su i specificirane u nastavku:

5.3.1. Automatska centralna sprega

Automatska sprega mora biti projektovana i ocijenjena za oblast upotrebe definisanu kroz:

1) Tip krajnjeg spajanja (mehanički i pneumatski interfejs glave);

Automatska sprega „tip 10“ mora biti usklađena sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [36].

Napomena: tipovi automatskih sprega osim tipa 10 ne smatraju se IC (specifikacija nije javno dostupna).

2) Zatezne i pritisne sile koje može da izdrži;

3) Ove karakteristike moraju se ocijeniti na nivou IC.

5.3.2. Ručna krajnja sprega

Ručna krajnja sprega mora biti projektovana i ocijenjena za oblast upotrebe definisanu kroz:

1) Tip krajnjeg spajanja (mehanički interfejs).

„UIC tip“ mora se sastojati od odbojnika, vučnog aparata i sistema zavrtnja-spojnice (screw coupling) u skladu sa zahtjevima koji se odnose na putničke vagone iz specifikacije na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [37] i specifikacije na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [38]; jedinice koje nijesu putnički vagoni, a imaju ručne spregne sisteme, moraju biti opremljene odbojnikom, vučnim aparatom i sistemom zavrtnja-spojnice u skladu sa relevantnim dijelovima specifikacija na koje se upućuje u Dodatku J-1, indeks [37] i Dodatku J-1, indeks [38].

Napomena: drugi tipovi ručnih krajnjih sprega ne smatraju se IC (specifikacija nije javno dostupna).

2) Zatezne i pritisne sile koje može da izdrži.

3) Ove karakteristike moraju se ocijeniti na nivou IC.

5.3.3. Spasilačke spregne

Spasilačka sprega mora biti projektovana i ocijenjena za oblast upotrebe definisanu kroz:

1) Tip krajnje spregne sa kojom može da se poveže.

Spasilačka sprega koja se povezuje sa automatskom spregom „tip 10“ mora biti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [39].

Napomena: drugi tipovi spasilačkih sprega ne smatraju se IC (specifikacija nije javno dostupna).

2) Zatezne i pritisne sile koje može da izdrži.

3) Način na koji je predviđeno da se ugradi na spasilačku jedinicu.

4) Ove karakteristike i zahtjevi navedeni u tački 4.2.2.2.4 ove TSI moraju se ocijeniti na nivou IC.

5.3.4. Točkovi

1) IC „automatski sistem za promjenu širine kolosijeka“ mora biti projektovan i ocijenjen za oblast upotrebe definisanu kroz:

— širine kolosijeka za koje je sistem projektovan;

— opseg maksimalnih statičkih osovinskih opterećenja (koja odgovaraju projektnoj masi pod normalnim opterećenjem, kako je definisano u tački 4.2.2.10 ove TSI);

— opseg nominalnih prečnika gazne površine točkova;

— maksimalnu projektovanu brzinu jedinice;

— tip(ove) uređaja za promjenu širine kolosijeka za koje je sistem projektovan, uključujući nominalnu brzinu prolaska kroz uređaj(e) za promjenu širine kolosijeka i maksimalne aksijalne sile tokom procesa automatske promjene širine.

2) Automatski sistem za promjenu širine kolosijeka mora biti u skladu sa zahtjevima iz tačke 4.2.3.5.3; ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC, kako je navedeno u tački 6.1.3.1a.

5.3.5. WSP (Sistem zaštite od klizanja točkova)

IC „sistem zaštite od klizanja točkova (WSP)“ mora biti projektovan i ocijenjen za oblast upotrebe definisanu kroz:

1) Kočioni sistem pneumatskog tipa.

Napomena: WSP se ne smatra IC za druge tipove kočionih sistema, kao što su hidraulički, dinamički i kombinovani sistemi kočenja, te se ova tačka u tim slučajevima ne primjenjuje.

2) Maksimalnu radnu brzinu.

3) WSP sistem mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa performansama sistema zaštite od klizanja točkova, izraženim u tački 4.2.4.6.2 ove TSI.

Sistem za nadzor obrtanja točkova može biti uključen kao opcija.

5.3.6. Prednja svjetla

1) Prednje svjetlo mora biti projektovano i ocijenjeno bez ikakvih ograničenja u vezi sa oblašću upotrebe.

2) Prednje svjetlo mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa bojom i svjetlosnim intenzitetom definisanim u tački 4.2.7.1.1. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.7. Označna svjetla

1) Označno svjetlo mora biti projektovano i ocijenjeno bez ikakvih ograničenja u vezi sa oblašću upotrebe.

2) Označno svjetlo mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa bojom i svjetlosnim intenzitetom definisanim u tački 4.2.7.1.2. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.8. Završna svjetla

1) Završno svjetlo mora biti projektovano i ocijenjeno za oblast upotrebe: fiksno svjetlo ili prenosivo svjetlo.

2) Završno svjetlo mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa bojom i svjetlosnim intenzitetom definisanim u tački 4.2.7.1.3. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

3) Za prenosiva završna svjetla, interfejs za pričvršćivanje na vozilo mora biti u skladu sa Dodatkom E TSI WAG.

5.3.9. Sirene

1) Sirena mora biti projektovana i ocijenjena za oblast upotrebe definisanu nivoom zvučnog pritiska na referentnom vozilu (ili pri referentnoj integraciji); ova karakteristika može biti pogođena integracijom sirene u određeno vozilo.

2) Sirena mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa zvučnim signalima definisanim u tački 4.2.7.2.1. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.10. Pantograf

Pantograf mora biti projektovan i ocijenjen za oblast upotrebe definisanu kroz:

1) Tip sistema napona, kako je definisano u tački 4.2.8.2.1.

U slučaju kada je projektovan za različite sisteme napona, moraju se uzeti u obzir različiti skupovi zahtjeva.

2) Jednu od 3 geometrije glave pantografa specificirane u tački 4.2.8.2.9.2.

3) Strujni kapacitet, kako je definisano u tački 4.2.8.2.4.

4) Maksimalnu struju u stanju mirovanja za AC i DC sisteme, kako je definisano u tački 4.2.8.2.5. Za DC sisteme napajanja od 1,5 kV mora se uzeti u obzir materijal kontaktne žice.

5) Maksimalnu radnu brzinu: ocjena maksimalne radne brzine vrši se kako je definisano u tački 4.2.8.2.9.6.

6) Opseg visine za dinamičko ponašanje: standardni, i/ili za sisteme širine kolosijeka 1 520 mm ili 1 524 mm.

7) Gore navedeni zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

8) Radni opseg po visini pantografa definisan u tački 4.2.8.2.9.1.2, geometrija glave pantografa definisana u tački 4.2.8.2.9.2, strujni kapacitet pantografa definisan u tački 4.2.8.2.9.3, statička kontaktna sila pantografa definisana u tački 4.2.8.2.9.5 i dinamičko ponašanje samog pantografa definisano u tački 4.2.8.2.9.6 takođe se ocjenjuju na nivou IC.

5.3.11. Klizne trake

Klizne trake su zamjenljivi dijelovi glave pantografa koji su u kontaktu sa kontaktnom žicom. Klizne trake moraju biti projektovane i ocijenjene za oblast upotrebe definisanu kroz:

- 1) Njihovu geometriju, kako je definisano u tački 4.2.8.2.9.4.1.
- 2) Materijal kliznih traka, kako je definisano u tački 4.2.8.2.9.4.2.
- 3) Tip sistema napona, kako je definisano u tački 4.2.8.2.1.
- 4) Strujni kapacitet, kako je definisano u tački 4.2.8.2.4.
- 5) Maksimalnu struju u stanju mirovanja, kako je definisano u tački 4.2.8.2.5.
- 6) Gore navedeni zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.12. Glavni prekidač

Glavni prekidač mora biti projektovan i ocijenjen za oblast upotrebe definisanu kroz:

- 1) Tip sistema napona, kako je definisano u tački 4.2.8.2.1.
- 2) Strujni kapacitet, kako je definisano u tački 4.2.8.2.4 (maksimalna struja).
- 3) Gore navedeni zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.
- 4) Isključenje (tripping) mora biti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [22] (vidi tačku 4.2.8.2.10); ovo se ocjenjuje na nivou IC.

5.3.13. Sjedište mašinovođe

- 1) Sjedište mašinovođe mora biti projektovano i ocijenjeno za oblast upotrebe definisanu opsegom mogućih podešavanja po visini i u uzdužnom položaju.
- 2) Sjedište mašinovođe mora biti u skladu sa zahtjevima specificiranim na nivou komponente u tački 4.2.9.1.5. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.14. Priključak za pražnjenje toaleta

- 1) Priključak za pražnjenje toaleta mora biti projektovan i ocijenjen bez ikakvih ograničenja u vezi sa oblašću upotrebe.
- 2) Priključak za pražnjenje toaleta mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa dimenzijama, kako je definisano u tački 4.2.11.3. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

5.3.15. Ulazni priključak za rezervoare vode

- 1) Ulazni priključak za rezervoare vode mora biti projektovan i ocijenjen bez ikakvih ograničenja u vezi sa oblašću upotrebe.
- 2) Ulazni priključak za rezervoare vode mora biti u skladu sa zahtjevima u vezi sa dimenzijama, kako je definisano u tački 4.2.11.5. Ovi zahtjevi ocjenjuju se na nivou IC.

6. OCJENA USKLAĐENOSTI ILI PODOBNOSTI ZA UPOTREBU I „EC“ VERIFIKACIJA

6.1. Komponente interoperabilnosti

6.1.1. Ocjena usklađenosti

- 1) EC izjava o usklađenosti ili podobnosti za upotrebu mora biti sastavljena od strane proizvođača ili njegovog ovlašćenog zastupnika sa sjedištem u Crnoj Gori prije stavljanja komponente interoperabilnosti na tržište.
- 2) Ocjena usklađenosti ili podobnosti za upotrebu komponente interoperabilnosti mora se izvršiti u skladu sa propisanim modulom (modulima) za tu konkretnu komponentu, definisanim u tački 6.1.2 ove TSI.
- 3) U slučaju posebnog slučaja koji se odnosi na komponentu definisanu kao komponenta interoperabilnosti u odjeljku 5.3, odgovarajući zahtjev može biti dio verifikacije na nivou komponente interoperabilnosti samo ukoliko komponenta ostaje u skladu sa poglavljima 4 i 5, i ukoliko se posebni slučaj ne odnosi na nacionalno pravilo.

U ostalim slučajevima, verifikacija se sprovodi na nivou podsistema; kada se na komponentu primjenjuje nacionalno pravilo, Crna Gora može definisati relevantne postupke ocjene usklađenosti.

6.1.2. Primjena modula

Moduli za EC sertifikaciju usklađenosti komponenti interoperabilnosti:

Modul CA	Interna kontrola proizvodnje

Modul CA1	Interna kontrola proizvodnje uz provjeru proizvoda pojedinačnim ispitivanjem
Modul CA2	Interna kontrola proizvodnje uz provjeru proizvoda u nasumičnim intervalima
Modul CB	EC tipsko ispitivanje
Modul CC	Usklađenost sa tipom zasnovana na internoj kontroli proizvodnje
Modul CD	Usklađenost sa tipom zasnovana na sistemu upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa
Modul CF	Usklađenost sa tipom zasnovana na provjeri proizvoda
Modul CH	Usklađenost zasnovana na potpunom sistemu upravljanja kvalitetom
Modul CH1	Usklađenost zasnovana na potpunom sistemu upravljanja kvalitetom uz ispitivanje dizajna
Modul CV	Validacija tipa na osnovu iskustva u eksploataciji (podobnost za upotrebu)

1) Proizvođač ili njegov ovlašćeni zastupnik sa sjedištem u Crnoj Gori mora izabrati jedan od modula ili kombinaciju modula navedenih u sljedećoj tabeli za komponentu koja se ocjenjuje.:

TSI tačka	Komponente koje se ocjenjuju	Modul							
		CA	CA1 CA2	or	CB CC	+ CB CD	+ CB CF	+ CH	CH1
5.3.1	Automatska centralna sprega		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.2	Ručna krajnja sprega		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.3	Spasilačka sprega		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.4	Točak		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.4a	Automatski sistemi za promjenu širine kolosijeka		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.5	Sistem zaštite od klizanja točkova		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.6	Prednje svjetlo		X 1)		X	X		X 1)	X
5.3.7	Označno svjetlo		X 1)		X	X		X 1)	X
5.3.8	Završno svjetlo		X 1)		X	X		X 1)	X
5.3.9	Sirene		X 1)		X	X		X 1)	X
5.3.10	Pantograf		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.11	Klizne trake pantografa		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.12	Glavni prekidač		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.13	Sjedište mašinovođe		X 1)			X	X	X 1)	X
5.3.14	Priključak za pražnjenje toaleta	X			X			X	
5.3.15	Ulazni priključak za rezervoare vode	X			X			X	

1) Moduli CA1, CA2 ili CH mogu se koristiti samo u slučaju proizvoda proizvedenih prema dizajnu koji je razvijen i već korišćen za stavljanje proizvoda na tržište prije stupanja na snagu relevantnih TSI primjenljivih na te proizvode, pod uslovom da proizvođač dokaže prijavljenom tijelu da su revizija dizajna i tipsko ispitivanje već sprovedeni za prethodne primjene pod uporedivim uslovima i da su u skladu sa zahtjevima ove TSI. Ovo dokazivanje mora biti dokumentovano i

smatra se da pruža isti nivo dokaza kao modul CB ili ispitivanje dizajna u skladu sa modulom CH1.

2) Kada se za ocjenu mora koristiti određena procedura, pored zahtjeva navedenih u tački 4.2, to je precizirano u tački 6.1.3 u nastavku.

6.1.3. Posebne procedure ocjene za komponente interoperabilnosti

6.1.3.1. Točkovi (tačka 5.3.4)

1) Mehaničke karakteristike točka moraju se dokazati proračunima mehaničke čvrstoće, uzimajući u obzir tri slučaja opterećenja: pravolinijska pruga (centriran osovinski sklop), krivina (obodni vijenac pritisnut uz šinu) i prolazak kroz skretnice i ukrštanja (unutrašnja površina obodnog vijenca pritisnuta uz šinu), kako je navedeno u specifikaciji na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [40].

2) Za kovane i valjane točkove, kriterijumi odlučivanja definisani su u specifikaciji na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [40]; ukoliko proračun pokaže vrijednosti iznad kriterijuma odlučivanja, mora se sprovesti ispitivanje na klupi u skladu sa istom specifikacijom, kako bi se dokazala usklađenost.

3) Ostali tipovi točkova dozvoljeni su za vozila ograničena na nacionalnu upotrebu. U tom slučaju, kriterijumi odlučivanja i kriterijumi zamora materijala moraju biti precizirani u nacionalnim propisima.

4) Pretpostavke o uslovima opterećenja za maksimalnu vertikalnu statičku silu moraju biti izričito navedene u tehničkoj dokumentaciji, kako je utvrđeno u tački 4.2.12.

Termomehaničko ponašanje:

5) Ako se točak koristi za kočenje jedinice pomoću obodnih kočnica, točak mora biti termomehanički provjeren uzimajući u obzir maksimalnu predviđenu energiju kočenja. Točak mora biti predmet ocjene usklađenosti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [40], kako bi se provjerilo da li su bočni pomjeraj oboda tokom kočenja i zaostala naprezanja u granicama tolerancija definisanih kroz propisane kriterijume odlučivanja.

Verifikacija točkova:

6) Mora postojati procedura verifikacije kako bi se osiguralo da u fazi proizvodnje nema defekata koji bi mogli štetno uticati na bezbjednost usljed promjena u mehaničkim karakteristikama točkova.

Mora se provjeriti vlačna čvrstoća materijala točka, tvrdoća gazne površine, žilavost loma, otpornost na udar, karakteristike materijala i čistoća materijala.

Procedura verifikacije mora precizirati uzorkovanje serije koje se koristi za svaku karakteristiku koja se provjerava.

7) Dozvoljen je i drugi metod ocjene usklađenosti za točkove pod istim uslovima kao za osovinske sklopove; ti uslovi su opisani u tački 6.2.3.7.

8) U slučaju inovativnog dizajna za koji proizvođač nema dovoljno iskustvenih podataka, točak treba biti predmet ocjene podobnosti za upotrebu (modul CV; vidi takođe tačku 6.1.6).

6.1.3.1a. Automatski sistem za promjenu širine kolosijeka (tačka 5.3.4a)

1) Procedura ocjene mora se zasnivati na planu validacije koji obuhvata sve aspekte navedene u tačkama 4.2.3.5.3 i 5.3.4a.

2) Plan validacije mora biti usklađen sa analizom bezbjednosti zahtijevanom u tački 4.2.3.5.3 i mora definisati potrebne ocjene u svim sljedećim fazama:

- Revizija dizajna;
- Statička ispitivanja (ispitivanja na klupi i integracija u ispitivanja postolja/jedinice);
- Ispitivanje na uređajima za promjenu širine kolosijeka, reprezentativno za uslove u eksploataciji;
- Ispitivanja na pruzi, reprezentativna za uslove u eksploataciji.

3) U vezi sa dokazivanjem usklađenosti sa tačkom 4.2.3.5.3 (5), pretpostavke koje se uzimaju u obzir za analizu bezbjednosti, a odnose se na vozilo u koje je sistem namijenjen da bude integrisan i na profil misije tog vozila, moraju biti jasno dokumentovane.

4) Automatski sistem za promjenu širine kolosijeka može biti predmet ocjene podobnosti za upotrebu (modul CV; vidi takođe tačku 6.1.6).

5) Sertifikat koji izdaje Prijavljeno tijelo odgovorno za ocjenu usklađenosti mora sadržati i uslove upotrebe prema tački 5.3.4a (1), i tip(ove) i uslove rada uređaja za promjenu širine kolosijeka za koje je automatski sistem ocijenjen.

6.1.3.2. Sistem zaštite od klizanja točkova (tačka 5.3.5)

1) Sistem zaštite od klizanja točkova mora biti verifikovan u skladu sa metodologijom definisanom u specifikaciji na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [15].

2) U slučaju inovativnog dizajna za koji proizvođač nema dovoljno iskustvenih podataka, sistem zaštite od klizanja točkova treba biti predmet ocjene podobnosti za upotrebu (modul CV; vidi takođe tačku 6.1.6).

6.1.3.3. Prednja svjetla (tačka 5.3.6)

1) Boja i svjetlosni intenzitet prednjih svjetala moraju se testirati u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [20].

6.1.3.4. Označna svjetla (tačka 5.3.7)

1) Boja i svjetlosni intenzitet označnih svjetala, kao i spektralna raspodjela zračenja svjetlosti iz označnih svjetala, moraju se testirati u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [20].

6.1.3.5. Završna svjetla (tačka 5.3.8)

1) Boja i svjetlosni intenzitet završnih svjetala moraju se testirati u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [20].

6.1.3.6. Sirena (tačka 5.3.9)

1) Zvukovi i nivoi zvučnog pritiska sirene za upozorenje moraju se mjeriti i verifikovati u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [21].

6.1.3.7. Pantograf (tačka 5.3.10)

1) Za pantografe za DC sisteme, maksimalna struja u stanju mirovanja do graničnih vrijednosti definisanih u tački 4.2.8.2.5 mora se verifikovati u sljedećim uslovima:

— pantograf mora biti u kontaktu sa 2 bakarne kontaktne žice ili 2 bakarne žice legirane srebrom, svaka poprečnog presjeka 100 mm², za sistem napajanja od 1,5 kV,

— pantograf mora biti u kontaktu sa 1 bakarnom kontaktnom žicom poprečnog presjeka 100 mm² za sistem napajanja od 3 kV.

(1a) Za pantografe za DC sisteme temperatura kontaktne žice pri struji u stanju mirovanja mora se procijeniti mjerenjima u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [24].

2) Za sve pantografe, statička kontaktna sila mora se verifikovati u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [23].

3) Dinamičko ponašanje pantografa u vezi sa prikupljanjem struje mora se ocijeniti simulacijom u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [41].

Simulacije se moraju izvesti korišćenjem najmanje dvije različite vrste kontaktnih mreža; podaci za simulaciju moraju odgovarati dionicama pruga upisanim kao TSI usklađene u registru infrastrukture za odgovarajuću brzinu i sistem napajanja, do maksimalne projektovane brzine predloženog pantografa kao IC.

Dozvoljeno je izvoditi simulacije korišćenjem vrsta kontaktnih mreža koje su u procesu IC sertifikacije ili deklaracije, pod uslovom da ispunjavaju ostale zahtjeve TSI ENE. Kvalitet prikupljanja struje dobijen simulacijom mora biti u skladu sa tačkom 4.2.8.2.9.6 za podizanje, srednju kontakt silu i standardnu devijaciju za svaku od kontaktnih mreža.

Ako su rezultati simulacija prihvatljivi, mora se sprovesti dinamičko ispitivanje na terenu korišćenjem reprezentativne dionice jedne od dvije vrste kontaktne mreže korišćene u simulaciji.

Karakteristike interakcije moraju se mjeriti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Dodatku J-1, indeks [42]. Kada je riječ o mjerenju podizanja, mora se mjeriti podizanje najmanje dvije fiksne konzole.

Testirani pantograf mora biti montiran na vozno sredstvo koje proizvodi srednju kontakt silu unutar gornjih i donjih granica zahtijevanih u tački 4.2.8.2.9.6, do projektovane brzine pantografa. Testovi se moraju izvoditi u oba smjera vožnje.

Za pantografe namijenjene radu na sistemima širine kolosijeka 1 435 mm i 1 668 mm, testovi moraju obuhvatiti dionice pruge sa niskom visinom kontaktne žice (definisana kao između 5,0 i 5,3 m) i dionice sa visokom visinom kontaktne žice (definisana kao između 5,5 i 5,75 m).

Za pantografe namijenjene radu na sistemima širine kolosijeka 1 520 mm i 1 524 mm, testovi moraju obuhvatiti dionice pruge sa visinom kontaktne žice između 6,0 i 6,3 m.

Testovi se moraju izvoditi za najmanje 3 inkrementa brzine, do i uključujući projektovanu brzinu testiranog pantografa.

Interval između uzastopnih testova ne smije biti veći od 50 km/h.

Izmjereni kvalitet prikupljanja struje mora biti u skladu sa tačkom 4.2.8.2.9.6 za podizanje, i ili srednju kontakt silu i standardnu devijaciju ili procenat varijacije.

Ako su sve gore navedene ocjene uspješno položene, dizajn testiranog pantografa smatra se usklađenim sa TSI u pogledu kvaliteta prikupljanja struje.

Za upotrebu pantografa koji posjeduje EC deklaraciju o verifikaciji na različitim dizajnima voznih sredstava, dodatni testovi potrebni na nivou voznog sredstva u vezi sa kvalitetom prikupljanja struje specificirani su u tački 6.2.3.20.

6.1.3.8. Kontaktne letvice (tačka 5.3.11)

1) Kontaktne letvice moraju biti provjerene kako je navedeno u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [43].

2) Kontaktne letvice, kao zamjenljivi dijelovi glave pantografa, moraju se provjeriti istovremeno kada i pantograf (vidi tačku 6.1.3.7) u pogledu kvaliteta sakupljanja struje.

3) U slučaju upotrebe materijala za koji proizvođač nema dovoljno povratnih iskustava, kontaktne letvice treba biti predmet ocjene podobnosti za upotrebu (modul CV; vidi također tačku 6.1.6).

6.1.4. Faze projekta u kojima je potrebna ocjena

1) U Prilogu H detaljno je navedeno u kojim fazama projekta se mora izvršiti ocjena za zahtjeve koji se odnose na interoperabilne komponente:

(a) faza projektovanja i razvoja:

— pregled projektne dokumentacije i/ili ispitivanje projekta,

— tipsko ispitivanje: ispitivanje radi provjere projekta, ako i kako je definisano u tački 4.2;

(b) faza proizvodnje: rutinsko ispitivanje radi provjere usklađenosti proizvodnje.

Subjekt nadležan za ocjenu rutinskih ispitivanja određuje se u skladu sa izabranim modulom ocjenjivanja.

2) Prilog H je strukturiran u skladu sa tačkom 4.2; zahtjevi i njihova ocjena koji se odnose na interoperabilne komponente identifikovani su u tački 5.3 upućivanjem na određene tačke iz odjeljka 4.2; gdje je to primjenljivo, data je i referenca na podtačku tačke 6.1.3 iznad.

6.1.5. Inovativna rješenja

1) Ako se predloži inovativno rješenje (kako je definisano u članu 10) za interoperabilnu komponentu, proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik sa sjedištem u Crnoj Gori mora primijeniti postupak opisan u članu 10.

6.1.6. Ocjena podobnosti za upotrebu

1) Ocjena podobnosti za upotrebu u skladu sa procedurom validacije tipa na osnovu iskustva iz eksploatacije (modul CV) može biti dio postupka ocjene za sljedeće interoperabilne komponente:

— točkovi (vidi tačku 6.1.3.1);

— automatski sistem promjene širine kolosijeka (vidi tačku 6.1.3.1a);

— sistem zaštite od blokiranja točkova pri kočenju (vidi tačku 6.1.3.2);

— kontaktne letvice (vidi tačku 6.1.3.8);

- 2) Prije započinjanja ispitivanja u eksploataciji, mora se koristiti odgovarajući modul (CB ili CH1) za sertifikaciju projektne dokumentacije komponente;
- 3) Ispitivanja u eksploataciji organizuju se na prijedlog proizvođača, koji mora postići dogovor sa željezničkim preduzećem o njegovom učešću u takvoj ocjeni.

6.2. Podsystem željeznička voz

6.2.1. EC verifikacija (opšte)

- 1) EC verifikacione procedure koje se primjenjuju na podsystem željeznička vozila.
- 2) EC verifikaciona procedura jedinice željezničkih vozila mora se sprovoditi u skladu sa propisanim modulom/modulima navedenim u tački 6.2.2 ove TSI.
- 3) Kada podnosilac zahtjeva primijeni postupak ocjenjivanja u prvoj fazi, koji obuhvata fazu projektovanja ili faze projektovanja i proizvodnje, tijelo za ocjenjivanje po njegovom izboru izdaje Međuispravu o verifikaciji (ISV), a sastavlja se i EC deklaracija o međusaglasnosti podsistema..

6.2.2. Primjena modula

Moduli za EC verifikaciju podsistema:

Modul SB	EC ispitivanje tipa
Modul SD	EC verifikacija zasnovana na sistemu upravljanja kvalitetom proizvodnog procesa
Modul SF	EC verifikacija zasnovana na provjeri proizvoda
Modul SH1	EC verifikacija zasnovana na potpunom sistemu upravljanja kvalitetom uz ispitivanje projekta

- 1) Podnosilac zahtjeva mora izabrati jednu od sljedećih kombinacija modula: (SB + SD) ili (SB + SF) ili (SH1) za svaki odgovarajući podsystem (ili dio podsistema). Ocjenjivanje se zatim sprovodi u skladu sa izabranom kombinacijom modula.
- 2) Kada je za jedan podsystem potrebna više EC verifikacija (npr. prema nekoliko TSI-ja koji se odnose na isti podsystem), a koje zahtijevaju verifikaciju zasnovanu na istoj procjeni proizvodnje (modul SD ili SF), dozvoljeno je kombinovati više ocjena po modulu SB sa jednom ocjenom po proizvodnom modulu (SD ili SF). U tom slučaju, ISV-ovi se izdaju za faze projektovanja i razvoja u skladu sa modulom SB.
- 3) Rok važenja sertifikata o ispitivanju tipa ili projekta mora biti naznačen u skladu sa odredbama za fazu B iz tačke 7.1.3 „Pravila u vezi sa EC verifikacijom“ ove TSI.
- 4) Kada se za ocjenjivanje mora koristiti poseban postupak, pored zahtjeva navedenih u tački 4.2 ove TSI, to je precizirano u tački 6.2.3 ispod.

6.2.3. Posebni postupci ocjenjivanja za podsysteme

6.2.3.1. Uslovi opterećenja i izmjerena masa (tačka 4.2.2.10)

- 1) Izmjerena masa mora se utvrditi za uslov opterećenja koji odgovara „projektnoj masi u radnom stanju“, izuzev potrošnog materijala za koji nema ograničenja (na primjer, „mrtva masa“ je prihvatljiva).
- 2) Dozvoljeno je da se drugi uslovi opterećenja izvedu proračunom.
- 3) Kada je vozilo proglašeno usklađenim sa tipom (u skladu sa tačkama 6.2.2 i 7.1.3):
 - izmjerena ukupna masa vozila u uslovu opterećenja „projektna masa u radnom stanju“ ne smije prelaziti za više od 3 % prijavljenu ukupnu masu vozila za taj tip, koja je navedena u sertifikatu o ispitivanju tipa ili projekta „EC“ verifikacije i u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12;
 - dodatno, za jedinice čija je maksimalna projektna brzina veća ili jednaka 250 km/h, masa po osovini za uslove opterećenja „projektna masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ i „operativna masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ ne smije prelaziti za više od 4 % prijavljenu masu po osovini za isti uslov opterećenja.

6.2.3.2. Opterećenje točka (tačka 4.2.3.2.2)

1) Opterećenje točka mora se mjeriti uzimajući u obzir uslov opterećenja „projektna masa u radnom stanju“ (sa istim izuzetkom kao u tački 6.2.3.1 iznad).

6.2.3.3. Bezbijednost od iskliznuća pri vožnji po uvijenom kolosijeku (tačka 4.2.3.4.1)

1) Dokazivanje usklađenosti mora se sprovesti u skladu sa jednom od metoda navedenih u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [9].

2) Za jedinice namijenjene za eksploataciju na sistemu od 1 520 mm dozvoljene su alternativne metode ocjenjivanja usklađenosti.

6.2.3.4. Dinamičko ponašanje u vožnji – tehnički zahtjevi (tačka 4.2.3.4.)

1) Za jedinice projektovane za eksploataciju na sistemu od 1 435 mm, 1 524 mm ili 1 668 mm, dokazivanje usklađenosti mora se sprovesti u skladu sa specifikacijom iz Priloga J-1, indeks [9]. Parametri opisani u tačkama 4.2.3.4.2.1 i 4.2.3.4.2.2 moraju se ocijeniti korišćenjem kriterijuma definisanih u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [9].

The parameters described in points 4.2.3.4.2.1 and 4.2.3.4.2.2 shall be assessed using criteria defined in the specification referenced in Appendix J-1, index [9].

6.2.3.5. Ocjena usklađenosti sa zahtjevima bezbjednosti

Dokazivanje usklađenosti sa zahtjevima bezbjednosti iz tačke 4.2 mora se sprovesti na sljedeći način:

1) Obim ove ocjene mora biti striktno ograničen na projektovanje željezničkih vozila, uzimajući u obzir da se eksploatacija, ispitivanje i održavanje sprovode u skladu sa pravilima koje definiše podnosilac zahtjeva (kako je opisano u tehničkom dosijeu).

Napomene:

– Prilikom definisanja zahtjeva za ispitivanje i održavanje, podnosilac zahtjeva mora uzeti u obzir nivo bezbjednosti koji treba ispuniti (dosljednost); dokazivanje usklađenosti obuhvata i zahtjeve za ispitivanje i održavanje.

– Drugi podsistemi i ljudski faktori (greške) ne smiju se uzimati u obzir.

2) Sve pretpostavke koje se uzimaju u obzir za profil misije moraju biti jasno dokumentovane u dokazivanju.

3) Usklađenost sa zahtjevima bezbjednosti navedenim u tačkama 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 i 4.2.5.5.9, u pogledu nivoa ozbiljnosti/posljedica povezanih sa scenarijima opasnih kvarova, mora se dokazati jednom od sljedeće dvije metode:

1. Primjena usklađenog kriterijuma prihvatljivosti rizika povezanog sa ozbiljnošću navedenom u tački 4.2 (npr. „smrtni slučajevi“ za vanredno kočenje).

– Podnosilac zahtjeva može izabrati ovu metodu, pod uslovom da postoji dostupan usklađeni kriterijum prihvatljivosti rizika definisan u CSM o procjeni rizika.

– Podnosilac zahtjeva mora dokazati usklađenost sa usklađenim kriterijumom primjenom Aneksa I-3 CSM o procjeni rizika.

– Sljedeći principi (ili njihova kombinacija) mogu se koristiti za dokazivanje: sličnost sa referentnim sistemom(ima); primjena pravila dobre prakse; primjena eksplicitne procjene rizika (npr. probabilistički pristup).

– Podnosilac zahtjeva mora imenovati tijelo za ocjenu dokazivanja koje dostavlja: prijavljeno tijelo izabrano za podsistem željeznička vozila ili ocjenjivačko tijelo definisano u CSM o procjeni rizika.

– Dokazivanje mora biti priznato u Crnoj Gori; ili

2. Primjena procjene i ocjenjivanja rizika u skladu sa CSM o procjeni rizika, u cilju definisanja kriterijuma prihvatljivosti rizika koji će se koristiti, i dokazivanja usklađenosti sa tim kriterijumom.

– Podnosilac zahtjeva može u svakom slučaju izabrati ovu metodu.

– Podnosilac zahtjeva mora imenovati ocjenjivačko tijelo za ocjenu dokazivanja koje dostavlja, kako je definisano u CSM o procjeni rizika.

– Izvještaj o ocjeni bezbjednosti mora biti dostavljen u skladu sa zahtjevima definisanim u CSM o procjeni rizika i njegovim izmjenama.

– Izvještaj o ocjeni bezbjednosti mora biti uzet u obzir od strane nadležnog organa za odobravanje, u skladu sa tačkom 2.5.6 Aneksa I i članom 152) CSM o procjeni rizika.

4) Za svaku TSI tačku navedenu u tački 3) iznad, relevantni dokumenti koji prate EC deklaraciju o verifikaciji (npr. EC sertifikat izdat od strane prijavljenog tijela ili izvještaj o ocjeni bezbjednosti) moraju eksplicitno navesti „korišćenu metodu“ („1“ ili „2“); u slučaju metode „2“, moraju takođe navesti i „korišćeni kriterijum prihvatljivosti rizika“.

6.2.3.6. Projektne vrijednosti za nove profile točkova (tačka 4.2.3.4.3.1)

1) Za jedinice projektovane za eksploataciju na kolosijeku širine 1 435 mm, profil točka i razmak između aktivnih površina točkova (dimenzija SR na Slici 1, tačka 4.2.3.5.2.1) moraju biti odabrani tako da se obezbijedi da granična vrijednost ekvivalentne koničnosti, utvrđena u Tabeli 11 ispod, ne bude prekoračena kada se projektovana osovina sa točkovima kombinuje sa svakim uzorkom parametara kolosijeka, kako je navedeno u Tabeli 12 ispod.

Procjena ekvivalentne koničnosti utvrđena je u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [9].

Tabela 11

Granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti pri projektovanju

Maksimalna radna brzina vozila (km/h)	Granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti	Uslovi ispitivanja (vidi Tabelu 12)
≤ 60	N/A	N/A
> 60 i < 190	0,30	Sve
≥ 190 i ≤ 230	0,25	1, 2, 3, 4, 5 i 6
> 230 i ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 i 6
> 280 i ≤ 300	0,10	1, 3, 5 i 6
> 300	0,10	1 i 3

Tabela 12.

Uslovi ispitivanja kolosijeka za ekvivalentnu koničnost reprezentativnu za mrežu

Svi profili šina definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [44].

Uslov ispitivanja br.	Profil glave šine	Nagib šine	Širina kolosijeka
1	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 435 mm
2	presjek šine 60 E 1	1 u 40	1 435 mm
3	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 437 mm
4	presjek šine 60 E 1	1 u 40	1 437 mm
5	presjek šine 60 E 2	1 u 40	1 435 mm
6	presjek šine 60 E 2	1 u 40	1 437 mm
7	presjek šine 54 E1	1 u 20	1 435 mm
8	presjek šine 54 E1	1 u 40	1 435 mm
9	presjek šine 54 E1	1 u 20	1 437 mm
10	presjek šine 54 E1	1 u 40	1 437 mm

Za osovine sa točkovima koje imaju neistrošene profile S1002 ili GV 1/40, kako su definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [45], sa razmakom aktivnih površina između 1 420 mm i 1 426 mm, smatra se da su zahtjevi iz ove tačke ispunjeni.

2) Za jedinice projektovane za eksploataciju na kolosijeku širine 1 524 mm, profil točka i razmak između aktivnih površina točkova moraju biti odabrani uzimajući u obzir sljedeće ulazne parametre:

Tabela 13**Projektne granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti**

Maksimalna radna brzina vozila (km/h)	Granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti	Uslovi ispitivanja (vidi Tabelu 14)
≤ 60	N/A	N/A
$> 60 \text{ i } \leq 190$	0,30	1, 2, 3, 4, 5 i 6
$> 190 \text{ i } \leq 230$	0,25	1, 2, 3 i 4
$> 230 \text{ i } \leq 280$	0,20	1, 2, 3 i 4
$> 280 \text{ i } \leq 300$	0,10	3, 4, 7 i 8
> 300	0,10	7 i 8

Tablela 14**Uslovi ispitivanja kolosijeka za ekvivalentnu koničnost**

Svi profili šina definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [44]

Uslov ispitivanja br.	Profil glave šine	Rail inclination	Nagib šine
1	presjek šine 60 E 1	1 u 40	1 524 mm
2	presjek šine 60 E 1	1 u 40	1 526 mm
3	presjek šine 60 E 2	1 u 40	1 524 mm
4	presjek šine 60 E 2	1 u 40	1 526 mm
5	presjek šine 54 E1	1 u 40	1 524 mm
6	presjek šine 54 E1	1 u 40	1 526 mm
7	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 524 mm
8	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 526 mm

Smatra se da su zahtjevi iz ove tačke ispunjeni za osovine sa točkovima koje imaju neistrošene profile S1002 ili GV 1/40, kako su definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [45], sa razmakom aktivnih površina od 1 510 mm.

3) Za jedinice projektovane za eksploataciju na kolosijeku širine 1 668 mm, granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti navedene u Tabeli 15 ne smiju biti prekoračene kada se projektovana osovina sa točkovima modeluje pri prelasku preko reprezentativnog uzorka uslova ispitivanja kolosijeka, kako je navedeno u Tabeli 16:

Tabela 15**Projektne granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti**

Maksimalna radna brzina vozila (km/h)	Granične vrijednosti ekvivalentne koničnosti	Uslovi ispitivanja (vidi Tabelu 16)
≤ 60	N/A	N/A
$> 60 \text{ i } < 190$	0,30	Sve
$\geq 190 \text{ i } \leq 230$	0,25	1 i 2
$> 230 \text{ i } \leq 280$	0,20	1 i 2
$> 280 \text{ i } \leq 300$	0,10	1 i 2
> 300	0,10	1 i 2

Tabela 16**Uslovi ispitivanja kolosijeka za ekvivalentnu koničnost****Svi profili šina definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [44]**

Uslov ispitivanja br.	Profil glave šine	Nagib šine	Širina kolosijeka
1	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 668 mm
2	presjek šine 60 E 1	1 u 20	1 670 mm
3	presjek šine 54 E1	1 u 20	1 668 mm
4	presjek šine 54 E1	1 u 20	1 670 mm

Smatra se da su zahtjevi iz ove tačke ispunjeni za osovine sa točkovima koje imaju neistrošene profile S1002 ili GV 1/40, kako su definisani u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [45], sa razmakom aktivnih površina između 1 653 mm i 1 659 mm.

6.2.3.7. Mehaničke i geometrijske karakteristike osovina sa točkovima (tačka 4.2.3.5.2.1))

Osovina sa točkovima

1) Dokazivanje usklađenosti sklopa mora se zasnivati na specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [46], koja definiše granične vrijednosti za aksijalnu silu i prateća verifikaciona ispitivanja.

Osovine

2) Dokazivanje usklađenosti u pogledu mehaničke otpornosti i karakteristika zamora materijala osovine mora biti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [47].

Kriterijumi odlučivanja za dozvoljeno naprezanje navedeni su u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [47].

3) Pretpostavke o uslovima opterećenja za proračune moraju biti eksplicitno navedene u tehničkoj dokumentaciji, kako je propisano u tački 4.2.12 ove TSI.

Verifikacija osovina

4) Mora postojati postupak verifikacije kojim se obezbjeđuje da u fazi proizvodnje nema nedostataka koji bi mogli štetno uticati na bezbjednost usljed bilo kakvih promjena u mehaničkim karakteristikama osovina.

5) Moraju se verifikovati zatezna čvrstoća materijala u osovini, otpornost na udar, površinski integritet, karakteristike materijala i čistoća materijala.

Postupak verifikacije mora precizirati uzorkovanje serije koje se koristi za svaku karakteristiku koja se verifikuje.

Kućišta osovina/ležajevi

6) Dokazivanje usklađenosti u pogledu mehaničke otpornosti i karakteristika zamora kotrljajućeg ležaja mora biti u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [48].

7) Ostali postupci ocjene usklađenosti primjenjivi na osovine sa točkovima, osovine i točkove kada EN standardi ne pokrivaju predloženo tehničko rješenje

Dozvoljeno je korišćenje drugih standarda u slučajevima kada EN standardi ne pokrivaju predloženo tehničko rješenje; u tom slučaju, prijavljeno tijelo mora verifikovati da alternativni standardi čine dio tehnički konzistentnog skupa standarda primjenjivih na projektovanje, izradu i ispitivanje osovina sa točkovima, koji sadrže specifične zahtjeve za:

- sklop osovine sa točkovima,
- mehaničku otpornost,
- karakteristike zamora,
- granične vrijednosti dozvoljenog naprezanja,
- termomehaničke karakteristike.

U dokazivanju usklađenosti iznad može se pozivati samo na standarde koji su javno dostupni.

Verifikacija koju sprovodi prijavljeno tijelo mora obezbijediti usklađenost između metodologije alternativnih standarda, pretpostavki podnosioca zahtjeva, namijenjenog tehničkog rješenja i planiranog područja primjene.

8) Poseban slučaj osovina sa točkovima, osovina i kućišta osovina/ležajeva proizvedenih prema postojećem projektu

U slučaju proizvoda izrađenih prema projektu koji je razvijen i već korišćen za stavljanje proizvoda na tržište prije stupanja na snagu relevantnih TSI-ja koji se primjenjuju na te proizvode, podnosiocu zahtjeva je dozvoljeno da odstupa od gore navedenog postupka ocjene usklađenosti i da usklađenost sa zahtjevima ovog TSI dokaže pozivanjem na pregled projekta i tipsko ispitivanje obavljeno za prethodne primjene pod uporedivim uslovima; ovo dokazivanje mora biti dokumentovano i smatra se dokazom istog nivoa kao modul SB ili pregled projekta u skladu sa modulom SH1.

6.2.3.7a. Automatski sistem promjene širine kolosijeka

1) Analiza bezbjednosti koja je potrebna u tački 4.2.3.5.3, podtačka 5), a sprovodi se na nivou interoperabilne komponente (IC), mora biti objedinjena na nivou jedinice (vozila); posebno, pretpostavke navedene u tački 6.1.3.1a, podtačka 3), mogu zahtijevati reviziju kako bi se uzele u obzir vozilo i njegov profil misije.

2) Ocjena integracije interoperabilne komponente (IC) u sklop hodnog postroja/jedinice i tehnička kompatibilnost sa postrojenjem za promjenu širine kolosijeka mora obuhvatiti:

— verifikaciju usklađenosti sa područjem upotrebe definisanim u tački 5.3.4.a 1),

— verifikaciju pravilne integracije interoperabilne komponente u sklop hodnog postroja/jedinice, uključujući pravilno funkcionisanje njegovog ugrađenog sistema kontrole/nadzora (kada je primjenjivo), i

— ispitivanja na kolosijeku, uključujući ispitivanja na postrojenju/postrojenjima za promjenu širine kolosijeka, koja su reprezentativna za uslove u eksploataciji.

6.2.3.8. Vanredno kočenje (tačka 4.2.4.5.2)

1) Performansa kočenja koja je predmet ispitivanja jeste zaustavni put, kako je definisano u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [66]. Deceleracija se procjenjuje na osnovu zaustavnog puta.

2) Ispitivanja se moraju sprovoditi na suvim šinama pri sljedećim početnim brzinama (ako su manje od maksimalne projektne brzine): 30 km/h; 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h; 200 km/h; u koracima ne većim od 40 km/h od 200 km/h do maksimalne projektne brzine jedinice.

3) Ispitivanja se moraju sprovoditi za uslove opterećenja jedinice „projektna masa u radnom stanju“, „projektna masa pod normalnim korisnim opterećenjem“ i „maksimalno kočno opterećenje“ (kako je definisano u tačkama 4.2.2.10 i 4.2.4.5.2).

Ako 2 od navedenih uslova opterećenja dovode do sličnih uslova ispitivanja kočenja u skladu sa relevantnim EN standardima ili normativnim dokumentima, dozvoljeno je smanjiti broj uslova ispitivanja sa 3 na 2.

4) Rezultati ispitivanja moraju se ocjenjivati metodologijom koja uzima u obzir sljedeće aspekte:

— korekciju sirovih podataka,

— ponovljivost ispitivanja: da bi se rezultat ispitivanja validirao, ispitivanje se ponavlja više puta; apsolutna razlika između rezultata i standardna devijacija se procjenjuju..

6.2.3.9. Službeno kočenje (tačka 4.2.4.5.3)

1) Maksimalna performansa službenog kočenja koja je predmet ispitivanja jeste zaustavni put, kako je definisano u specifikaciji na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [66]. Deceleracija se procjenjuje na osnovu zaustavnog puta.

2) Ispitivanja se moraju sprovoditi na suvoj šini pri početnoj brzini jednakoj maksimalnoj projektnoj brzini jedinice, pri čemu je uslov opterećenja jedinice jedan od onih definisanih u tački 4.2.4.5.2.

3) Rezultati ispitivanja moraju se ocjenjivati metodologijom koja uzima u obzir sljedeće aspekte:

— korekciju sirovih podataka,

— ponovljivost ispitivanja: da bi se rezultat ispitivanja validirao, ispitivanje se ponavlja više puta; apsolutna razlika između rezultata i standardna devijacija se procjenjuju.

6.2.3.10. Sistem zaštite od proklizavanja točkova (WSP) (tačka 4.2.4.6.2)

1) Ako je jedinica opremljena WSP sistemom, mora se sprovesti ispitivanje jedinice u uslovima male adhezije u skladu sa specifikacijom na koju se upućuje u Prilogu J-1, indeks [15], kako bi se potvrdila performansa WSP sistema (maksimalno produženje zaustavnog puta u poređenju sa zaustavnim putem na suvoj šini) kada je integrisan u jedinicu.

6.2.3.11. Sanitarni sistemi (tačka 4.2.5.1)

1) U slučaju da sanitarni sistem omogućava ispuštanje tečnosti u okolinu (npr. na prugu), ocjena usklađenosti može se zasnivati na prethodnim ispitivanjima u eksploataciji kada su ispunjeni sljedeći uslovi:

— Rezultati ispitivanja u eksploataciji dobijeni su na tipovima opreme koji imaju identičan metod tretmana.

— Uslovi ispitivanja su slični onima koji se mogu pretpostaviti za jedinicu koja se ocjenjuje, u pogledu zapremina opterećenja, uslova okoline i svih drugih parametara koji utiču na efikasnost i djelotvornost procesa tretmana.

Ako nedostaju odgovarajući rezultati ispitivanja u eksploataciji, moraju se sprovesti tipska ispitivanja.

6.2.3.12. Unutrašnji kvalitet vazduha (tačke 4.2.5.8 i 4.2.9.1.7)

1) Ocjena usklađenosti nivoa CO₂ može se utvrditi proračunom zapremine ventilacije svježeg vazduha, pod pretpostavkom da spoljašnji vazduh sadrži 400 ppm CO₂ i emisiju od 32 grama CO₂ po putniku na sat. Broj putnika koji se uzima u obzir određuje se prema popunjenosti pod uslovom opterećenja „projektna masa pri normalnom korisnom opterećenju“, kako je propisano u tački 4.2.2.10 ovog TSI-ja.

6.2.3.13. Efekti strujanja vazduha na putnike na peronu i na radnike pored pruge (tačka 4.2.6.2.1)

1) Dokazivanje usklađenosti sa graničnom vrijednošću maksimalne dozvoljene brzine vazduha pored pruge, utvrđene u tački 4.2.6.2.1, sprovodi se na osnovu testova u punoj skali na pravou pruži, izvedenih u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [49].

2) Umjesto pune ocjene opisane iznad, dozvoljeno je sprovesti pojednostavljenu ocjenu za vozna sredstva sličnog dizajna onim voznim sredstvima za koja je puna ocjena, definisana ovim TSI-jem, već sprovedena. U takvim slučajevima, pojednostavljena ocjena usklađenosti, definisana u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [49], može se primijeniti sve dok razlike u dizajnu ostaju u granicama definisanim u istoj specifikaciji.

6.2.3.14. Talas pritiska na čelo voza (tačka 4.2.6.2.2)

1) Usklađenost se ocjenjuje na osnovu testova u punoj skali, pod uslovima navedenim u specifikaciji referisanoj u Prilogu J-1, indeks [49]. Alternativno, usklađenost se može ocijeniti validiranim simulacijama računске dinamike fluida (CFD) ili pomoću testova pokretnog modela, kako je određeno u istoj specifikaciji.

2) Umjesto pune ocjene opisane iznad, dozvoljeno je sprovesti pojednostavljenu ocjenu za vozna sredstva sličnog dizajna onim voznim sredstvima za koja je puna ocjena, definisana ovim TSI-jem, već sprovedena. U takvim slučajevima, pojednostavljena ocjena usklađenosti, definisana u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [49], može se primijeniti sve dok razlike u dizajnu ostaju u granicama definisanim u istoj specifikaciji.

6.2.3.15. Maksimalne varijacije pritiska u tunelima (tačka 4.2.6.2.3)

Postupak ocjene usklađenosti opisan je u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [50].

6.2.3.16. Bočni vjetar (tačka 4.2.6.2.4)

1) Ocjena usklađenosti je u potpunosti definisana u tački 4.2.6.2.4.

6.2.3.17. Nivoi zvučnog pritiska sirene za upozorenje (tačka 4.2.7.2.2)

1) Nivoi zvučnog pritiska sirene za upozorenje mjere se i provjeravaju u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [21].

6.2.3.18. Maksimalna snaga i struja iz nadzemnog kontaktne mreže (tačka 4.2.8.2.4)

1) Ocjena usklađenosti sprovodi se u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [22].

6.2.3.19. Faktor snage (tačka 4.2.8.2.6))

1) Ocjena usklađenosti sprovodi se u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [22].

6.2.3.19a. Ugrađeni sistem za mjerenje energije (tačka 4.2.8.2.8))

1) Funkcija mjerenja energije (EMF)

Tačnost svakog uređaja koji sadrži jednu ili više funkcija EMF-a ocjenjuje se testiranjem svake funkcije, pod referentnim uslovima, koristeći odgovarajući metod opisan u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [56]. Ulazne veličine i opseg faktora snage tokom testiranja moraju odgovarati vrijednostima navedenim u istoj specifikaciji.

Efekti temperature na tačnost svakog uređaja koji sadrži jednu ili više funkcija EMF-a ocjenjuju se testiranjem svake funkcije, pod referentnim uslovima (osim temperature), koristeći odgovarajući metod opisan u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [56].

Srednji temperaturni koeficijent svakog uređaja koji sadrži jednu ili više funkcija EMF-a ocjenjuje se testiranjem svake funkcije, pod referentnim uslovima (osim temperature), koristeći odgovarajući metod opisan u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [56].

U slučajevima kada se primjenjuje tačka 4.2.8.2.8.2 6), usklađenost postojećih komponenti sa tom tačkom može se ocijeniti prema drugom standardu, a ne prema specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [56], ili prema ranijoj verziji te specifikacije.

2) Sistem za obradu podataka (DHS)

Prikupljanje i obrada podataka unutar DHS-a ocjenjuju se testiranjem koristeći metod opisan u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [55].

3) Ugrađeni sistem za mjerenje energije (EMS)

EMS se ocjenjuje testiranjem u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [59]].

6.2.3.20. Dinamičko ponašanje pri sakupljanju struje (tačka 4.2.8.2.9.6)

1) Kada se pantografi, koji posjeduju EU deklaraciju o usklađenosti ili podobnosti za upotrebu kao IC, integrišu u jedinicu voznog sredstva koja se ocjenjuje prema tački 4.2.8.2.9.6, sprovode se dinamički testovi kako bi se izmjerili podizanje i ili srednja kontaktna sila i standardna devijacija ili procenat varničenja, u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [42], do projektovane brzine jedinice.

2) Za jedinicu projektovanu za rad na kolosijecima širine 1 435 mm i 1 668 mm, testovi za svaki ugrađeni pantograf sprovode se u oba pravca kretanja i uključuju dionice pruge sa niskom visinom kontaktne žice (između 5,0 i 5,3 m) i dionice sa visokom visinom kontaktne žice (između 5,5 i 5,75 m).

Za jedinice projektovane za rad na kolosijecima širine 1 520 mm i 1 524 mm, testovi uključuju dionice pruge sa visinom kontaktne žice između 6,0 i 6,3 m.

3) Testovi se sprovode za najmanje 3 brzinska koraka do i uključujući maksimalnu projektovanu brzinu jedinice. Interval između uzastopnih testova ne smije biti veći od 50 km/h.

4) Tokom testiranja, statička kontaktna sila se podešava za svaki poseban sistem napajanja u opsegu propisanom u tački 4.2.8.2.9.5.

5) Izmjereni rezultati moraju biti u skladu sa tačkom 4.2.8.2.9.6 za podizanje i ili srednju kontaktnu silu i standardnu devijaciju ili procenat varničenja. Što se tiče mjerenja podizanja, mora se mjeriti podizanje najmanje dvije krute ruke.

6.2.3.21. Raspored pantografa (tačka 4.2.8.2.9.7)

1) Karakteristike vezane za dinamičko ponašanje pri sakupljanju struje provjeravaju se u skladu sa tačkom 6.2.3.20.

Testovi se zahtijevaju za pantografe sa najslabijim performansama u pogledu maksimalnog podizanja i maksimalne standardne devijacije ili varničenja. Rasporedi koji sadrže pantografe sa najslabijim performansama identifikuju se simulacijom ili mjerenjem navedenim u Prilogu J-1, indeksi [41] i [42].

6.2.3.22. Vjetrobran (tačka 4.2.9.2)

1) Karakteristike vjetrobrana provjeravaju se u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [28].

6.2.3.23. Sistemi za detekciju požara (tačka 4.2.10.3.2)

1) Tačka 4.2.10.3.2 1) smatra se ispunjenom verifikacijom da je vozno sredstvo opremljeno sistemom za detekciju požara u sljedećim područjima:

— tehnički prostor ili ormar, zatvoren ili otvoren, koji sadrži električne vodove i/ili opremu vučnog kruga,

— tehnički prostor sa motorom sa unutrašnjim sagorijevanjem,

— u vagonima za spavanje i spavaćim odjeljcima, uključujući odjeljke za osoblje, susjedne prolaze i susjedne uređaje za grijanje na sagorijevanje.

6.2.4. Faze projekta u kojima je potrebna ocjena

1) U Prilogu H ovog TSI-ja detaljno je navedeno u kojoj fazi projekta se sprovodi ocjena:

— Faza projektovanja i razvoja:

— Revizija i/ili ispitivanje projekta

— Tipski test: test za verifikaciju projekta, ako i kako je definisano u odjeljku 4.2.

— Faza proizvodnje: rutinski test za verifikaciju usklađenosti proizvodnje.

Subjekt odgovoran za ocjenu rutinskih testova određuje se u skladu sa odabranim modulom ocjene.

2) Prilog H je strukturiran u skladu sa tačkom 4.2, koja definiše zahtjeve i njihovu ocjenu primjenjivu na podsistem voznog parka; gdje je relevantno, dat je i upućujući podatak na podtačku 6.2.2.2 iznad.

Posebno, kada se tipski test identifikuje u Prilogu H, tačka 4.2 se uzima u obzir za uslove i zahtjeve vezane za taj test.

3) Kada više EU verifikacija (npr. prema više TSI-ja koji se odnose na isti podsistem) zahtijeva verifikaciju zasnovanu na istoj ocjeni proizvodnje (modul SD ili SF), dozvoljeno je kombinovati više ocjena prema modulu SB sa jednom ocjenom prema proizvodnom modulu (SD ili SF). U tom slučaju, ISV sertifikati se izdaju za faze projektovanja i razvoja u skladu sa modulom SB.

4) Ako se koristi modul SB, validnost EU deklaracije o međupodsistenskoj usklađenosti mora biti naznačena u skladu sa odredbama za fazu B tačke 7.1.3 „Pravila vezana za EU verifikaciju“ ovog TSI-ja.

6.2.5. Inovativna rješenja

1) Ako se za podsistem voznog parka predlaže inovativno rješenje (kako je definisano u članu 10), podnosilac zahtjeva primjenjuje postupak opisan u članu 10.

6.2.6. Ocjena dokumentacije potrebne za eksploataciju i održavanje

Podnosilac zahtjeva odgovoran je za sastavljanje tehničkog dosijea, koji sadrži dokumentaciju potrebnu za eksploataciju i održavanje.

6.2.7. Ocjena jedinica namijenjenih za opštu eksploataciju

1) Kada je nova, unaprijeđena ili obnovljena jedinica, namijenjena za opštu eksploataciju, predmet ocjene prema ovom TSI-ju (u skladu sa tačkom 4.1.2), pojedini zahtjevi TSI-ja zahtijevaju referentni voz za njihovu ocjenu. Ovo je navedeno u relevantnim odredbama tačke 4.2. Slično, pojedini zahtjevi TSI-ja na nivou voza ne mogu se ocijeniti na nivou jedinice; takvi slučajevi opisani su za relevantne zahtjeve u tački 4.2.

2) Područje upotrebe u smislu tipa voznog parka, koje u kombinaciji sa jedinicom koja se ocjenjuje obezbjeđuje da voz bude usklađen sa TSI-jem, ne verifikuje Notifikovano tijelo.

3) Nakon što takva jedinica dobije odobrenje za stavljanje u upotrebu, njeno korišćenje u sastavu voza (bilo TSI usklađenog ili ne) je u nadležnosti Željezničkog prevoznika, u skladu sa pravilima definisanim u tački 4.2.2.5 TSI OPE (sastav voza).

6.2.8. Ocjena jedinica namijenjenih za korišćenje u unaprijed definisanim sastavima

1) Kada je nova, unaprijeđena ili obnovljena jedinica, namijenjena za uključivanje u unaprijed definisane sastave, predmet ocjene (u skladu sa tačkom 4.1.2), EU sertifikat o verifikaciji mora identifikovati sastave za koje je ocjena važeća: tip voznog parka u kombinaciji sa jedinicom koja

se ocjenjuje, broj vozila u sastavu, raspored vozila u sastavu koji obezbjeđuje da sastav voza bude usklađen sa ovim TSI-jem.

2) TSI zahtjevi na nivou voza ocjenjuju se korišćenjem referentnog sastava voza kada i kako je navedeno u ovom TSI-ju.

3) Nakon što takva jedinica dobije odobrenje za stavljanje u upotrebu, može se spajati sa drugim jedinicama kako bi se formirali sastavi navedeni u EU sertifikatu o verifikaciji.

6.2.9. Poseban slučaj: Ocjena jedinica namijenjenih za uključivanje u postojeći fiksni sastav

6.2.9.1. Kontekst

1) Ovaj poseban slučaj ocjene primjenjuje se u slučaju zamjene dijela fiksnog sastava, koji je već stavljen u upotrebu.

Opisana su dva slučaja, u zavisnosti od TSI statusa fiksnog sastava.

Dio fiksnog sastava koji je predmet ocjene u daljem tekstu naziva se „jedinica“.

6.2.9.2. Slučaj TSI usklađenog fiksnog sastava

1) Kada je nova, unaprijeđena ili obnovljena jedinica, koja treba da bude uključena u postojeći fiksni sastav, predmet ocjene prema ovom TSI-ju, i kada postoji važeći EU sertifikat o verifikaciji za postojeći fiksni sastav, potrebna je TSI ocjena samo za novi dio fiksnog sastava, kako bi se ažurirao sertifikat postojećeg fiksnog sastava, koji se u tom slučaju smatra obnovljenim (vidi takođe tačku 7.1.2.2).

6.2.9.3. Slučaj TSI neusklađenog fiksnog sastava

1) Kada je nova, unaprijeđena ili obnovljena jedinica, koja treba da bude uključena u postojeći fiksni sastav, predmet ocjene prema ovom TSI-ju, i kada važeći EU sertifikat o verifikaciji za postojeći fiksni sastav nije dostupan, EU sertifikat o verifikaciji mora navesti da ocjena ne obuhvata TSI zahtjeve primjenjive na fiksni sastav, već samo ocijenjenu jedinicu.

6.2.10. EU verifikacija kada je ETCS ugrađen u vozno sredstvo/tip voznog sredstva

1) Ovaj slučaj se primjenjuje kada je ETCS ugrađen u:

- novo projektovana vozila koja zahtijevaju prvo odobrenje,
- sve ostale tipove vozila i vozni park u eksploataciji.

Usklađenost voznog parka sa zahtjevima za funkcije interfejsa voza, za svaki osnovni parametar koji se odnosi na Prilog A, Tabela A.2, indeks 7 TSI CCS (vidi kolone 1 i 2 Tabele 9), može se ocijeniti samo kada je ETCS ugrađen.

2) Ocjena funkcija interfejsa za ugradnju ETCS-a u vozilo dio je EU verifikacije za CCS podsistem na vozilu, u skladu sa tačkom 6.3.3 TSI CCS.

Napomena: Ostali zahtjevi definisani u ovom TSI-ju, primjenjivi na vozni park, dio su EU verifikacije za podsistem voznog parka.

6.2.11. EU verifikacija za vozno sredstvo/tip voznog sredstva kada je ATO ugrađen

1) Ova tačka se primjenjuje na jedinice opremljene ETCS-om na vozilu i namijenjene za ugradnju Automatizovanog upravljanja vozom (ATO) do nivoa automatizacije 2.

2) Usklađenost voznog parka sa zahtjevima interfejsa navedenim u Prilogu A, Tabela A.2, indeksi 84 i 88 TSI CCS može se ocijeniti samo kada je ATO ugrađen.

3) Ocjena zahtjeva interfejsa za integraciju ATO-a u vozilo dio je EU verifikacije za CCS podsistem na vozilu, u skladu sa tačkom 6.3.3 TSI CCS.

6.3. Održavanje podsistema koji sadrže interoperabilne komponente bez EU deklaracije

1) Za podsisteme koji posjeduju EU sertifikat o verifikaciji i uključuju interoperabilne komponente koje nijesu pokrivene EU deklaracijom o usklađenosti ili podobnosti za upotrebu, interoperabilne komponente istog tipa, koje ne posjeduju EU deklaraciju o usklađenosti ili podobnosti za upotrebu, dozvoljeno je koristiti kao komponente za zamjenu u okviru održavanja (rezervni dijelovi) za podsistem, pod odgovornošću ECM-a.

2) U svakom slučaju, ECM mora obezbijediti da su komponente za zamjenu u okviru održavanja pogodne za njihovu primjenu, da se koriste u okviru svog područja upotrebe, te da omogućavaju ostvarivanje interoperabilnosti u željezničkom sistemu, uz istovremeno ispunjavanje osnovnih

zahtjeva. Takve komponente moraju biti sledljive i sertifikovane u skladu sa bilo kojim nacionalnim ili međunarodnim pravilom, ili bilo kojim kodeksom prakse koji je široko prihvaćen u željezničkom sektoru.

3) Tačke 1) i 2) iznad primjenjuju se dok predmetne komponente ne postanu dio unapređenja ili obnove podsistema, u skladu sa tačkom 7.1.2..

7. IMPLEMENTACIJA

7.1. Opšta pravila za implementaciju

7.1.1. Opšte

7.1.1.1. Primjena na novoizgrađena vozna sredstva

1) Ovaj TSI primjenjuje se na sve jedinice voznog parka iz njegovog obuhvata koje se stavljaju na tržište nakon datuma primjene, osim ako se ne primjenjuje tačka 7.1.1.2 „Primjena na tekuće projekte“ ili tačka 7.1.1.3 „Primjena na specijalna vozila, kao što su vozila za rad na pruzi“.

Usklađenost sa ovim Aneksom u verziji koja je važila prije 28. septembra 2023. smatra se ekvivalentnom usklađenosti sa ovim TSI-jem.

7.1.1.2. Primjena na tekuće projekte

1) Primjena verzije ovog TSI-ja koja se primjenjuje od 28. septembra 2023. nije obavezna za projekte koji su na taj datum u fazi A ili fazi B, kako je definisano u tački 7.1.3.1 „prethodnog TSI-ja“.

2) Ako podnosilac zahtjeva odluči da ne primijeni ovu verziju TSI-ja na tekući projekat, verzija TSI-ja koja je važila na početku faze A, kako je navedeno u tački 1), ostaje primjenjiva.

7.1.1.3. Primjena na specijalna vozila

1) Primjena ovog TSI-ja i TSI NOI na specijalna vozila u režimu vožnje (kako je definisano u tačkama 2.2 i 2.3) je obavezna ako područje upotrebe obuhvata više od same Crne Gore.

2) Primjena ovog TSI-ja i TSI NOI na specijalna vozila u režimu vožnje, osim onih navedenih u tački 1), nije obavezna.

(a) Ako nacionalna pravila koja se razlikuju od ovog TSI-ja ili TSI NOI ne postoje, podnosilac zahtjeva koristi postupak ocjene usklađenosti opisan u tački 6.2.1 da bi uspostavio EU deklaraciju o verifikaciji prema ovom TSI-ju; ova EU deklaracija o verifikaciji priznaje se kao takva u Crnoj Gori.

(b) U slučaju da postoje nacionalna pravila koja se razlikuju od ovog TSI-ja ili TSI NOI, i podnosilac zahtjeva odluči da ne primijeni odgovarajuće TSI-je u vezi sa relevantnim osnovnim parametrima ovih TSI-ja, specijalno vozilo može biti odobreno prema nacionalnim pravilima u odnosu na odabrane osnovne parametre.

3) Kada se primjenjuje tačka 2 (b), ocjena nivoa buke u unutrašnjosti kabine mašinovođe (vidi tačku 4.2.4 TSI NOI) je obavezna za sva specijalna vozila.

7.1.1.4. Prelazna mjera za zahtjeve u pogledu zaštite od požara

Tokom prelaznog perioda koji se završava 1. januara 2026. godine, dozvoljeno je, kao alternativa zahtjevima za materijale navedenim u tački 4.2.10.2.1, primijeniti verifikaciju usklađenosti sa zahtjevima zaštite od požara materijala korišćenjem odgovarajuće kategorije eksploatacije iz standarda EN 45545-2:2013+A1:2015.

7.1.1.5. Uslovi za dobijanje odobrenja tipa vozila i/ili odobrenja za stavljanje na tržište putničkih vagona koji nijesu ograničeni na određeno područje upotrebe

1) Ova tačka se primjenjuje na putničke vagona i druge srodne vagona, kako je definisano u tački 2.2.2(A)3), isključujući one opremljene upravljačkom kabinom.

2) Uslovi za dobijanje odobrenja tipa vozila i/ili odobrenja za stavljanje na tržište bez ograničenja na određeno područje upotrebe navedeni su u tačkama 7.1.1.5.1 i 7.1.1.5.2, kao dodatni zahtjevi koje treba obuhvatiti EU verifikacijom podsistema vozni park. Ovi uslovi se posmatraju kao dopuna zahtjevima ovog TSI-ja, TSI PRM i TSI NOI i moraju se ispuniti u cijelosti.

3) Usklađenost sa skupom uslova iz tačke 7.1.1.5.1 je obavezna. Tu su navedeni uslovi primjenjivi na vagona namijenjene za korišćenje u unaprijed definisanim sastavima.

4) Usklađenost sa skupom uslova iz tačke 7.1.1.5.2 je opcionalna. U toj tački su navedeni dodatni uslovi koji se primjenjuju na vagone namijenjene za korišćenje u opštoj eksploataciji.

7.1.1.5.1. Uslovi primjenjivi na vagone namijenjene za korišćenje u unaprijed definisanim sastavima

1) Vozilo mora odgovarati jedinici (kako je definisana u ovom TSI-ju) koja se sastoji samo od podsistema voznog parka bez ugrađenog CCS-a.

2) Jedinica mora biti bez vuče.

3) Jedinica mora biti projektovana za rad na najmanje jednom od sljedećih kolosijeka:

(a) 1 435 mm,

(b) 1 668 mm.

4) Jedinica mora biti opremljena kovanim i valjanim točkovima ocijenjenim u skladu sa tačkom 6.1.3.1.

5) Jedinica mora biti opremljena točkovima sa minimalnim prečnikom većim od 760 mm.

6) Jedinica mora biti kompatibilna sa sljedećim nagibima šina: 1/20, 1/30 i 1/40. Nekompatibilnost sa jednim ili više nagiba šina isključuje dotične mreže iz područja upotrebe.

7) Jedinica mora biti deklarirana kao usklađena sa jednim od sljedećih referentnih profila: G1, GA, GB, GC ili DE3, uključujući one korišćene za donji dio G11, G12 ili G13.

8) Maksimalna brzina jedinice mora biti manja od 250 km/h.

9) Jedinice kategorije B, navedene u tački 4.1.4, moraju biti opremljene pregradama pune poprečne površine u skladu sa tačkom 4.2.10.3.4 (3), osim vagona za spavanje koji moraju biti opremljeni drugim sistemima za zadržavanje i kontrolu požara (FCCS) u skladu sa tačkom 4.2.10.3.4 (4).

10) Ako je jedinica opremljena uređajem za podmazivanje oboda točka, mora biti moguće njihovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].

11) Ako je jedinica opremljena kočnicom sa vrtložnim strujama, mora biti moguće njihovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].

12) Ako je jedinica opremljena magnetskom kočnicom, mora biti moguće njihovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].

13) Jedinice opremljene EN-UIC kočionim sistemom moraju biti testirane u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [71].

14) Ako je jedinica namijenjena za rad u mješovitom saobraćaju u tunelima, moraju se uzeti u obzir veća aerodinamička opterećenja u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [50].

15) Jedinica mora biti usklađena sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].

16) Sljedeće karakteristike jedinice moraju biti evidentirane u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 (26):

(a) Primjenjivi naponi „jednopolne“ napojne linije u skladu sa tačkom 4.2.11.6 (2),

(b) Maksimalna potrošnja struje „jednopolne“ napojne linije jedinice u stanju mirovanja (A) za svaki primjenjivi napon „jednopolne“ napojne linije,

(c) Za svaki frekventni opseg upravljanja definisan u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-2, indeks [A], i u posebnim slučajevima ili tehničkim dokumentima navedenim u članu 13 TSI CCS kada budu dostupni. Do objavljivanja posebnih slučajeva iz člana 13 TSI CCS, primjenjuju se notifikovana nacionalna pravila:

— Maksimalna struja smetnji (A) i primjenjivo pravilo sabiranja,

— Maksimalno magnetsko polje (dB μ A/m), i za zračeno polje i za polje zbog povratne struje, i primjenjivo pravilo sabiranja,

— Minimalna impedansa vozila (Ω).

(d) Uporedivi parametri navedeni u posebnim slučajevima ili tehničkim dokumentima iz člana 13 TSI CCS kada budu dostupni.

Za utvrđivanje karakteristika navedenih u podtačkama (c) i (d), jedinica se mora testirati. Parametri iz podtačaka (a) i (b) mogu se odrediti simulacijom, proračunom ili testiranjem.

17) Električni interfejsi između jedinica i komunikacioni protokoli moraju biti opisani u opštoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 (3a) ovog TSI-ja, sa referencama na standarde ili druge normativne dokumente koji su primijenjeni.

18) Komunikacione mreže moraju biti usklađene sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [53].

19) Jedinica mora biti označena u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [5].

7.1.1.5.2. Dodatni opcioni uslovi primjenjivi na vagone namijenjene za korišćenje u opštoj eksploataciji

1) Usklađenost sa sljedećim skupom uslova iz tačaka 2) do 12) je opcionalna i ima za cilj da olakša razmjenu jedinica namijenjenih za korišćenje u sastavima vozova koji nijesu definisani u fazi projektovanja, tj. jedinica za opštu eksploataciju. Usklađenost sa ovim odredbama ne obezbjeđuje potpunu zamjenljivost jedinica i ne oslobađa željezničko preduzeće njegovih odgovornosti u vezi sa korišćenjem ovih jedinica u sastavu voza, kako je definisano u tački 6.2.7. Ako podnosilac zahtjeva odabere ovu opciju, notifikovano tijelo ocjenjuje usklađenost u okviru postupka EU verifikacije. Ovo se mora navesti u sertifikatu i u tehničkoj dokumentaciji.

2) Jedinica mora biti opremljena manuelnim sistemom za spajanje, kako je definisano u tačkama 4.2.2.2.3(b) i 5.3.2.

3) Jedinica mora biti opremljena EN-UIC kočionim sistemom, kako je definisano u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeksi [12] i [70]. Kočioni sistem mora biti testiran u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [71].

4) Jedinica mora ispunjavati zahtjeve ovog TSI-ja najmanje u temperaturnom opsegu T1 (–25 °C do +40 °C; nominalno), kako je definisano u tački 4.2.6.1 i u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [18].

5) Zadnja svjetla zahtijevana u tački 4.2.7.1 moraju biti obezbijeđena fiksnim zadnjim lampama.

6) Ako je jedinica opremljena prolazom (gangway), on mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [54].

7) „Jednopolno“ napajanje mora biti usklađeno sa tačkom 4.2.11.6 (2).

8) Fizički interfejs između jedinica za prenos signala mora obezbijediti da su kabl i utikač najmanje jedne linije kompatibilni sa 18-žilnim kablom definisanim u šemi 2 specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [61].

9) Upravljački uređaj za vrata, kako je naveden u tački 4.2.5.5.3, mora biti u skladu sa specifikacijama opisanim u Prilogu J-1, indeks [17].

7.1.1.6. Uslovi za dobijanje odobrenja tipa vozila i/ili odobrenja za stavljanje na tržište vagona za osoblje koji nijesu ograničeni na određeno područje upotrebe

1) Tačka 7.1.1.6 primjenjuje se na vagone za osoblje, kako su definisani u tački 2.2.2(A)3), u uslovima definisanim u tački 2.3.1(A)3).

2) Uslovi za dobijanje odobrenja tipa vozila i/ili odobrenja za stavljanje na tržište bez ograničenja na određeno područje upotrebe navedeni su u tačkama 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 i 7.1.1.6.3, kao dodatni zahtjevi koje treba obuhvatiti EU verifikacijom podsistema vozni park. Ovi uslovi se posmatraju kao dopuna zahtjevima definisanim u ovom TSI-ju i moraju se ispuniti u cijelosti.

3) Tačka 7.1.1.5 se ne primjenjuje.

4) Primjena TSI NOI ograničava se na zahtjeve za stacionarnu buku i buku pri prolasku, koji se ocjenjuju na osnovu graničnih vrijednosti primjenjivih na dizel motorne vozove (DMU), kako je navedeno u tački 4.2.1, Tabela 2 u Aneksu TSI NOI.

5) Usklađenost sa uslovima iz tačke 7.1.1.6.1 je obavezna.

6) Usklađenost sa uslovima iz tačke 7.1.1.6.2 je opcionalna i postaje obavezna samo u slučaju da je vagon za osoblje namijenjen za korišćenje u opštoj eksploataciji.

7) Usklađenost sa uslovima iz tačke 7.1.1.6.3 je opcionalna i postaje obavezna samo u slučaju da je vagon za osoblje u opštoj eksploataciji namijenjen za uključivanje u putničke vozove.

7.1.1.6.1. Uslovi primjenjivi na vagone za osoblje namijenjene za korišćenje u unaprijed definisanim sastavima

- 1) Vozilo mora odgovarati jedinici (kako je definisana u ovom TSI-ju) koja se sastoji isključivo od podsistema voznog parka bez ugrađenog CCS-a.
- 2) Jedinica mora biti bez vuče.
- 3) Jedinica mora biti projektovana za rad na najmanje jednom od sljedećih kolosijeka:
 - (a) 1 435 mm;
 - (b) 1 668 mm;
 - (c) 1 520 mm, 1 524 mm i 1 600 mm. Ako se primjenjuju posebni slučajevi u skladu sa Poglavljem 7 ili nacionalna pravila u skladu sa otvorenim tačkama navedenim u Prilogu I, a nijesu navedeni u tački 7.1.1.6.1, jedinice se isključuju iz upotrebe odobrenja koje nije ograničeno na određeno područje upotrebe.
- 4) Jedinica mora biti usklađena, pored kategorije voznog parka P-I, i sa kategorijom F-I za sve slučajeve uzdužnog opterećenja, u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [1]. Takođe, verifikacija bezbjednog kretanja pod dejstvom uzdužnih pritisnih sila mora biti sprovedena u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [75].
- 5) Jedinica mora biti opremljena kovanim i valjanim točkovima ocijenjenim u skladu sa tačkom 6.1.3.1.
- 6) Jedinica mora biti opremljena točkovima sa minimalnim prečnikom većim od 760 mm.
- 7) Jedinica mora biti kompatibilna sa sljedećim nagibima šina: 1/20, 1/30 i 1/40. Nekompatibilnost sa jednim ili više nagiba šina isključuje dotične mreže iz područja upotrebe.
- 8) Jedinica mora biti deklarirana kao usklađena sa jednim od sljedećih referentnih profila: G1, GA, GB, GC ili DE3, uključujući one korišćene za donji dio GI1, GI2 ili GI3.
- 9) Jedinica mora imati maksimalno osovinsko opterećenje od 22,5 tona.
- 10) Jedinica mora imati maksimalnu brzinu manju ili jednaku 140 km/h.
- 11) Jedinica mora biti najmanje kategorije A, kako je navedeno u tački 4.1.4.
- 12) Jedinica mora biti opremljena uređajima za samospašavanje za sve osobe na brodu, u skladu sa specifikacijama tačke 4.7.1 TSI SRT.
- 13) Nije obavezno da jedinica bude opremljena sistemom za zvučnu komunikaciju, kako je navedeno u tački 4.2.5.2. U tom slučaju, moraju biti uspostavljena operativna sredstva za obezbjeđivanje komunikacije. Usklađenost/neusklađenost sa tačkom 4.2.5.2 mora se evidentirati u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.
- 14) Jedinica mora biti usklađena sa tačkom 4.2.5.3, osim u sljedećim slučajevima:
 - tačke 4.2.5.3.23) do 4.2.5.3.25) nijesu primjenjive,
 - tačka 4.2.5.3.31) nije primjenjiva,
 - tačka 4.2.5.3.32) je primjenjiva ako je jedinica povezana sa lokomotivom kompatibilnom sa signalom za aktiviranje putničkog alarma. Ako jedinica nije direktno povezana sa lokomotivom, kočnica u nuždi se automatski aktivira kada se aktivira alarm,
 - tačka 4.2.5.3.4 nije primjenjiva,
 - tačka 4.2.5.3.5 nije primjenjiva,
 - tačka 4.2.5.3.6 nije primjenjiva. Umjesto toga, ako sistem putničkog alarma ne funkcioniše, bilo nakon namjerne izolacije od strane osoblja ili usljed tehničkog kvara, to mora biti trajno označeno osoblju prevoženom u jedinici.
- 15) Nije obavezno da jedinica bude opremljena komunikacionim uređajima za putnike, kako je navedeno u tački 4.2.5.4. U tom slučaju, moraju biti uspostavljena operativna sredstva za obezbjeđivanje komunikacije. Usklađenost/neusklađenost sa tačkom 4.2.5.4 mora se evidentirati u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2.
- 16) Jedinica mora biti usklađena sa tačkom 4.2.5.5, osim u sljedećim slučajevima:
 - tačka 4.2.5.5.26 treba da glasi: „Za potrebe ove tačke, ‘osoblje voza’ znači jedan član osoblja na brodu ili prevezeno osoblje zaduženo za provjeru vezanu za sistem vrata“,
 - tačka 4.2.5.5.7 nije primjenjiva,
 - tačka 4.2.5.5.91) primjenjuje se bez ograničenja brzine za uređaj. Uvijek je aktivan.

- 17) Ako je jedinica opremljena uređajem za podmazivanje oboda točka, mora biti moguće njegovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].
- 18) Ako je jedinica opremljena kočnicom sa vrtložnim strujama, mora biti moguće njihovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].
- 19) Ako je jedinica opremljena magnetskom kočnicom, mora biti moguće njihovo aktiviranje/deaktiviranje u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].
- 20) Jedinice opremljene EN-UIC kočionim sistemom moraju biti testirane u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [71].
- 21) Jedinica mora biti usklađena sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [A].
- 22) Karakteristike jedinice moraju biti usklađene sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-2, indeks [F].
- 23) Električni interfejsi između jedinica i komunikacioni protokoli moraju biti opisani u opštoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2(3a), sa referencama na standarde ili druge normativne dokumente koji su primijenjeni.
- 24) Rizik da električna oprema na vozilu izazove smetnje sistemima za detekciju voza pored pruge mora biti ublažen sastavom voza. Ako postoji električna veza između vagona i lokomotive, pretpostavka usklađenosti podrazumijeva maksimalno dvije takve jedinice u vozu, napajane od najviše jedne lokomotive, ako je ostatak sastava voza bez električne energije.
- 25) Komunikacione mreže moraju biti usklađene sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [53].
- 26) Jedinica mora biti označena u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [5].
- 27) Za vagone za osoblje, detekcija požara mora aktivirati zvučni i optički alarm u cijelom vagonu. Zvučni signal mora biti dovoljan da probudi prevezeno osoblje. Signal mora biti jasno vidljiv i čujan u području za koje je predviđen da alarmira.

7.1.1.6.2 Dodatni opcioni uslovi primjenjivi na vagone za osoblje namijenjene za korišćenje u opštoj eksploataciji

- 1) Ovi uslovi se primjenjuju uz tačke 7.1.1.6.1.
- 2) Usklađenost sa sljedećim skupom uslova iz tačaka 2) do 10) je opcionalna i ima za cilj da olakša razmjenu jedinica namijenjenih za korišćenje u sastavima vozova koji nijesu definisani u fazi projektovanja, tj. jedinica za opštu eksploataciju. Usklađenost sa ovim odredbama ne obezbjeđuje potpunu zamjenljivost jedinica i ne oslobađa željezničko preduzeće njegovih odgovornosti u vezi sa korišćenjem ovih jedinica u sastavu voza, kako je definisano u tački 6.2.7. Ako podnosilac zahtjeva odabere ovu opciju, notifikovano tijelo ocjenjuje usklađenost u okviru postupka EU verifikacije. Ovo se mora navesti u sertifikatu i tehničkoj dokumentaciji.
- 3) Jedinica mora biti opremljena manuelnim sistemom za spajanje, kako je definisano u tačkama 4.2.2.2.3(b) i 5.3.2.
- 4) Jedinica mora biti opremljena EN-UIC kočionim sistemom, kako je definisano u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeksi [12] i [70]. Kočioni sistem mora biti testiran u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [71].
- 5) Jedinica mora ispunjavati zahtjeve ovog TSI-ja najmanje u temperaturnom opsegu T1 (–25 °C do +40 °C; nominalno), kako je definisano u tački 4.2.6.1 i u specifikaciji navedenoj u Prilogu J-1, indeks [18].
- 6) Zadnja svjetla zahtijevana u tački 4.2.7.1 moraju biti obezbijeđena fiksnim zadnjim lampama.
- 7) Ako je jedinica opremljena prolazom (gangway), on mora biti u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [54].
- 8) „Jednopolno“ napajanje mora biti usklađeno sa tačkom 4.2.11.6 (2).
- 9) Fizički interfejs između jedinica za prenos signala mora obezbijediti da su kabl i utikač najmanje jedne linije kompatibilni sa 18-žilnim kablom definisanim u šemi 2 specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [61].
- 10) Upravljački uređaj za vrata, kako je naveden u tački 4.2.5.5.3, mora biti u skladu sa specifikacijama opisanim u Prilogu J-1, indeks [17].

7.1.1.6.3. Uslovi primjenjivi na vagone za osoblje namijenjene za uključivanje u putničke vozove

- 1) Ovi uslovi se primjenjuju uz tačke 7.1.1.6.1 i 7.1.1.6.2 za jedinice koje mogu biti uključene, kada nijesu zauzete, u putnički voz.
- 2) voza sa vagonom za osoblje na kraju voza i bez električnog napajanja smatra se pretpostavkom usklađenosti.
- 3) Jedinica mora biti kategorije A ili kategorije B. Jedinice kategorije B moraju biti opremljene pregradama pune poprečne površine u skladu sa tačkom 4.2.10.3.4 (3).

7.1.2. Promjene na voznom parku u eksploataciji ili na postojećem tipu voznog parka

7.1.2.1. Uvod

- 1) Ova tačka 7.1.2 definiše principe koje treba primijeniti subjekti koji upravljaju promjenom i nadležna tijela za odobravanje, u skladu sa postupkom EU verifikacije.
- 2) Ova tačka 7.1.2 primjenjuje se u slučaju bilo kakvih promjena na voznom parku u eksploataciji ili na postojećem tipu voznog parka, uključujući obnovu ili unapređenje. Ne primjenjuje se u slučaju promjena:

— koje ne uvode odstupanje od tehničkih dosijea koji prate EU deklaracije o verifikaciji podсистema, ako postoje, i

— koje ne utiču na osnovne parametre koji nijesu obuhvaćeni EU deklaracijom, ako postoji.

Nosilac odobrenja tipa vozila mora obezbijediti, pod razumnim uslovima, informacije potrebne za ocjenu promjena subjektu koji upravlja promjenom.

7.1.2.2. Pravila za upravljanje promjenama na voznom parku i tipu voznog parka

- 1) Dijelovi i osnovni parametri voznog parka na koje promjena(e) ne utiču izuzeti su od ocjene usklađenosti u odnosu na odredbe ovog TSI-ja.
- 2) Ne dovodeći u pitanje tačke 7.1.2.2a i 7.1.3, usklađenost sa zahtjevima ovog TSI-ja, TSI NOI (vidi tačku 7.2 tog TSI-ja) i TSI PRM (vidi tačku 7.2.3 tog TSI-ja) biće potrebna samo za osnovne parametre iz ovog TSI-ja na koje mogu uticati promjena(e).
- 3) Primjenom modula SB, SD/SF ili SH1 za EU verifikaciju, subjekt koji upravlja promjenom mora obavijestiti notifikovano tijelo o svim promjenama koje utiču na usklađenost podсистema sa zahtjevima relevantnog TSI-ja, a koje zahtijevaju nove provjere od strane notifikovanog tijela. Ove informacije mora dostaviti subjekt koji upravlja promjenom, uz odgovarajuće reference na tehničku dokumentaciju povezanu sa postojećim EU sertifikatom o tipu ili sertifikatom o ispitivanju projekta.
- 4) Ne dovodeći u pitanje opštu ocjenu bezbjednosti, u slučaju promjena koje zahtijevaju ponovnu ocjenu bezbjednosnih zahtjeva navedenih u tačkama 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 i 4.2.5.5.9, primjenjuje se postupak naveden u tački 6.2.3.5. Tabela 17 u nastavku utvrđuje kada je potrebno novo odobrenje.

Tabela 17

Vozilo prvobitno ocijenjeno prema

		Prva metoda iz tačke 6.2.3.53)	Second method of point 6.2.3.53)	No CSM on RA applied
Promjena ocijenjena prema ...	Prva metoda iz tačke 6.2.3.53)	Novo odobrenje nije potrebno	Provjera 1)	Novo odobrenje nije potrebno
	Druga metoda iz tačke 6.2.3.53)	Provjera 1)	Provjera 1)	Provjera 1)
	Nije primijenjen CSM na RA	Nije moguće	Nije moguće	Nije moguće
1) Riječ „Provjera“ znači da će podnosilac zahtjeva primijeniti Aneks I Zajedničkog sigurnosnog metoda za ocjenu rizika (CSM on RA) kako bi dokazao da izmijenjeno vozilo obezbjeđuje jednak				

ili viši nivo bezbjednosti. Ovu demonstraciju će nezavisno ocijeniti tijelo za ocjenjivanje, kako je definisano u CSM on RA. Ako tijelo zaključi da nova bezbjednosna ocjena pokazuje niži nivo bezbjednosti ili da je rezultat nejasan, podnosilac zahtjeva mora podnijeti zahtjev za odobrenje za stavljanje na tržište.

4a) Bez prejudiciranja opšte ocjene bezbjednosti, u slučaju promjena koje utiču na zahtjeve navedene u tačkama 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 i 4.2.10.3.4, a koje zahtijevaju novu studiju pouzdanosti, biće potrebno novo odobrenje za stavljanje na tržište, osim ako Notifikovano tijelo (NoBo) ne zaključi da su zahtjevi povezani sa bezbjednošću, koji su obuhvaćeni studijom pouzdanosti, unaprijeđeni ili zadržani. Notifikovano tijelo će u svojoj ocjeni uzeti u obzir revidiranu dokumentaciju o održavanju i eksploataciji, kada je to potrebno.

5) Nacionalne strategije migracije povezane sa primjenom drugih TSI-ja (npr. TSI-ja koji pokrivaju fiksne instalacije) moraju se uzeti u obzir prilikom određivanja u kojoj mjeri TSI-ji koji se odnose na vozni park treba da budu primijenjeni.

6) Osnovne projektne karakteristike voznog parka definisane su u tabelama 17a i 17b u nastavku. Na osnovu ovih tabela i propisane ocjene bezbjednosti, promjene se kategorizuju na sljedeći način: (a) kao definisane, ako su iznad pragova navedenih u koloni 3, a ispod pragova navedenih u koloni 4, osim ako propisana ocjena bezbjednosti zahtjeva njihovu kategorizaciju kao definisane, ili (b) ako su iznad pragova navedenih u koloni 4, ili ako propisana ocjena bezbjednosti zahtjeva njihovu kategorizaciju kao definisane.

Utvrđivanje da li su promjene iznad ili ispod pragova navedenih u prvom stavu vrši se u odnosu na vrijednosti parametara u trenutku posljednjeg odobrenja voznog parka ili tipa voznog parka.

7) Promjene koje nijesu obuhvaćene tačkom 7.1.2.2 (6) smatraju se promjenama koje nemaju uticaja na osnovne projektne karakteristike i mogu se kategorizovati kao definisane, osim ako propisana ocjena bezbjednosti zahtjeva njihovu kategorizaciju kao definisane.

8) Propisana ocjena bezbjednosti mora obuhvatiti promjene koje se odnose na osnovne parametre iz tabele u tački 3.1, povezane sa svim osnovnim zahtjevima, a posebno sa zahtjevima „Bezbjednost“ i „Tehnička kompatibilnost“.

9) Bez prejudiciranja tačke 7.1.2.2a, sve promjene moraju ostati usklađene sa primjenjivim TSI-jima, bez obzira na njihovu klasifikaciju.

10) Zamjena jednog ili više vozila unutar fiksnog sastava nakon ozbiljnog oštećenja ne zahtijeva ocjenu usklađenosti u odnosu na ovaj TSI, pod uslovom da jedinica ili vozila nijesu izmijenjeni u tehničkim parametrima i funkcijama u odnosu na one koje zamjenjuju. Takve jedinice moraju biti pratljive i sertifikovane u skladu sa bilo kojim nacionalnim ili međunarodnim pravilom, ili bilo kojim kodeksom prakse široko prihvaćenim u željezničkom sektoru.

Tabela 17a

Osnovne projektne karakteristike povezane sa osnovnim parametrima utvrđenim u ovom TSI-ju

TSI tačka	Povezane osnovne projektne karakteristike	Promjene koje utiču na osnovnu karakteristiku i nijesu klasifikovane kao definisane	Promjene koje utiču na osnovnu karakteristiku i su kao definisane
4.2.2.2.3 Krajnje spajanje	Tip krajnjeg spajanja	Promjena tipa krajnjeg spajanja	N/A
	Projektna masa u radnom stanju	Promjena bilo koje od odgovarajućih osnovnih	N/A

4.2.2.10 Uslovi opterećenja i izmjerena masa 4.2.3.2.1 Parametar osovinskog opterećenja	Projektna masa pod normalnim opterećenjem	projektnih karakteristika koja dovodi do promjene EN kategorije(e) pruge sa kojom je vozilo kompatibilno	
	Projektna masa pod izuzetnim opterećenjem		
	Radna masa u radnom stanju		
	Radna masa pod normalnim opterećenjem		
	Maksimalna projektna brzina (km/h)		
	Statističko osovinsko opterećenje u radnom stanju		
	Statističko osovinsko opterećenje pod izuzetnim opterećenjem		
	Dužina vozila		
	Statističko osovinsko opterećenje pod normalnim opterećenjem		
	Položaj osovina duž jedinice (razmak osovina)		
	EN kategorija(e) pruge		
	Ukupna masa vozila (za svako vozilo u jedinici)	Promjena bilo koje od odgovarajućih osnovnih projektnih karakteristika koja dovodi do promjene EN kategorije(e) pruge sa kojom je vozilo kompatibilno	Promjena veća od $\pm 10 \%$
	Masa po točku	Promjena bilo koje od odgovarajućih osnovnih projektnih karakteristika koja dovodi do promjene EN kategorije(e) pruge sa kojom je vozilo kompatibilno ili promjena veća od $\pm 10 \%$	N/A

4.2.3.1 Gabarit	Referentni profil	N/A	Change of reference profile the vehicle is conform to
	Minimalni radijus vertikalne konveksne krivine koji vozilo može savladati	Promjena minimalnog radijusa vertikalne konveksne krivine sa kojom je vozilo kompatibilno veća od 10 %	N/A
	Minimalni radijus vertikalne konkavne krivine koji vozilo može savladati	Promjena minimalnog radijusa vertikalne konkavne krivine sa kojom je vozilo kompatibilno veća od 10 %	N/A
4.2.3.3.1 Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemima za detekciju voza	Kompatibilnost sa sistemima za detekciju voza	N/A	Promjena deklarirane kompatibilnosti sa jednim ili više od sljedeća tri sistema za detekciju voza: — Kolosječni strujni krugovi — Brojači osovina — Induktivne petlje
	Podmazivanje oboda točka	Ugradnja/uklanjanje funkcije podmazivanja oboda točka	NA
	Mogućnost sprječavanja korišćenja podmazivanja oboda točka	NA	Ugradnja/uklanjanje kontrole koja sprječava korišćenje podmazivanja oboda točka
4.2.3.3.2 Nadzor stanja osovinskih ležajeva	Sistem za detekciju u vozilu	Ugradnja sistema za detekciju u vozilu	Uklanjanje deklarisanog sistema za detekciju u vozilu
4.2.3.4. Dinamičko ponašanje voznog parka	Kombinacija maksimalne brzine i maksimalnog nedostatka nadvišenja za koju je vozilo ocijenjeno	N/A	Povećanje maksimalne brzine za više od 15 km/h ili promjena veća od $\pm 10\%$ u maksimalnom dozvoljenom nedostatku nadvišenja
	Nagib šine	N/A	Promjena nagiba šine sa kojim je vozilo usklađeno 1)
4.2.3.5.2.1. Mehaničke geometrijske karakteristike točkova sa osovinama	Širina kolosijeka i točkova sa osovinama	N/A	Promjena širine kolosijeka sa kojom je točak sa osovinom kompatibilan
4.2.3.5.2.2 Karakteristike točkova	Minimalni potrebni prečnik točka u eksploataciji	Promjena minimalnog potrebnog prečnika točka u eksploataciji veća od ± 10 mm	N/A

4.2.3.5.2.3 Automatski sistemi za promjenljivi kolosijek	Postrojenje za promjenu širine kolosijeka točkova sa osovinama	Promjena na vozilu koja dovodi do promjene postrojenja za promjenu širine kolosijeka sa kojim je točak sa osovinom kompatibilan	Promjena kolosijeka sa kojim je točak sa osovinom kompatibilan
4.2.3.6. Minimalni radijus krivine	Minimalni radijus horizontalne krivine koji vozilo može savladati	Povećanje minimalnog radijusa horizontalne krivine za više od 5 m	N/A
4.2.4.5.1 Kočione performanse – Opšti zahtjevi	Maksimalno prosječno usporenje	Promjena veća od $\pm 10\%$ u maksimalnom prosječnom kočionom usporenju	N/A
4.2.4.5.2 Kočione performanse – Hitno kočenje	Zaustavni put i profil usporenja za svaki uslov opterećenja pri projektnoj maksimalnoj brzini	Promjena zaustavnog puta veća od $\pm 10\%$ Napomena: Procenat kočione mase (takođe nazivan „lambda“ ili procenat zakočene mase) ili zakočena masa takođe se mogu koristiti, i mogu se izvesti (direktno ili preko zaustavnog puta) iz profila usporenja proračunom. Dozvoljena promjena je ista ($\pm 10\%$)	N/A
4.2.4.5.3 Kočione performanse – Službeno kočenje	Zaustavni put i maksimalno usporenje za uslov opterećenja „projektna masa pod normalnim opterećenjem“ pri projektnoj maksimalnoj brzini	Promjena zaustavnog puta veća od $\pm 10\%$	N/A
4.2.4.5.4 Kočione performanse – Termalni kapacitet	Maksimalni termalni kapacitet kočnice	N/A	Promjena maksimalnog termalnog kapaciteta kočnice $\geq 10\%$
	ili Termalni kapacitet izražen kroz maksimalni nagib pruge, pripadajuću dužinu i radnu brzinu	Promjena maksimalnog nagiba, pripadajuće dužine ili radne brzine za koje je kočioni sistem projektovan u odnosu na termalni kapacitet kočnice	

4.2.4.5.5 Kočione performanse – Parkirna kočnica	Maksimalni nagib na kojem se jedinica zadržava nepokretnom samo parkirnom kočnicom (ako je vozilo njome opremljeno)	Promjena deklarisanog maksimalnog nagiba veća od $\pm 10\%$	N/A
4.2.4.6.2. Sistem zaštite od proklizavanja točkova	Sistem zaštite od proklizavanja točkova	N/A	Ugradnja/uklanjanje funkcije zaštite od proklizavanja točkova (WSP)
4.2.4.8.2 Magnetna pruga kočnica	Magnetna pruga kočnica	N/A	Ugradnja/uklanjanje funkcije magnetne pruge kočnice
	Mogućnost sprječavanja korišćenja magnetne pruge kočnice	N/A	Ugradnja/uklanjanje kočione kontrole koja omogućava aktiviranje/deaktiviranje magnetne pruge kočnice
4.2.4.8.3 Vrtložna prugasta kočnica	Vrtložna prugasta kočnica	N/A	Ugradnja/uklanjanje funkcije vrtložne prugaste kočnice
	Mogućnost sprječavanja korišćenja vrtložne prugaste kočnice	N/A	Ugradnja/uklanjanje kočione kontrole koja omogućava aktiviranje/deaktiviranje vrtložne prugaste kočnice
4.2.6.1.1 Temperatura	Raspon temperature	Promjena raspona temperature (T1, T2, T3)	N/A
4.2.6.1.2 Snijeg, led i grad	Uslovi snijega, leda i grada	Promjena izabranog raspona „snijeg, led i grad“ (nominalni ili ekstremni)	N/A
4.2.8.2.2 Rad unutar raspona napona i frekvencija	Sistem napajanja energijom (napon i frekvencija)	N/A	Promjena napona/frekvencija sistema napajanja energijom (AC 25 kV-50 Hz, AC 15 kV-16,7 Hz, DC 3 kV, DC 1,5 kV, DC 750 V, treća šina, ostali)
4.2.8.2.3 Rekuperativna kočnica sa vraćanjem energije kontakti vod	Rekuperativna kočnica	N/A	Ugradnja/uklanjanje funkcije rekuperativne kočnice
	Mogućnost sprječavanja korišćenja rekuperativne	Ugradnja/uklanjanje mogućnosti sprječavanja korišćenja rekuperativne kočnice	N/A

	kočnice kada je ugrađena		
4.2.8.2.4 Maksimalna snaga i struja iz kontaktnog voda	Primjenjivo samo na električne jedinice sa snagom većom od 2 MW: Funkcija ograničavanja snage ili struje	Ugradnja/uklanjanje funkcije ograničavanja snage ili struje	N/A
4.2.8.2.5 Maksimalna struja u stanju mirovanja	Maksimalna struja u stanju mirovanja po pantografu za svaki DC sistem za koji je vozilo opremljeno	Promjena vrijednosti maksimalne struje za 50 A bez prekoračenja limita postavljenog u ovom TSI-ju	N/A
	Vozilo opremljeno skladištem električne energije za potrebe vuče i funkcijom punjenja iz kontaktnog voda u stanju mirovanja	Dodavanje ili uklanjanje funkcije	N/A
4.2.8.2.9.1.1 Visina interakcije sa kontaktnim žicama (RST nivo)	Visina interakcije pantografa sa kontaktnim žicama (iznad gornje ivice šine)	Promjena visine interakcije kojom se omogućava ili više ne omogućava mehanički kontakt sa jednom od kontaktnih žica na visinama iznad nivoa šine između: 4 800 mm i 6 500 mm 4 500 mm i 6 500 mm 5 550 mm i 6 800 mm 5 600 mm i 6 600 mm	N/A
4.2.8.2.9.2 Geometrija glave pantografa (IC nivo)	Geometrija glave pantografa	N/A	Promjena geometrije glave pantografa na ili sa jednog od tipova definisanih u tačkama 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 ili 4.2.8.2.9.2.3
4.2.8.2.9.4.2 Materijal klizne trake	Materijal klizne trake	Nova klizna traka u skladu sa tačkom 4.2.8.2.9.4.23)	N/A
4.2.8.2.9.6 Kontaktna sila i dinamičko ponašanje	Kriva srednje kontaktne sile	Promjena koja zahtijeva novu ocjenu dinamičkog ponašanja pantografa	N/A
4.2.8.2.9.7 Raspored	Broj pantografa i najmanje	N/A	Kada se razmak između 2 uzastopna pantografa u fiksnim ili unaprijed

pantografa (RST nivo)	rastojanje između dva pantografa		definisanim formacijama ocijenjene jedinice smanji uklanjanjem vozila
4.2.8.2.9.10 Spuštanje pantografa (RST nivo)	Automatski uređaj za spuštanje (ADD)	Ugradnja/uklanjanje funkcije automatskog uređaja za spuštanje (ADD)	N/A
4.2.9.3.7 Obrada signala za detekciju i sprječavanje iskliznuća	Prisustvo obrade signala za sprječavanje i detekciju iskliznuća	Ugradnja/uklanjanje funkcije sprječavanja/detekcije	N/A
4.2.9.3.7a Funkcija detekcije i sprječavanja iskliznuća	Prisustvo funkcije sprječavanja i detekcije iskliznuća	Ugradnja/uklanjanje funkcije sprječavanja/detekcije	N/A
4.2.10.1. Opšte i kategorizacija	Kategorija zaštite od požara	N/A	Promjena kategorije zaštite od požara
4.2.12.2. Opšta dokumentacija — broj jedinica u višestrukome radu	Maksimalni broj vozni garnitura ili lokomotiva spojenih u višestrukome radu	N/A	Promjena maksimalnog dozvoljenog broja vozni garnitura ili lokomotiva spojenih u višestrukome radu
4.2.12.2. Opšta dokumentacija — broj vozila u jednoj jedinici	Samo za fiksne formacije: Vozila koja čine fiksnu formaciju	N/A	Promjena broja vozila koja čine fiksnu formaciju
1) Vozni park koji ispunjava jedan od sljedećih uslova smatra se kompatibilnim sa svim nagibima šina: — Vozni park ocijenjen u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [9] ili [73] — Vozni park ocijenjen u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [63] (izmijenjen ili neizmijenjen od strane ERA/TD/2012-17/INT) ili u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [64], sa rezultatom da ne postoji ograničenje na jedan nagib šine — Vozni park ocijenjen u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [63] (izmijenjen ili neizmijenjen od strane ERA/TD/2012-17/INT) ili u skladu sa specifikacijom navedenom u Prilogu J-1, indeks [64], sa rezultatom da postoji ograničenje na jedan nagib šine i nova ocjena uslova testa kontakta točak-šina, zasnovana na stvarnim profilima točka i šine i izmjerenom kolosijeku, pokazuje usklađenost sa zahtjevima o uslovima kontakta točak-šina iz specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [9].			

Tabela 17b

Osnovne projektne karakteristike povezane sa osnovnim parametrima utvrđenim u TSI PR

TSI tačka	Povezane osnovne	Promjene koje utiču na osnovne projektne karakteristike i nijesu	Promjene koje utiču na osnovne projektne i

	projektne karakteristike	klasifikovane definisane	kao	klasifikovane su kao definisane
2.2.11. Položaj stepenica za ulazak i izlazak iz vozila	Visine perona za koje je vozilo projektovano	N/A		Promjena visine perona sa kojom je vozilo kompatibilno

11) Radi uspostavljanja EC sertifikata o tipu ili ispitivanju projekta, notifikovano tijelo koje izabere entitet koji upravlja promjenom može se pozvati na:

- originalni EC sertifikat o tipu ili ispitivanju projekta za dijelove projekta koji nisu izmijenjeni ili za one koji su izmijenjeni, ali ne utiču na usklađenost podsistema, ukoliko je on i dalje važeći;
- dodatni EC sertifikat o tipu ili ispitivanju projekta (kojim se mijenja originalni sertifikat) za izmijenjene dijelove projekta koji utiču na usklađenost podsistema sa TSI-jevima navedenim u okviru sertifikacije definisanom u tački 7.1.3.1.1.

U slučaju da je period važenja EC sertifikata o tipu ili ispitivanju projekta za originalni tip ograničen na 7 godina (zbog primjene ranijeg koncepta faza A/B), period važenja EC sertifikata o tipu ili ispitivanju projekta za izmijenjeni tip, varijantu tipa ili verziju tipa biće ograničen na 14 godina nakon datuma imenovanja notifikovanog tijela od strane podnosioca zahtjeva za početni tip voznog parka (početak faze A originalnog EC sertifikata o tipu ili ispitivanju projekta).

12) U svakom slučaju, entitet koji upravlja promjenom obezbijediće da se tehnička dokumentacija koja se odnosi na EC sertifikat o tipu ili ispitivanju projekta u skladu s tim ažurira.

13) Ažurirana tehnička dokumentacija, koja se odnosi na EC sertifikat o tipu ili ispitivanju projekta, navodi se u tehničkom dosijeu koji prati EC deklaraciju o verifikaciji koju izdaje entitet koji upravlja promjenom za vozni park deklarisan kao usklađen sa izmijenjenim tipom..

7.1.2.2a. Posebna pravila za vozni park u eksploataciji koji nije obuhvaćen EC deklaracijom o verifikaciji sa prvim odobrenjem za puštanje u rad prije 1. januara 2015.

Pored tačke 7.1.2.2, sljedeća pravila se primjenjuju na vozni park u eksploataciji sa prvim odobrenjem za puštanje u rad prije 1. januara 2015, gdje obim promjene ima uticaj na osnovne parametre koji nisu obuhvaćeni EC deklaracijom (ako postoji):

1) Usklađenost sa tehničkim zahtjevima ovog TSI-ja smatra se utvrđenom kada je osnovni parametar unaprijeđen u pravcu performansi definisanih TSI-jem i kada entitet koji upravlja promjenom dokaže da su ispunjeni odgovarajući osnovni zahtjevi i da je nivo bezbjednosti održan i, gdje je to razumno moguće, unaprijeđen. Entitet koji upravlja promjenom u tom slučaju mora opravdati razloge zbog kojih performanse definisane TSI-jem nisu ispunjene, uzimajući u obzir tačku 7.1.2.2 5). Ovo obrazloženje se uključuje u tehnički dosije, ako postoji, ili u originalnu tehničku dokumentaciju vozila.

2) Pravilo navedeno u tački 1) ne primjenjuje se na promjene osnovnih parametara klasifikovanih kao definisane, kako je navedeno u Tabelama 17c i 17d. Za te promjene usklađenost sa zahtjevima ovog TSI-ja je obavezna.

Tabela 17c

Promjene osnovnih parametara za koje je obavezno poštovanje zahtjeva TSI za vučna vozila i putnička željeznička vozila koja nemaju potvrdu o ispitivanju EC tipa ili dizajna

TSI tačka	Povezana osnovna karakteristika dizajna	Promjene koje utiču na osnovnu karakteristiku dizajna i klasifikovane su kako je definisano
4.2.3.1 Profil vozne trake	Referentni profil	Promjena referentnog profila kojem vozilo odgovara

4.2.3.3.1 Karakteristike željezničkih vozila za kompatibilnost sa sistemima detekcije vozova	Kompatibilnost sa sistemima detekcije vozova	Promjena deklarirane kompatibilnosti sa jednim ili više od tri sljedeća sistema detekcije vozova: — Šinske strujne petlje — Brojači osovina — Petljasta oprema
4.2.3.3.2 Praćenje stanja ležajeva osovina	Sistem detekcije na vozilu	Ugradnja/uklanjanje deklariranog sistema detekcije na vozilu
4.2.3.5.2.1. Mehaničke i geometrijske karakteristike točkova	Međuosovinsko rastojanje točkova	Promjena širine kolosijeka sa kojom je točkovni par kompatibilan
4.2.3.5.2.3 Automatski sistemi promjenjive širine kolosijeka	Uređaj za promjenu širine kolosijeka točkova	Promjena(e) širine kolosijeka sa kojom je točkovni par kompatibilan
4.2.8.2.3 Regenerativna kočnica sa vraćanjem energije u kontaktni vod	Regenerativna kočnica	Ugradnja/uklanjanje funkcije regenerativne kočnice

Tabela 17d

Promjene osnovnih parametara TSI PRM za koje je obavezno poštovanje zahtjeva TSI za željeznička vozila koja nemaju potvrdu o ispitivanju EC tipa ili dizajna

TSI tačka	Povezana osnovna karakteristika dizajna	Promjene koje utiču na osnovnu karakteristiku dizajna i klasifikovane su kako je definisano
4.2.2.11. Pozicija stepenika za ulazak i izlazak iz vozila	Visine perona za koje je vozilo projektovano	Promjena visine perona sa kojom je vozilo kompatibilno

7.1.2.2b. Posebna pravila za vozila modificirana radi testiranja performansi ili pouzdanosti tehnoloških inovacija na ograničen vremenski period

1) Sljedeća pravila se primjenjuju, pored tačke 7.1.2.2, u slučaju modifikacija pojedinačnih ovlaštenih vozila u svrhu testiranja performansi i pouzdanosti tehnoloških inovacija na fiksni vremenski period ne duži od 1 godine. Ona se ne primjenjuju ako se iste modifikacije izvrše na više vozila.

Smatra se da je ispunjenost tehničkih zahtjeva ove TSI utvrđena kada osnovni parametar ostane nepromijenjen ili poboljšan u pravcu performansi definisanih TSI, a subjekt koji upravlja promjenom pokaže da su ispunjeni odgovarajući osnovni zahtjevi, da je nivo bezbjednosti održan i, gdje je razumno moguće, poboljšan.

7.1.3. Pravila vezana za EC potvrde o ispitivanju tipa ili dizajna

7.1.3.1. Podsystem željezničkih vozila

7.1.3.1.1. Definicije

1) Okvir inicijalne procjene

Okvir inicijalne procjene je skup TSI (tj. ova TSI, TSI NOI i TSI PRM) koji se primjenjuje na početku faze dizajna kada je obaviješten organ angažovan od strane podnosioca zahtjeva.

2) Okvir certifikacije

Okvir certifikacije je skup TSI (tj. ova TSI, TSI NOI i TSI PRM) koji se primjenjuje u trenutku izdavanja EC potvrde o ispitivanju tipa ili dizajna. To je okvir inicijalne procjene dopunjen revizijama TSI koje su stupile na snagu tokom faze dizajna.

3) Faza dizajna

Faza dizajna je period koji počinje kada je obaviješteni organ, odgovoran za EC verifikaciju, angažovan od strane podnosioca zahtjeva, a završava se kada se izda EC potvrda o ispitivanju tipa ili dizajna.

Faza dizajna može obuhvatiti tip i jednu ili više varijanti tipa i verzija tipa. Za sve varijante i verzije tipa, faza dizajna se smatra da počinje istovremeno kao i za glavni tip.

4) Faza proizvodnje

Faza proizvodnje je period tokom kojeg se podsistemi željezničkih vozila mogu plasirati na tržište na osnovu EC deklaracije o verifikaciji koja se odnosi na važeću EC potvrdu o ispitivanju tipa ili dizajna.

5) Vozila u eksploataciji

Vozilo je u eksploataciji kada je registrovano sa 'Važećim' registarskim kodom '00' u Nacionalnom registru vozila i održava se u bezbjednom stanju za kretanje.

7.1.3.1.2. Pravila vezana za EC potvrdu o ispitivanju tipa ili dizajna

1) Obaviješteni organ izdaje EC potvrdu o ispitivanju tipa ili dizajna koja se odnosi na okvir certifikacije.

2) Kada revizija ove TSI ili TSI NOI ili TSI PRM stupi na snagu tokom faze dizajna, obaviješteni organ izdaje EC potvrdu o ispitivanju tipa ili dizajna prema sljedećim pravilima:

— Za promjene u TSI, usklađenost sa okvirom inicijalne procjene dovodi do usklađenosti sa okvirom certifikacije. Obaviješteni organ izdaje EC potvrdu o ispitivanju tipa ili dizajna koja se odnosi na okvir certifikacije bez dodatne procjene.

3) Kada više revizija ove TSI ili TSI NOI ili TSI PRM stupi na snagu tokom faze dizajna, tačka 2) se primjenjuje sukcesivno na sve revizije.

4) Uvijek je dozvoljeno (ali nije obavezno) koristiti najnoviju verziju bilo koje TSI, bilo u potpunosti ili za određene tačke, osim ako nije izričito drugačije navedeno u reviziji tih TSI; u slučaju primjene ograničene na određene tačke, podnosilac zahtjeva mora opravdati i dokumentovati da su primjenjivi zahtjevi i dalje dosljedni, a to mora odobriti obaviješteni organ.

7.1.3.1.3. Važenje EC potvrde o ispitivanju tipa ili dizajna

1) Kada revizija ove TSI ili TSI NOI ili TSI PRM stupi na snagu, EC potvrda o ispitivanju tipa ili dizajna za podsistem ostaje važeća, osim ako nije potrebno da se revidira prema specifičnom tranzicionom režimu promjene TSI.

2) Samo promjene TSI sa specifičnim tranzicionim režimom mogu se primijeniti na željeznička vozila u fazi proizvodnje ili na željeznička vozila u eksploataciji.

7.1.3.2. Interoperabilni elementi

1) Ova tačka se odnosi na interoperabilni element koji je predmet ispitivanja tipa ili dizajna ili ocjene podobnosti za upotrebu.

2) Ako nije izričito drugačije navedeno u reviziji ove TSI ili TSI NOI ili TSI PRM, ispitivanje tipa ili dizajna ili ocjena podobnosti za upotrebu ostaje važeća čak i ako revizija tih TSI stupi na snagu. Tokom tog perioda, novi elementi istog tipa smiju se plasirati na tržište bez nove procjene tipa.

7.1.4. Pravila za proširenje područja upotrebe željezničkih vozila koja su imala odobrenje ili bila u eksploataciji prije 19. jula 2010.

1) U nedostatku potpune usklađenosti sa ovom TSI, tačka 2) se primjenjuje na željeznička vozila koja ispunjavaju sljedeće uslove prilikom zahtjeva za proširenje svog područja upotrebe:

(a) vozilo je odobreno ili stavljeno u eksploataciju prije 19. jula 2010.;

(b) vozilo je registrovano sa 'Važećim' registarskim kodom '00' u Nacionalnom registru vozila i održava se u bezbjednom stanju za kretanje.

Sljedeće odredbe za proširenje područja upotrebe primjenjuju se takođe u kombinaciji sa novim odobrenjem.

2) Odobrenje za prošireno područje upotrebe željezničkog vozila iz tačke 1) temelji se na postojećem odobrenju, ako postoji, i na tehničkoj kompatibilnosti između željezničkog vozila i mreže, te usklađenosti sa Osnovnim karakteristikama dizajna iz Tabela 17a i 17b, uzimajući u obzir sve ograničenja ili restrikcije.

Podnosilac zahtjeva mora dostaviti 'EC deklaraciju o verifikaciji' uz tehničku dokumentaciju koja dokazuje usklađenost sa zahtjevima utvrđenim ovom TSI, ili sa odredbama koje imaju ekvivalentni učinak, za svaki osnovni parametar iz kolone 1 Tabela 17a i 17b i sa sljedećim tačkama ove TSI:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (kada se prolazak kroz fazne ili odvojene sekcije sistema upravlja automatski), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 i 4.2.12.6

putem jedne ili kombinacije sljedećih opcija:

(a) usklađenost sa zahtjevima utvrđenim ovom TSI;

(b) usklađenost sa odgovarajućim zahtjevima iz prethodne TSI;

(c) usklađenost sa alternativnim specifikacijama koje se smatraju da imaju ekvivalentni učinak;

(d) dokaz da su zahtjevi za tehničku kompatibilnost sa mrežom proširenog područja upotrebe ekvivalentni zahtjevima za tehničku kompatibilnost sa mrežom za koju je željezničko vozilo već odobreno ili u eksploataciji. Takav dokaz podnosi podnosilac zahtjeva i može se zasnivati na informacijama iz registra željezničke infrastrukture (RINF).

3) Ekvivalentni učinak alternativnih specifikacija u odnosu na zahtjeve ove TSI (tačka 2(c)) i ekvivalencija zahtjeva za tehničku kompatibilnost sa mrežom (tačka 2(d)) mora biti opravdan i dokumentovan od strane podnosioca zahtjeva primjenom procesa upravljanja rizicima definisanog u Prilogu I CSM RA. Opravdanost mora biti ocijenjena i potvrđena od strane ocjenjivačkog tijela (CSM RA).

4) Pored zahtjeva iz tačke 2) iznad, i gdje je primjenjivo, podnosilac zahtjeva mora dostaviti 'EC deklaraciju o verifikaciji' uz tehničku dokumentaciju koja dokazuje usklađenost sa sljedećim:

(a) specifični slučajevi koji se odnose na bilo koji dio proširenog područja upotrebe, navedeni u ovoj TSI, TSI NOI, TSI PRM i TSI CCS;

(b) nacionalna pravila.

5) Organ koji izdaje odobrenje mora javno objaviti, putem sajta Željezničke agencije, detalje alternativnih specifikacija iz tačke 2(c) i zahtjeva za tehničku kompatibilnost sa mrežom iz tačke 2(d) na osnovu kojih su izdavana odobrenja za prošireno područje upotrebe.

6) Kada je ovlašćeno vozilo imalo korist od neprimjenjivanja TSI ili njihovog dijela, podnosilac zahtjeva mora tražiti derogaciju(e) u Crnoj Gori za prošireno područje upotrebe.

7) Kola korišćena prema Regolamentoo Internazionale Carrozze (RIC) smatraju se odobrenim u skladu sa uslovima pod kojima su korišćena, uključujući područje upotrebe u kojem su eksploatisana. Nakon promjene koja zahtijeva novo odobrenje za stavljanje na tržište, kola prihvaćena prema posljednjem RIC sporazumu zadržavaju područje upotrebe u kojem su bila eksploatisana bez dodatne provjere nepromijenjenih dijelova.

7.1.5. Prethodni zahtjevi za ugradnju kod novog dizajna željezničkih vozila kada ETCS još nije instaliran

1) Ovaj slučaj se primjenjuje na novo razvijen dizajn vozila, uključujući posebno vozilo iz tačke 7.4.3.2 TSI CCS kada se primjenjuje tačka 7.1.1.3 1) TSI LOC&PAS, gdje ETCS na vozilu još nije instaliran, sa ciljem da podsistem željezničkog vozila bude spreman kada se sistem instalira.

2) Sljedeći zahtjevi se primjenjuju na novo razvijene dizajne vozila koji zahtijevaju prvo odobrenje:

(a) Usklađenost sa zahtjevima vezanim za funkcije interfejsa sa vozom, kako je navedeno u osnovnim parametrima koji se odnose na Prilog A, Tabelu A.2, indeks 7 TSI CCS (vidi kolone 1 i 2 Tabele 9 TSILOC&PAS).

(b) Opis implementiranih funkcija interfejsa sa vozom, uključujući specifikaciju interfejsa i komunikacionih protokola, mora biti dokumentovan u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 (23).

(c) Mora biti obezbijeđen prostor za ugradnju ETCS opreme na vozilu definisane u TSI CCS (npr. ETCS DMI, antene, itd.). Uslovi za ugradnju opreme moraju biti dokumentovani u tehničkoj dokumentaciji opisanoj u tački 4.2.12.2 (24).

3) Obaviješteno tijelo odgovorno za EC verifikaciju podsistema željezničkog vozila provjerava da li je dokumentacija iz tačaka 4.2.12.2 (23) i (24) dostavljena.

4) Kada je ETCS na vozilu instaliran, procjena integracije funkcija interfejsa u vozilo predstavlja dio EC verifikacije za CCS podsistem na vozilu, u skladu sa tačkom 6.3.3 TSI CCS.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

7.2. Kompatibilnost sa drugim podsistemima

1) Ova TSI je razvijena uzimajući u obzir da su drugi podsistemi u skladu sa svojim odgovarajućim TSI. Shodno tome, interfejsi sa fiksnim instalacijama infrastrukture, podsistemima energije i upravljanja-komandom se razmatraju za podsisteme u skladu sa TSI Infrastrukture, TSI Energije i TSI CCS.

2) U skladu sa tim, metode i faze implementacije za željeznička vozila zavise od napretka implementacije TSI Infrastrukture, TSI Energije i TSI CCS.

3) Nadalje, TSI koji pokrivaju fiksne instalacije dozvoljavaju set različitih tehničkih karakteristika (npr. „saobraćajni kod“ u TSI Infrastrukture, „sistem napajanja“ u TSI Energije).

4) Za željeznička vozila, odgovarajuće tehničke karakteristike se bilježe u „Crnogorskom registru ovlašćenih tipova vozila“ (vidi takođe Sekciju 4.8 ove TSI).

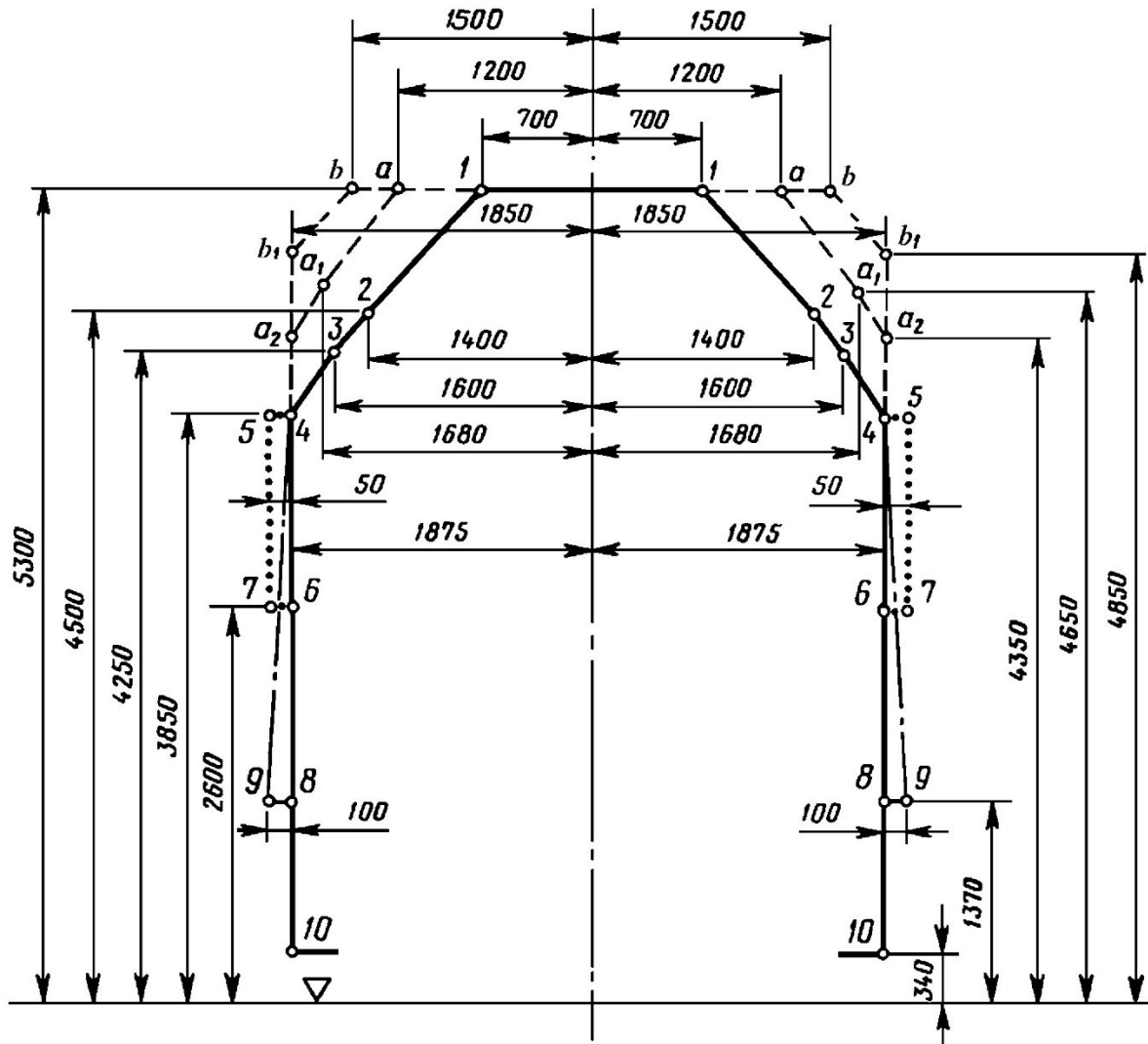
5) Za fiksne instalacije, one čine dio glavnih karakteristika zabilježenih u „Registru infrastrukture“.

Prilog A
Namjerno izbrisan

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

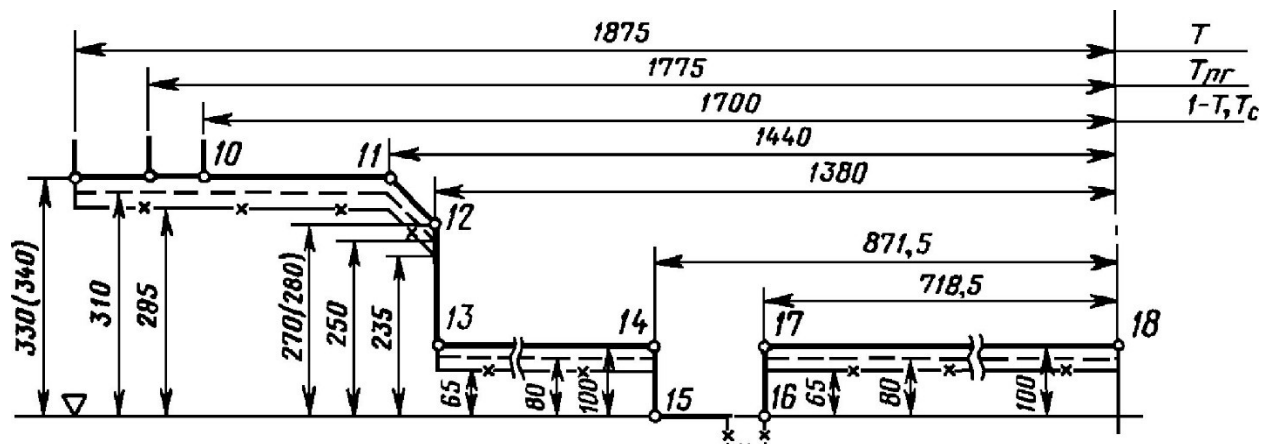
Prilog B
Sistem gabarita 1 520 mm „T“

Referentni profil za gabarit šina 1 520 'T' gornjih dijelova (za željeznička vozila):
Running surface



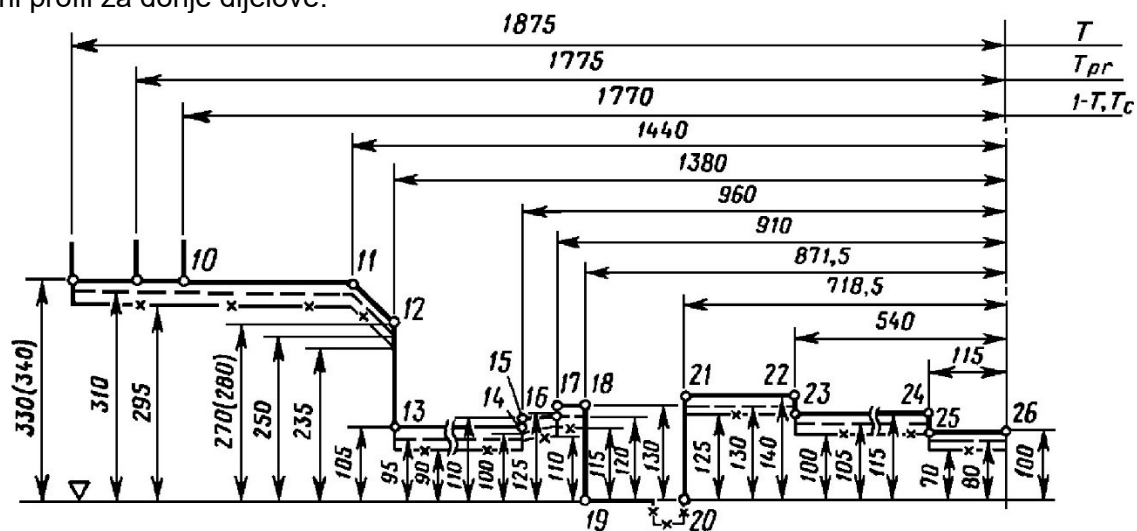
(Dimensions in mm)

• • • • • zone for signals installed on the vehicle
Referentni profil za donje dijelove:



Napomena: Za željeznička vozila koja su namijenjena za upotrebu na pruzi širine 1 520 mm, osim prilikom prelaska preko pretovarnih humaka opremljenih kočnicama na šinama.

Referentni profil za donje dijelove:



Napomena: Za željeznička vozila koja su namijenjena za upotrebu na pruzi širine 1 520 mm, sposobna da prelaze preko pretovarnih humaka i kočnica na šinama.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

Prilog C

Posebne odredbe za mašine na pruzi (OTM – On-Track Machines)

C.1 Čvrstoća konstrukcije vozila

Zahtjevi iz tačke 4.2.2.4 dopunjuju se na sljedeći način:

Okvir mašine mora biti sposoban da izdrži ili statička opterećenja iz specifikacije navedene u Prilogu J-1, indeks [1], ili statička opterećenja prema specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [51], bez prekoračenja dozvoljenih vrijednosti datih u tim specifikacijama.

Odgovarajuća strukturna kategorija specifikacije iz Priloga J-1, indeks [51] je sljedeća:

- za mašine kojima nije dozvoljeno da se kreću odvojeno ili preko pretovarnih humaka: F-II;
- za sve ostale mašine: F-I.

Ubrzanje u x-smjeru prema specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [1], Tabela 13 ili prema specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [51], Tabela 10 iznosi ± 3 g.

C.2 Podizanje i dizanje

Konstrukcija mašine mora imati tačke za podizanje pomoću kojih se cijela mašina može sigurno podići ili dizati. Lokacija tačaka za podizanje i dizanje mora biti definisana.

Kako bi se olakšao rad tokom popravke ili pregleda, ili prilikom kretanja mašina po pruzi, mašine moraju imati sa obe duže strane najmanje dvije tačke za podizanje, pri kojima se mašine mogu podići prazne ili opterećene.

Za omogućavanje postavljanja uređaja za dizanje, ispod tačaka za podizanje moraju biti obezbijeđeni slobodni prostori koji ne smiju biti blokirani prisustvom nepokretnih dijelova. Slučajevi opterećenja moraju biti u skladu sa onima iz Priloga C.1 i primjenjuju se za podizanje i dizanje tokom radova u radionici i servisnim operacijama.

C.3 Dinamičko ponašanje u vožnji

Karakteristike vožnje mogu se utvrditi kroz probne vožnje ili referenciranjem prema sličnom tipom odobrene mašine, kako je detaljno opisano u tački 4.2.3.4.2 ove TSI, ili putem simulacije.

Ponašanje u vožnji može se dokazati simulacijom testova opisanih u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [9] (sa izuzecima navedenim u nastavku), ukoliko postoji validiran model reprezentativnog kolosijeka i radnih uslova mašine.

Sljedeća dodatna odstupanja važe:

- Pojednostavljena metoda za ovu vrstu mašina će uvijek biti prihvaćena;
- Ako mašina ne može postići potrebnu test brzinu, mašina se mora vući tokom testova.

Model mašine za simulaciju karakteristika vožnje mora biti validiran poređenjem rezultata modela sa rezultatima probnih vožnji kada se koristi isti ulaz karakteristika kolosijeka.

Validiran model je simulacioni model koji je provjeren stvarnim testom vožnje koji dovoljno stimulise ovjes, i gdje postoji bliska korelacija između rezultata probne vožnje i predikcija simulacionog modela na istom test kolosijeku.

C.4 Ubrzanje pri maksimalnoj brzini

Nije potrebno residualno ubrzanje, kako je navedeno u tački 4.2.8.1.2 5), za posebna vozila.

Prilog D
Nije korišćen

Prilog E

Antropometrijska mjerenja vozača

Sljedeći podaci predstavljaju „najsavremenije stanje“ i trebaju se koristiti.
— Glavna antropometrijska mjerenja najnižeg i najvišeg vozačkog osoblja:
Dimenzije navedene u specifikaciji iz Priloga J-1, indeks [62] moraju se uzeti u obzir.

F.1. Opšte

Dizajn kabine mora omogućiti vozaču pregled svih spoljašnjih informacija koje su dio vozačkog zadatka, kao i zaštitu vozača od spoljašnjih izvora vizuelnih smetnji. Ovo uključuje sljedeće:

— Treperenje na donjem rubu vjetrobranskog stakla, koje može izazvati umor, mora biti smanjeno.

— Mora biti obezbijeđena zaštita od sunca i odsjaja farova vozova koji dolaze iz suprotnog smjera, bez ograničavanja vidljivosti vozača prema spoljašnjim signalima, oznakama i drugim vizuelnim informacijama.

— Položaj opreme u kabini ne smije blokirati niti iskrivljavati vid vozača prema spoljašnjim informacijama.

— Dimenzije, položaj, oblik i završna obrada (uključujući održavanje) prozora ne smiju ograničavati spoljašnji vid vozača i moraju podržavati vozački zadatak.

— Položaj, tip i kvalitet uređaja za čišćenje i odmagljivanje vjetrobranskog stakla moraju osigurati da vozač može održavati čist spoljašnji pregled u većini vremenskih i operativnih uslova, bez ometanja vidljivosti.

— Kabina vozača mora biti dizajnirana tako da vozač tokom vožnje gleda naprijed.

— Kabina vozača mora omogućiti da vozač, bilo u stojećem ili sjedećem položaju, ima jasan i neometan vid prema fiksnim signalima postavljenim s lijeve i desne strane pruge, u skladu sa specifikacijom iz Priloga J-1, indeks [62].

Pravila navedena u ovom prilogu regulišu uslove vidljivosti za svaki smjer kretanja duž ravne pruge i u krivinama sa radijusom od 300 m i više. Ona se primjenjuju na poziciju(e) vozača.

Napomene:

U slučaju kabine sa dva vozačka sjedišta (opcija sa dvije pozicije za vožnju), pravila se primjenjuju na oba sjedišta.

Za lokomotive sa centralnom kabinom i za Specijalna vozila, tačka 4.2.9.1.3.1 TSI-a specificira posebne uslove.

F.2. Referentni položaj vozila u odnosu na prugu:

Primjenjuje se specifikacija iz Priloga J-1, indeks [62].

Snaga i teret treba da se uzmu u obzir u skladu sa specifikacijom iz Priloga J-1, indeks [6] i tačkom 4.2.2.10.

F.3. Referentni položaj očiju članova posade:

Primjenjuje se specifikacija iz Priloga J-1, indeks [62].

Udaljenost od očiju vozača u sjedećem položaju do vjetrobranskog stakla mora biti veća ili jednaka 500 mm.

F.4. Uslovi vidljivosti:

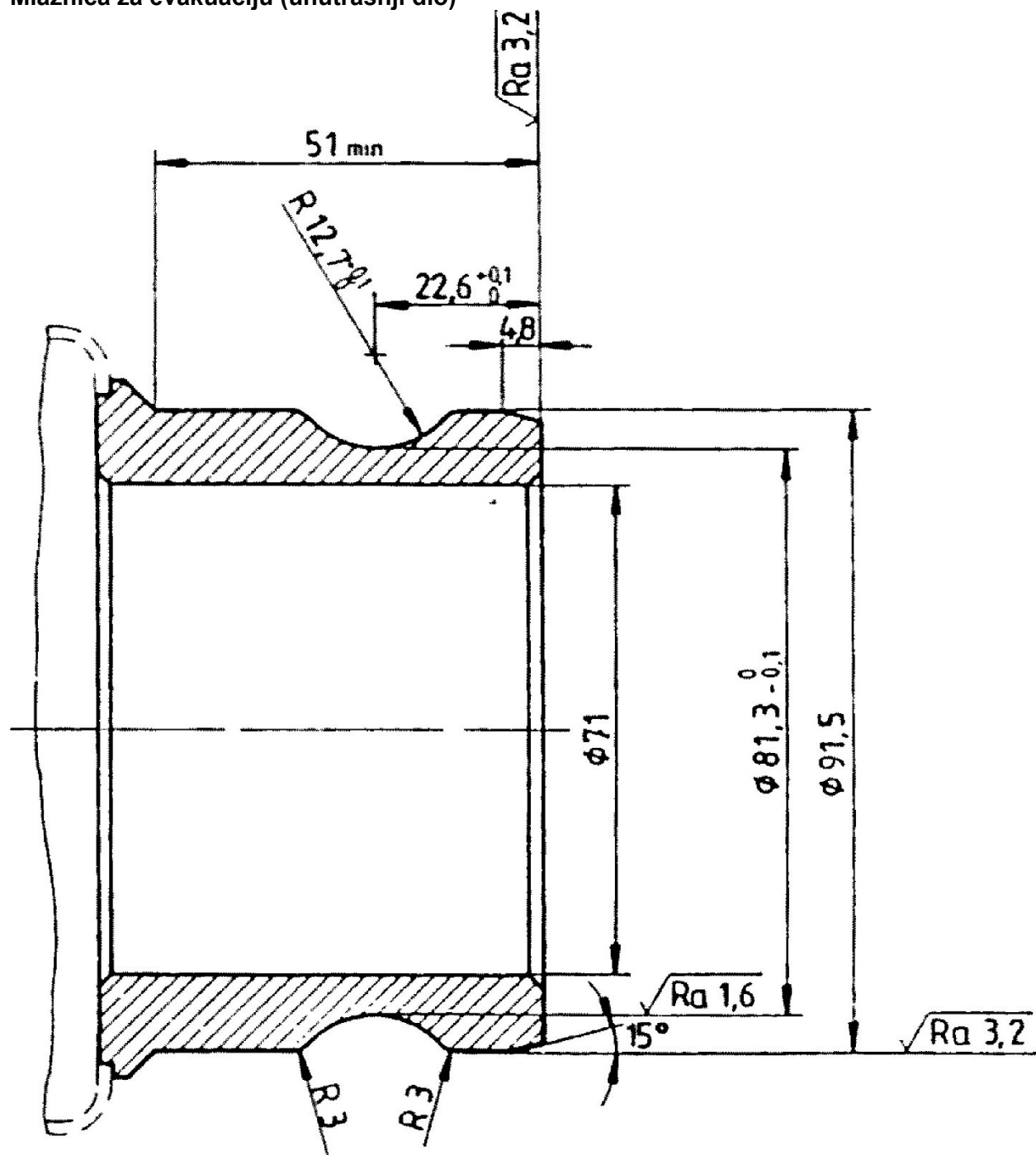
Primjenjuje se specifikacija iz Priloga J-1, indeks [62].

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32014R1302>

Veze za sistem odvodnje WC-a na železničkim vozilima

Slika G1

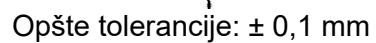
Mlaznica za evakuaciju (unutrašnji dio)



Opšte tolerancije: $\pm 0,1$ mm

Materijal: nerđajući čelik

Slika G2
Opcioni priključak za ispiranje rezervoara WC-a (unutrašnji dio)



<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32019R0776>

Procjena podsistema željezničkih vozila

H.1 Obim

Ovaj Aneks prikazuje procjenu usklađenosti podsistema željezničkih vozila.

H.2 Karakteristike i moduli

Karakteristike podsistema koje se procjenjuju u različitim fazama dizajna, razvoja i proizvodnje označene su sa X u Tabeli H.1. Krstić u koloni 4 Tabele H.1 označava da odgovarajuće karakteristike treba provjeriti testiranjem svakog pojedinačnog podsistem.

Tabela H.1**Procjena podsistema željezničkih vozila**

1	2	3	4	5
Karakteristike koje treba procijeniti, kako je navedeno u tački 4.2 ovog TSI-ja	Faza dizajna i razvoja		Faza proizvodnje	Posebna procedura procjene
	Revizija dizajna	Tip testa	Rutinski test	
Element podsistema željezničkih vozila	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694			https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694
Tačka				Tačka
Struktura i mehanički dijelovi	4.2.2			
Unutrašnje spajanje	4.2.2.2.2	X	n.a.	n.a.
Krajnje spajanje	4.2.2.2.3	X	n.a.	n.a.
Automatski centralni spoj IC	5.3.1	X	X	X
Ručni krajnji spoj IC	5.3.2	X	X	X
Spasilačko spajanje	4.2.2.2.4	X	X	n.a.
Spasilačko spajanje IC	5.3.3	X	X	X
Pristup osoblja za spajanje i odspajanje	4.2.2.2.5	X	X	n.a.
Pješački mostovi	4.2.2.3	X	X	n.a.
Čvrstoća strukture vozila	4.2.2.4	X	X	n.a.
Pasivna bezbjednost	4.2.2.5	X	X	n.a.
Podizanje i dizanje	4.2.2.6	X	X	n.a.
Pričvršćivanje uređaja za strukturu vozila	4.2.2.7	X	n.a.	n.a.
Vrata za pristup osoblja i tereta	4.2.2.8	X	X	n.a.

Mehaničke karakteristike stakla	4.2.2.9	X	n.a.	n.a.	—
Uslovi opterećenja i težinska masa	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
Interakcija sa kolosijekom i mjerenje (Track interaction and gauging)	4.2.3				
Mjerenje	4.2.3.1	X	n.a.	n.a.	—
Osovni pritisak	4.2.3.2.2	X	X	n.a.	6.2.3.2
Karakteristike železničkih vozila za kompatibilnost sa sistemima detekcije vozova	4.2.3.3.1	X	X	X	—
Nadzor stanja ležajeva osovine	4.2.3.3.2	X	X	n.a.	—
Sigurnost protiv iskliznuća na uvijenoj pruži	4.2.3.4.1	X	X	n.a.	6.2.3.3
Zahtjevi za dinamičko ponašanje u vožnji	4.2.3.4.2 a)	X	X	n.a.	6.2.3.4
Aktivni sistemi – zahtjevi sigurnosti	4.2.3.4.2 b)	X	n.a.	n.a.	6.2.3.5
Granične vrijednosti za sigurnost u vožnji	4.2.3.4.2.1	X	X	n.a.	6.2.3.4
Granične vrijednosti opterećenja kolosijeka	4.2.3.4.2.2	X	X	n.a.	6.2.3.4
Ekvivalentna koničnost	4.2.3.4.3	X	n.a.	n.a.	—
Projektne vrijednosti za nove profilne točkove	4.2.3.4.3.1	X	n.a.	n.a.	6.2.3.6
Vrijednosti u eksploataciji ekvivalentne koničnosti točkova	4.2.3.4.3.2	X			—
Strukturni dizajn okvira vagon-kola	4.2.3.5.1	X	X.	n.a.	—
Mehaničke i geometrijske karakteristike vagon-kola	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Mehaničke i geometrijske karakteristike točkova	4.2.3.5.2.2	X	X	X	—
Točkovi (IC)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Automatski sistemi za promjenu gabarita točkova	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7a
Automatski sistemi za promjenu gabarita točkova (IC)	5.3.4a	X	X	X	6.1.3.1a
Minimalni radijus krivine	4.2.3.6	X	n.a.	n.a.	—
Zaštita od iskliznuća	4.2.3.7	X	n.a.	n.a.	—

Kočenje	4.2.4				
Funkcionalni zahtjevi	4.2.4.2.1	X	X	n.a	—
Sigurnosni zahtjevi	4.2.4.2.2	X	n.a	n.a	6.2.3.5
Vrsta kočionog sistema	4.2.4.3	X	X	n.a	—
Komanda kočnice	4.2.4.4				
Hitna kočnica	4.2.4.4.1	X	X	X	—
Servisna kočnica	4.2.4.4.2	X	X	X	—
Direktna komanda kočenja	4.2.4.4.3	X	X	X	—
Komanda dinamičke kočnice	4.2.4.4.4	X	X	n.a	—
Komanda parkirne kočnice	4.2.4.4.5	X	X	X	—
Učinkovitost kočenja	4.2.4.5				
Opšti zahtjevi	4.2.4.5.1	X	n.a	n.a	—
Hitno kočenje	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Servisno kočenje	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9
Proračuni vezani za termalni kapacitet	4.2.4.5.4	X	n.a	n.a	—
Parking kočnica	4.2.4.5.5	X	n.a	n.a	—
Granica adhezije točak–šina	4.2.4.6.1	X	n.a	n.a	—
Sistem zaštite od proklizavanja točkova	4.2.4.6.2	X	X	n.a	6.2.3.10
Interfejs sa trakcijom — Kočioni sistemi povezani sa trakcijom (električni, hidrodinamički (IC))	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Interfejs sa trakcijom — Kočioni sistemi povezani sa trakcijom (električni, hidrodinamički)	4.2.4.7	X	X	X	—
Kočioni sistem nezavisan od uslova adhezije	4.2.4.8				
Opšte	4.2.4.8.1.	X	n.a	n.a	—
Magnetna tračna kočnica	4.2.4.8.2.	X	X	n.a	—
Tračna kočnica sa vrtložnom strujom	4.2.4.8.3	X	X	n.a.	—
Indikacija stanja i kvara kočnice	4.2.4.9	X	X	X	—
Zahtjevi kočnice za spasilačke svrhe	4.2.4.10	X	X	n.a	—
Predmeti vezani za putnike	4.2.5				
Sanitarni sistemi	4.2.5.1	X	n.a	n.a	6.2.3.11
Sistem zvučne komunikacije	4.2.5.2	X	X	X	—
Putnički alarm	4.2.5.3	X	X	X	—

Putnički alarm – sigurnosni zahtjevi	4.2.5.3	X	n.a	n.a	6.2.3.5
Uređaji za komunikaciju sa putnicima	4.2.5.4	X	X	X	—
Spoljašnja vrata: pristup i izlazak iz željezničkog vozila	4.2.5.5	X	X	X	—
Spoljašnja vrata – sigurnosni zahtjevi.	4.2.5.5	X	n.a	n.a	6.2.3.5
Konstrukcija sistema spoljašnjih vrata	4.2.5.6	X	n.a	n.a	—
Vrata između jedinica	4.2.5.7	X	X	n.a	—
Kvalitet unutrašnjeg vazduha	4.2.5.8	X	n.a	n.a	6.2.3.12
Prozori sa strane karoserije	4.2.5.9	X			—
Uslovi životne sredine i aerodinamički efekti	4.2.6				
Uslovi životne sredine	4.2.6.1				
Temperatura	4.2.6.1.1	X	n.a. X 1)	n.a.	—
Snijeg, led i grad	4.2.6.1.2	X	n.a. X 1)	n.a.	—
1) Tip test ako i kako je definisano od strane Podnosioca zahtjeva.					
Aerodinamički efekti	4.2.6.2				
Efekti vazdušnog talasa na putnike na peronu i na radnike uz prugu	4.2.6.2.1	X	X	n.a.	6.2.3.13
Puls pritiska prednjeg dijela vozila	4.2.6.2.2	X	X	n.a.	6.2.3.14
Maksimalne varijacije pritiska u tunelima	4.2.6.2.3	X	X	n.a.	6.2.3.15
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 Bočni vjetar	4.2.6.2.4	X	n.a	n.a.	6.2.3.16
Spoljašnja svjetla i vidljivi i zvučni signalni uređaji	4.2.7				
Spoljašnja prednja i zadnja svjetla	4.2.7.1				
Prednja svjetla IC	4.2.7.1.1 5.3.6	X	X	n.a	-6.1.3.3
Označavajuća svjetla IC	4.2.7.1.2 5.3.7	X	X	n.a	-6.1. 3.4

Zadnja svjetla IC	4.2.7.1.3 5.3.8	X	X	n.a	-6.1.3.5
Upravljanje lampama	4.2.7.1.4	X	X	n.a	—
Sirena	4.2.7.2				
Opšte – zvuk upozorenja IC	4.2.7.2.1 5.3.9	X	X	n.a	-6.1.3.6
Nivo zvučnog pritiska sirene	4.2.7.2.2 5.3.9	X	X	n.a	6.2.3.17 6.1.3.6
Zaštita	4.2.7.2.3	X	n.a	n.a	—
Upravljanje	4.2.7.2.4	X	X	n.a	—
Trakcijska i električna oprema	4.2.8				
Zahtjevi za performanse	4.2.8.1				
Opšte	4.2.8.1.1				
Zahtjevi za performanse	4.2.8.1.2	X	n.a	n.a	—
Napajanje	4.2.8.2				
Opšte	4.2.8.2.1	X	n.a	n.a	—
Rad unutar raspona napona i frekvencija	4.2.8.2.2	X	X	n.a	—
Regenerativno kočenje sa energijom u nadzemnu kontakt liniju	4.2.8.2.3	X	X	n.a	—
Maksimalna snaga i struja iz nadzemne kontakt linije	4.2.8.2.4	X	X	n.a	6.2.3.18
Maksimalna struja pri mirovanju	4.2.8.2.5	X	X (only for DC systems)	n.a	—
Faktor snage	4.2.8.2.6	X	X	n.a	6.2.3.19
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 Harmonici i dinamički efekti – AC sistemi	4.2.8.2.7	X	X	n.a	—
Funkcija mjerenja potrošnje energije	4.2.8.2.8	X	X	n.a	—
Zahtjevi vezani za pantograf	4.2.8.2.9	X	X	n.a	6.2.3.20 & 21
Pantograf (IC)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Kontaktne trake (IC)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Električna zaštita voza	4.2.8.2.10	X	X	n.a	—

IC Glavni prekidač strujnog kruga	5.3.12				
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 —					
Zaštita od električnih opasnosti	4.2.8.4	X	X	n.a	—
Kabina i rad	4.2.9				
Vozačka kabina	4.2.9.1	X	n.a	n.a	—
Opšte	4.2.9.1.1	X	n.a	n.a	—
Pristup i izlaz	4.2.9.1.2	X	n.a	n.a	—
Pristup i izlaz u radnim uslovima	4.2.9.1.2.1	X	n.a	n.a	—
Hitni izlaz iz vozačke kabine	4.2.9.1.2.2	X	n.a	n.a	—
Spoljašnja vidljivost	4.2.9.1.3	X	n.a	n.a	—
Prednji pregled	4.2.9.1.3.1	X	n.a	n.a	—
Zadnji i bočni pregled	4.2.9.1.3.2	X	n.a	n.a	—
Unutrašnje raspoređivanje	4.2.9.1.4	X	n.a	n.a	—
Vozačevo sjedište	4.2.9.1.5	X	n.a	n.a	—
IC	5.3.13	X	X	X	—
Vozački pult – Ergonomija	4.2.9.1.6	X	n.a	n.a	—
Kontrola klime i kvaliteta vazduha	4.2.9.1.7	X	X	n.a	6.2.3.12
Unutrašnje osvetljenje	4.2.9.1.8	X	X	n.a	—
Vjetrobransko staklo – Mehaničke karakteristike	4.2.9.2.1	X	X	n.a	6.2.3.22
Vjetrobransko staklo – Optičke karakteristike	4.2.9.2.2	X	X	n.a	6.2.3.22
Vjetrobransko staklo – Oprema	4.2.9.2.3	X	X	n.a	—
Interfejs vozač–mašina	4.2.9.3				
Funkcija radio daljinske kontrole od strane osoblja za manevrisanje	4.2.9.3.1	X	X	X	—
Prikaz brzine	4.2.9.3.2	—	—	—	—
Vozačka jedinica za prikaz i ekrani	4.2.9.3.3	X	X	n.a	—
Upravljački elementi i indikatori	4.2.9.3.4	X	X	n.a	—
Označavanje	4.2.9.3.5	X	n.a	n.a	—
Funkcija radio daljinske kontrole od strane osoblja za manevrisanje	4.2.9.3.6	X	X	n.a	—

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 Oprema u vozu i prenosiva oprema	4.2.9.4	X	n.a	n.a	—
Prostor za lične stvari osoblja	4.2.9.5	X	n.a	n.a	—
Uređaj za snimanje	4.2.9.6	X	X	X	—
Zaštita od požara i evakuacija	4.2.10				
Opšte i kategorizacija	4.2.10.1	X	n.a	n.a	—
Mjere za sprečavanje požara	4.2.10.2	X	X	n.a	—
Mjere za otkrivanje i kontrolu požara	4.2.10.3	X	X	n.a	—
Zahtjevi vezani za vanredne situacije	4.2.10.4	X	X	n.a	—
Zahtjevi vezani za evakuaciju	4.2.10.5	X	X	n.a	—
Održavanje	4.2.11				
Čišćenje vjetroborskog stakla vozačke kabine	4.2.11.2	X	X	n.a	—
Priključak za sistem odvodnje toaleta IC	4.2.11.3 5.3.14	X	n.a	n.a	—
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694 —————					
Interfejs za dopunu vode IC	4.2.11.5 5.3.15	X	n.a	n.a	—
Specijalni zahtjevi za parkiranje vozova	4.2.11.6	X	X	n.a	—
Oprema za dopunu goriva	4.2.11.7	X	n.a	n.a	—
Čišćenje unutrašnjosti voza – napajanje	4.2.11.8	X	n.a	n.a	—
Dokumentacija za rad i održavanje	4.2.12				
Opšte	4.2.12.1	X	n.a	n.a	—
Opšta dokumentacija	4.2.12.2	X	n.a	n.a	—
Dokumentacija vezana za održavanje	4.2.12.3	X	n.a	n.a	—
Dosije opravdanja održavanja	4.2.12.3.1	X	n.a	n.a	—
Dosije opisa održavanja	4.2.12.3.2	X	n.a	n.a	—
Operativna dokumentacija	4.2.12.4	X	n.a	n.a	—
Dijagrami podizanja i uputstva	4.2.12.4	X	n.a	n.a	—
Opis vezan za spašavanje	4.2.12.5	X	n.a	n.a	—

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

Aneks I
Aspekti za koje tehnička specifikacija nije dostupna
(otvorena pitanja)

Otvorena pitanja koja se odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i mreže:

Element podsistema Željezničkog vozila	Tačka ove TSI	Tehnički aspekt koji nije obuhvaćen ovom TSI	Komentari
Kompatibilnost sa sistemima za detekciju vozova	4.2.3.3.1	Vidi specifikaciju navedenu u Aneksu J-2, indeks [A]	Otvorena pitanja takođe identifikovana u TSI CCS.
Dinamičko ponašanje u vožnji za sistem sa širinom kolosijeka od 1 520 mm	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Dinamičko ponašanje u vožnji. Ekvivalentna koničnost.	Normativni dokumenti na koje se poziva TSI zasnivaju se na iskustvu stečenom na sistemu širine kolosijeka od 1 435 mm.
Ekvivalentna koničnost za sistem sa širinom kolosijeka od 1 600 mm	4.2.3.4.3	Dinamičko ponašanje u vožnji. Ekvivalentna koničnost.	Normativni dokumenti na koje se poziva TSI zasnivaju se na iskustvu stečenom na sistemu širine kolosijeka od 1 435 mm.
Kočioni sistem nezavisan od uslova prijanjanja	4.2.4.8.3	Vrtložna strujna šinska kočnica	Uslovi za upotrebu vrtložne strujne šinske kočnice za tehničku kompatibilnost sa prugom nijesu usaglašeni
Aerodinamički efekat na tucaničkoj pruži za željeznička vozila sa maksimalnom projektovanom brzinom > 250 km/h	4.2.6.2.5	Granična vrijednost i ocjena usklađenosti radi ograničavanja rizika izazvanih izbacivanjem tucanika	U toku je rad unutar CEN-a. Otvoreno pitanje i u TSI INF.

Otvorena pitanja koja se ne odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i mreže:

Element podsistema Željezničkog vozila	Tačka ove TSI	Tehnički aspekt koji nije obuhvaćen ovom TSI	Komentari
Sistemi za zadržavanje i kontrolu požara	4.2.10.3.4	Ocjena usklađenosti sistema za zadržavanje i kontrolu požara (FCCS) koji nijesu potpune pregrade.	Postupak ocjene efikasnosti za kontrolu požara i dima razvijen od strane CEN-a prema zahtjevu za standard izdatom od ERA

Aneks J
Tehničke specifikacije na koje se poziva ova TSI
J-1 Standardi ili normativni dokumenti

Indeks	Karakteristike koje treba ocijeniti	TSI tačka	Obavezna tačka standarda
[1]	EN 12663-1:2010+A1:2014 Željezničke primjene – Strukturni zahtjevi za karoserije željezničkih vozila – Dio 1: Lokomotive i putnička željeznička vozila (i alternativna metoda za teretne vagone)		
[1.1]	Unutrašnje spajanje za zglobne jedinice	4.2.2.2.2 3)	6.5.3, 6.7.5
[1.2]	Čvrstoća strukture vozila – opšte	4.2.2.4 3)	5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.6
[1.3]	Čvrstoća strukture vozila – metod verifikacije	4.2.2.4 4)	9.2, 9.3
[1.4]	Čvrstoća strukture vozila – alternativni zahtjevi za OTM vozila	Appendix C Point C.1	6.1 to 6.5
[1.5]	Podizanje i dizanje — opterećenja za projektovanje strukture	4.2.2.6 9)	6.3.2, 6.3.3
[1.6]	Podizanje i dizanje — dokaz čvrstoće	4.2.2.6 9)	9.2, 9.3
[1.7]	Učvršćivanje uređaja za strukturu karoserije	4.2.2.7 3)	6.5.2, 6.7.3
[1.8]	Strukturno projektovanje okvira osovinskog sklopa – veza karoserija–osovinski sklop	4.2.3.5.1 2)	6.5.1, 6.7.2
[1.9]	Strukturna čvrstoća	7.1.1.6.1 4)	5.2
[2]	EN 16839:2022 Željezničke primjene – Željeznička vozila – Raspored čeonog nosača		
[2.1]	Pristup osoblja za spajanje i razdvajanje – prostor za manevarsko osoblje	4.2.2.2.5 2)	4
[2.2]	Čeono spajanje – Kompatibilnost između jedinica – ručni UIC tip Odbojnici i ugradnja vijčane kuke za spajanje	4.2.2.2.3 (b) (b-2) 1)	5, 6
[2.3]	Dimenzije i raspored kočnih cijevi i crijeva, spojnice i slavina	4.2.2.2.3 (b) (b-2) 2)	7, 8
[2.4]	Spajanje za vuču u vanrednim situacijama — interfejs sa vozilom za izvlačenje	4.2.2.2.4 3) (a)	7
[3]	EN 15227:2020 Željezničke primjene – Zahtjevi otpornosti na sudar za željeznička vozila		
[3.1]	Passive safety – general	4.2.2.5	4, 5, 6, 7 i priloge B, C, D (izuzev priloga A)
[3.2]	Pasivna bezbjednost – opšte	4.2.2.5 5)	5.1-tabela 1
[3.3]	Pasivna bezbjednost – kategorizacija	4.2.2.5 6)	5.2, 5.3, 5.4 (isključujući prilog A)

[3.4]	Pasivna bezbjednost – scenariji	4.2.2.5 7)	6.1, 6.2, 6.3, 6.4 (isključujući prilog A)
[3.5]	Pasivna bezbjednost – zahtjevi	4.2.2.5 8)	6.5.1
[3.6]	Pasivna bezbjednost – odbijač prepreka	4.2.3.7	6.6.1
[3.7]	Zaštitni štitnici	4.2.6.1.2 4)	6.5.1
[4]	EN 16404:2016 Željezničke primjene – Zahtjevi za ponovno postavljanje na šine i izvlačenje željezničkih vozila		
[4.1]	Podizanje i dizanje — geometrija stalnih tačaka	4.2.2.6 7)	5.2, 5.3
[4.2]	Podizanje i dizanje — geometrija uklonjivih tačaka	4.2.2.6 7)	5.2, 5.3
[5]	EN 15877-2:2013 Željezničke primjene – Oznake željezničkih vozila – Dio 2: Spoljašnje oznake na putničkim vagonima, vučnim jedinicama, lokomotivama i mašinama za rad na pruzi		
[5.1]	Podizanje i dizanje – označavanje	4.2.2.6 8)	4.5.19
[5.2]	Putnički vagoni namijenjeni za opštu upotrebu Vagoni za osoblje namijenjeni za korišćenje u unaprijed definisanim formacijama	7.1.1.5.1 (23) 7.1.1.6.1 (29)	4.4
[6]	EN 15663:2017+A1:2018 Željezničke primjene – Referentne mase vozila		
[6.1]	Uslovi opterećenja i izmjerena masa – uslovi opterećenja	4.2.2.10 1)	4.5
[6.2]	Uslovi opterećenja i izmjerena masa – hipoteza uslova opterećenja	4.2.2.10 2)	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5, 6, 7.1, 7.2, 7.3 (uslovi projekta)
[7]	EN 15273-2:2013+A1:2016 Željezničke primjene – Gabariti – Dio 2: Gabarit željezničkih vozila		
[7.1]	Gabariti – metod, referentni profil	4.2.3.1 3), 4)	5 i u zavisnosti od profila: aneks A (G1), B (GA, GB, GC), C (GB1, GB2), D (GI3), E (G2), F (FIN1), G (FR3,3), H (BE1, BE2, BE3), I (PTb, PTb+, PTc), J (SEa, Sec), K (OSJD), L (DE1, DE2, DE3), M (NL1, NL2), P (GHE16 ...)
[7.2]	Gabariti – metod, referentni profil Provjera gabarita pantografa	4.2.3.1 5)	A.3.12
[7.3]	Gabariti – metod, referentni profil Provjera vrtložnih strujnih šinskih kočnica	4.2.4.8.33)	5 i u zavisnosti od profila: aneks A (G1), B (GA, GB, GC), C (GB1, GB2), D (GI3), E (G2), F (FIN1), G

			(FR3,3), H (BE1, BE2, BE3), I (PTb, PTb+, PTc), J (SEa, Sec), K (OSJD), L (DE1, DE2, DE3), M (NL1, NL2), P (GHE16 ...)
[8]	EN 15437-1:2009 Željezničke primjene – Nadzor stanja osovinskog ležišta – Zahtjevi za interfejs i dizajn – Dio 1: Uređaji pored pruge i osovinsko ležište željezničkih vozila		
[8.1]	Nadzor stanja osovinskog ležišta – zona vidljiva uređajima pored pruge	4.2.3.3.2.2 1), (2a) 7.3.2.3	5.1, 5.2
[9]	EN 14363:2016+A2:2022 Željezničke primjene – Ispitivanje i simulacija za prihvatanje karakteristika vožnje željezničkih vozila – Ponašanje u vožnji i stacionarna ispitivanja		
[9.1]	Raspon osovinskih opterećenja	4.2.3.4.1, 4.2.3.4.24)	1.1, 5.3.2
[9.2]	Kombinacija(e) brzine i nedostatka nadvišenja	4.2.3.4.2 3)	1.4, 7.3.1
[9.3]	Parametri opterećenja pruge	4.2.3.4.2 5)	7.5.1, 7.5.3
[9.4]	Dinamičko ponašanje u vožnji – granične vrijednosti za bezbjednost u vožnji	4.2.3.4.2.1	7.5.1, 7.5.2
[9.5]	Dinamičko ponašanje u vožnji – granične vrijednosti opterećenja pruge	4.2.3.4.2.2 1)	7.5.1, 7.5.3
[9.6]	Bezbjednost od iskliznuća pri vožnji na uvijenoj pruzi	6.2.3.3 1)	4, 5, 6.1
[9.7]	Dinamičko ponašanje u vožnji – metod verifikacije	6.2.3.4 1)	7
[9.8]	Dinamičko ponašanje u vožnji – kriterijumi za ocjenu	6.2.3.4 1)	4, 5
[9.9]	Projektne vrijednosti za nove profile točkova – ocjena ekvivalentne koničnosti	6.2.3.6 1)	Prilog O, Prilog P
[9.10]	Usklađenost vozila sa nagibom šine	7.1.2 Table 17a note 1)	4, 5, 6, 7.
[9.11]	Predviđanje za posebna vozila: simulacija ispitivanja	Appendix C Section C.3	Prilog T
[9.12]	Dinamičko ponašanje u vožnji na krivinama sa radijusom manjim od 250 m	7.1.1.6.1 (26)(f)	4, 5, 7
[10]	EN 15528:2021 Željezničke primjene – Kategorije pruga za upravljanje interfejsom između ograničenja opterećenja vozila i infrastrukture		

[10.1]	Kategorija pruge prema EN standardu kao rezultat kategorizacije jedinice	4.2.3.2.1 2)	6.1, 6.3, 6.4
[10.2]	Standardna vrijednost korisnog opterećenja u prostorima za stajanje	4.2.3.2.1 (2a)	Table 4 column 2
[10.3]	Dokumentacija koja pokazuje korisno opterećenje korišćeno u prostorima za stajanje	4.2.3.2.1 (2c)	6.4.1
[11]	EN 13749:2021 Željezničke primjene - Točkovi i osovinski sklopovi - Metod određivanja strukturnih zahtjeva okvira osovinskog sklopa		
[11.1]	Strukturno projektovanje okvira osovinskog sklopa	4.2.3.5.1 1) 4.2.3.5.1 3)	6.2
[12]	EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021 Željezničke primjene – Kočenje – Zahtjevi za kočioni sistem vozova koje vuku lokomotive		
[12.1]	Kočenje – tip kočionog sistema, UIC kočioni sistem	4.2.4.3	5.4
[12.2]	Putnički vagoni namijenjeni za opštu upotrebu / Vagoni za osoblje namijenjeni za opštu upotrebu	7.1.1.5.2 3) 7.1.1.6.2 4)	5.3.2.6, 5.4
[13]	EN 14531-1:2015+A1:2018 Željezničke primjene - Metode za proračun zaustavnih rastojanja, usporavanja i parkirnog kočenja - Dio 1: Opšti algoritmi		
[13.1]	Kočione performanse – proračun – opšte	4.2.4.5.1 1)	4
[13.2]	Performanse hitnog kočenja – proračun	4.2.4.5.2 3)	4
[13.3]	Performanse službenog kočenja – proračun	4.2.4.5.3 1)	4
[13.4]	Performanse parkirnog kočenja – proračun	4.2.4.5.5 3)	5
[13.5]	Kočione performanse – koeficijent trenja	4.2.4.5.1 2)	4.4.6
[13.6]	Performanse hitnog kočenja – vrijeme reakcije/kašnjenja	4.2.4.5.2 1)	4.4.8.2.1, 4.4.8.3
[14]	EN 14531-2:2015 Željezničke primjene – Metode za proračun zaustavnih i usporavajućih rastojanja i parkirnog kočenja – Dio 2: Korak-po-korak proračuni za vozne garniture ili pojedinačna vozila		
[14.1]	Kočione performanse – proračun – opšte	4.2.4.5.1 1)	4, 5
[14.2]	Performanse hitnog kočenja – proračun	4.2.4.5.2 3)	4, 5
[14.3]	Performanse službenog kočenja – proračun	4.2.4.5.3 1)	4, 5
[15]	EN 15595:2018+AC:2021 Željezničke primjene – Kočenje – Zaštita od klizanja točkova		

[15.1]	Sistem zaštite od klizanja točkova – projektovanje	4.2.4.6.2 6)	5.1, 5.2, 5.4
[15.2]	Sistem zaštite od klizanja točkova – metod verifikacije i program ispitivanja	6.1.3.2 1)	6.1.1, 6.2, 6.5, 7
[15.3]	Sistem zaštite od klizanja točkova – sistem za nadzor rotacije točkova	4.2.4.6.2 8)	5.1.7
[15.4]	Zaštita od klizanja točkova – metod verifikacije performansi	6.2.3.10 1)	6.3, 7
[16]	EN 16207:2014+A1:2019 Željezničke primjene – Kočenje – Funkcionalni i performansni kriterijumi magnetske šinske kočnice za upotrebu na željezničkim vozilima		
[16.1]	Magnetska šinska kočnica	4.2.4.8.2 3) Prilog K	Prilog C
[17]	EN 14752:2019+A1:2021 Željezničke primjene – Bočni ulazni sistemi za vozna sredstva		
[17.1]	Detekcija prepreka na vratima – osjetljivost	4.2.5.5.3 5)	5.2.1.4.1
[17.2]	Detekcija prepreka na vratima – maksimalna sila	4.2.5.5.3 5)	5.2.1.4.2.2
[17.3]	Hitno otvaranje vrata – ručna sila za otvaranje vrata	4.2.5.5.9 6)	5.5.1.5
[17.4]	Putnički vagoni za opštu upotrebu – uređaj za upravljanje vratima / Vagoni za osoblje za opštu upotrebu – uređaj za upravljanje vratima	7.1.1.5.2 9) 7.1.1.6.2 10)	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	EN 50125-1:2014 Željezničke primjene – Ekološki uslovi za opremu – Dio 1: Željeznička vozila i ugrađena oprema		
[18.1]	Ekološki uslovi – temperatura	4.2.6.1.1 1)	4.3
[18.2]	Ekološki uslovi – snijeg, led i grad	4.2.6.1.2 1)	4.7
[18.3]	Ekološki uslovi – temperatura	7.1.1.5.2 4) 7.1.1.6.2 5)	4.3
[19]	EN 14067-6:2018 Željezničke primjene – Aerodinamika – Dio 6: Zahtjevi i postupci ispitivanja za procjenu bočnog vjetra		
[19.1]	Aerodinamički efekti – metod verifikacije za bočni vjetar	4.2.6.2.4 2)	5
[19.2]	Aerodinamički efekti – bočni vjetar za jedinice sa maksimalnom projektovanom brzinom jednakom ili većom od 250 km/h	4.2.6.2.4 3)	5
[20]	EN 15153-1:2020 Željezničke primjene – Spoljašnje vidljive i zvučne signalne naprave – Dio 1: Prednja, poziciona i zadnja svjetla za tešku željeznicu		
[20.1]	Prednja svjetla – boja	4.2.7.1.1 4)	5.3.3

[20.2]	Prednja svjetla – intenzitet svjetlosti dugih i kratkih svjetala	4.2.7.1.1 5)	5.3.3, 5.3.4 tabela 2 prva linija
[20.3]	Prednja svjetla – način poravnanja	4.2.7.1.1 6)	5.3.3, 5.3.5
[20.4]	Poziciona svjetla – boja	4.2.7.1.2 6) (a)	5.4.3.1 tabela 4
[20.5]	Poziciona svjetla – spektralna raspodjela zračenja	4.2.7.1.2 6) (b)	5.4.3.2
[20.6]	Poziciona svjetla – intenzitet svjetlosti	4.2.7.1.2 6) (c)	5.4.4 table 6
[20.7]	Zadnja svjetla – boja	4.2.7.1.3 4) (a)	5.5.3 tabela 7
[20.8]	Zadnja svjetla – intenzitet svjetlosti	4.2.7.1.3 4) (b)	5.5.4 tabela 8
[20.9]	Prednja svjetla – boja	6.1.3.3 1)	5.3.3, 6.3
[20.10]	Prednja svjetla – intenzitet svjetlosti	6.1.3.3 1)	5.3.3, 6.4
[20.11]	Poziciona svjetla – boja	6.1.3.4 1)	6.3
[20.12]	Poziciona svjetla – intenzitet svjetlosti	6.1.3.4 1)	6.4
[20.13]	Zadnja svjetla – boja	6.1.3.5 1)	6.3
[20.14]	Zadnja svjetla – intenzitet svjetlosti	6.1.3.5 1)	6.4
[20.15]	Poziciona svjetla – način poravnanja	4.2.7.1.2 7)	5.4.5
[21]	EN 15153-2:2020 Željezničke primjene – Spoljašnje vidljive i zvučne signalne naprave – Dio 2: Signalne sirene za tešku željeznicu		
[21.1]	Sirena – nivo zvučnog pritiska	4.2.7.2.2 1)	5.2.2
[21.2]	Sirena – oglašavanje	6.1.3.6 1)	6
[21.3]	Sirena – nivo zvučnog pritiska	6.1.3.6 1)	6
[21.4]	Sirena – nivo zvučnog pritiska	6.2.3.17 1)	6
[22]	EN 50388-1:2022 Željezničke primjene – Postrojenja i željeznička vozila – Tehnički kriterijumi za koordinaciju između sistema napajanja električne vuče i željezničkih vozila radi postizanja interoperabilnosti – Dio 1: Opšte odredbe		
[22.1]	Regenerativno kočenje sa vraćanjem energije u kontakti vod	4.2.8.2.3 1)	12.2.1
[22.2]	Maksimalna snaga i struja iz kontaktnog voda – automatska regulacija struje	4.2.8.2.4 2)	7.3
[22.3]	Faktor snage – metod verifikacije	4.2.8.2.6 1)	6
[22.4]	Harmonici i dinamički efekti za AC sisteme	4.2.8.2.7 1)	10 (osim 10.2)
[22.5]	Električna zaštita voza – koordinacija zaštite	4.2.8.2.10 3)	11
[22.6]	Glavni prekidač – koordinacija zaštite	5.3.12 4)	11.2, 11.3
[22.7]	Maksimalna snaga i struja iz kontaktnog voda – metod verifikacije	6.2.3.18 1)	15.3.1

[22.8]	Faktor snage – metod verifikacije	6.2.3.19 1)	15.2
[23]	EN 50206-1:2010 Željezničke primjene – Željeznička vozila – Pantografi: Karakteristike i ispitivanja – Dio 1: Pantografi za vozila glavnih pruga		
[23.1]	Radni opseg visine pantografa (IC nivo) – karakteristike	4.2.8.2.9.1.2 2)	4.2, 6.2.3
[23.2]	Kapacitet struje pantografa (IC nivo)	4.2.8.2.9.3a 2)	6.13.2
[23.3]	Spuštanje pantografa (RST nivo) – vrijeme spuštanja pantografa	4.2.8.2.9.10 1)	4.7
[23.4]	Spuštanje pantografa (RST nivo) – ADD	4.2.8.2.9.10 3)	4.8
[23.5]	Pantograf – metod verifikacije	6.1.3.7 2)	6.3.1
[24]	EN 50367:2020+A1:2022 Željezničke primjene – Postrojenja i željeznička vozila – Kriterijumi za postizanje tehničke kompatibilnosti između pantografa i kontaktne mreže		
[24.1]	Maksimalna struja u mirovanju	4.2.8.2.5 1)	Tabela 5 od 7.2
[24.2]	Geometrija glave pantografa	4.2.8.2.9.2 5)	5.3.2.3
[24.3]	Geometrija glave pantografa – tip 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1 1)	Prilog A.2 Slika A.6
[24.4]	Geometrija glave pantografa – tip 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2 1)	Prilog A.2 Slika A.7
[24.5]	Pantograf – temperatura kontaktne žice	6.1.3.7 (1a)	7.2
[25]	Nije korišćeno		
[26]	EN 50119:2020 Željezničke primjene – Postrojenja – Kontaktne mreže za električnu vuču		
[26.1]	Spuštanje pantografa (RST nivo) – dinamička izolaciona udaljenost	4.2.8.2.9.10 1)	Tabela 2
[27]	EN 50153:2014-05/A1:2017-08/A2:2020-01 Željezničke primjene – Željeznička vozila – Zaštitne odredbe u vezi sa električnim opasnostima		
[27.1]	Zaštita od električnog rizika	4.2.8.4 1)	5, 6, 7, 8
[28]	EN 15152:2019 Željezničke primjene – Prednja vjetrobranska stakla za vozačke kabine vozova		
[28.1]	Vjetrobransko staklo – otpornost na udare projektila	4.2.9.2.1 2)	6.1
[28.2]	Vjetrobransko staklo – otpornost na raslojavanje	4.2.9.2.1 2)	6.1
[28.3]	Vjetrobransko staklo – razdvajanje sekundarne slike	4.2.9.2.2 2) (a)	5.2.1
[28.4]	Vjetrobransko staklo – optička izobličenja	4.2.9.2.2 2) (b)	5.2.2
[28.5]	Vjetrobransko staklo – zamućenost	4.2.9.2.2 2) (c)	5.2.3

[28.6]	Vjetrobransko staklo – propustljivost svjetlosti	4.2.9.2.2 2) (d)	5.2.4
[28.7]	Vjetrobransko staklo – hromatičnost	4.2.9.2.2 2) (e)	5.2.5
[28.8]	Vjetrobransko staklo – karakteristike	6.2.3.22 1)	5.2.1 do 5.2.5 6.1
[29]	EN/IEC 62625-1:2013+A11:2017 Elektronska željeznička oprema – Ugrađeni sistem za snimanje podataka o vožnji – Dio 1: Specifikacija sistema		
[29.1]	Uređaj za snimanje – funkcionalni zahtjevi	4.2.9.6 2) (a)	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
[29.2]	Uređaj za snimanje – performanse snimanja	4.2.9.6 2) (b)	4.3.1.2.2
[29.3]	Uređaj za snimanje – integritet	4.2.9.6 2) (c)	4.3.1.4
[29.4]	Uređaj za snimanje – zaštita integriteta podataka	4.2.9.6 2) (d)	4.3.1.5
[29.5]	Uređaj za snimanje – nivo zaštite	4.2.9.6 2) (e)	4.3.1.7
[29.6]	Uređaj za snimanje – vrijeme dana i datum	4.2.9.6 2) (f)	4.3.1.8
[30]	EN 45545-2:2020 Željezničke primjene – Zaštita od požara na željezničkim vozilima – Dio 2: Zahtjevi za ponašanje materijala i komponenti u požaru		
[30.1]	Mjere za sprječavanje požara – zahtjevi za materijale	4.2.10.2.1 2)	4, 5, 6
[30.2]	Posebne mjere za zapaljive tečnosti	4.2.10.2.2 2)	Tabela 5
[31]	EN 1363-1:2020 Ispitivanja otpornosti na požar – Dio 1: Opšti zahtjevi		
[31.1]	Mjere zaštite od širenja požara za putnička vozila – test pregrade	4.2.10.3.4 3)	4 do 12
[31.2]	Mjere zaštite od širenja požara za putnička vozila – test pregrade	4.2.10.3.5 3)	4 do 12
[32]	EN 13272-1:2019 Željezničke primjene – Električna rasvjeta za željeznička vozila u sistemima javnog prevoza – Dio 1: Teška željeznica		
[32.1]	Osvjetljenje u nuždi – nivo osvjetljenja	4.2.10.4.1 5)	4.3, 5.3
[33]	EN 50553:2012/A2:2020 Željezničke primjene – Zahtjevi za sposobnost vožnje u slučaju požara u vozu		
[33.1]	Sposobnost vožnje u slučaju požara u vozu	4.2.10.4.4 3)	5, 6
[34]	EN 16362:2013 Željezničke primjene – Usluge na zemlji – Oprema za dopunu vode		
[34.1]	Interfejs za punjenje vodom	4.2.11.5 2)	4.1.2 slika 1
[35]	EN/IEC 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 i A2:2012		

	Utičnice, priključci i spojnice za industrijske svrhe – Dio 2: Zahtjevi za dimenzionalnu međuzamjenjivost za pribor sa iglama i kontakt-cijevima	
[35.1]	Posebni zahtjevi za stacioniranje vozova – lokalno spoljno pomoćno napajanje	4.2.11.6 2) 8
[36]	EN 16019:2014 Željezničke primjene – Automatska spojnica – Zahtjevi za performanse, specifična geometrija interfejsa i metod ispitivanja	
[36.1]	Automatska centralna spojnica – tip 10 Tip čeone spojnice (mehanički i pneumatski interfejs glave)	5.3.1 1) 4
[37]	EN 15551:2022 Željezničke primjene – Željeznička vozila – Odbojnici	
[37.1]	Ručna čeona spojnica – UIC tip	5.3.2 1) 6.2.2, prilog A
[38]	EN 15566:2022 Željezničke primjene – Željeznička vozila – Vučna oprema i vijčane spojnice	
[38.1]	Ručna čeona spojnica – UIC tip	5.3.2 1) Aneksi B, C, D osim dimenzije 'a' u Aneksu B, slika B.1 koja se tretira kao informativna
[39]	EN 15020:2022 Željezničke primjene – Spojnica za spasavanje – Zahtjevi za performanse, specifična geometrija interfejsa i metode ispitivanja	
[39.1]	Spojnica za spasavanje – spojnica za spasavanje kompatibilna sa tipom 10	5.3.3 1) 4.2.1, 4.2.2, 4.3, 4.5.1, 4.5.2, 4.6 i 5.1.2
[40]	EN 13979-1:2020 Željezničke primjene – Osovinski sklopovi i obrtna postolja – Monoblok točkovi – Procedura tehničkog odobranja – Dio 1: Kovani i valjani točkovi	
[40.1]	Točkovi – proračun mehaničke čvrstoće	6.1.3.1 1) 8
[40.2]	Točkovi – kriterijumi odluke za kovane i valjane točkove	6.1.3.1 2) 8
[40.3]	Točkovi – specifikacija za dodatni metod verifikacije (stolno ispitivanje)	6.1.3.1 2) 8
[40.4]	Točkovi – metod verifikacije Termomehaničko ponašanje	6.1.3.1 5) 7
[41]	EN 50318:2018+A1:2022 Željezničke primjene – Sistemi za prikupljanje struje – Validacija simulacije dinamičke interakcije između pantografa i kontaktne mreže	
[41.1]	Pantograf – dinamičko ponašanje	6.1.3.7 3) 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
[41.2]	Pantograf – raspored pantografa	6.2.3.21 2) 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
[42]	EN 50317:2012/AC:2012+A1:2022	

	Željezničke primjene – Sistemi za prikupljanje struje – Zahtjevi za mjerenja i validaciju mjerenja dinamičke interakcije između pantografa i kontaktne mreže		
[42.1]	Pantograf – karakteristike interakcije	6.1.3.7 3)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[42.2]	Dinamičko ponašanje prikupljanja struje – dinamička ispitivanja	6.2.3.20 1)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[42.3]	Raspored pantografa	6.2.3.21 2)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[43]	EN 50405:2015+A1:2016 Željezničke primjene – Sistemi za prikupljanje struje – Pantografi, metode ispitivanja kontaktnih umetaka		
[43.1]	Kontaktni umetci – metod verifikacije	6.1.3.8 1)	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
[44]	EN 13674-1:2011+A1:2017 Željezničke primjene – Pruga – Šina – Dio 1: Vignole željezničke šine 46 kg/m i više		
[44.1]	Ekvivalentna koničnost – definicije presjeka šine	6.2.3.6 – tabele 12, 14 i 16	slike A.15, A.23 i A.24
[45]	EN 13715:2020 Željezničke primjene – Osovinski sklopovi i obrtna postolja – Točkovi – Profil gazne površine		
[45.1]	Ekvivalentna koničnost – definicije profila točka	6.2.3.6 1), 2) i 3)	Prilog B i Prilog C
[46]	EN 13260:2020 Željezničke primjene – Osovinski sklopovi i obrtna postolja – Osovinski sklopovi – Zahtjevi za proizvode		
[46.1]	Osovinski sklop – montaža	6.2.3.7 1)	4.2.1
[47]	EN 13103-1:2017 Željezničke primjene – Osovinski sklopovi i obrtna postolja – Dio 1: Metod projektovanja osovina sa spoljnim ležajnim čaurama		
[47.1]	Osovinski sklop – Pogonske i nepogonske osovine, metod verifikacije	6.2.3.7 2)	5, 6, 7
[47.2]	Osovinski sklop – Pogonske i nepogonske osovine, kriterijumi odluke	6.2.3.7 2)	8
[48]	EN 12082:2017+A1:2021 Željezničke primjene – Kućišta osovina – Ispitivanje performansi		
[48.1]	Kućišta osovina / ležajevi	6.2.3.7 6)	7
[49]	EN 14067-4:2013+A1:2018 Željezničke primjene – Aerodinamika – Dio 4: Zahtjevi i ispitne procedure za aerodinamiku na otvorenoj pruzi		
[49.1]	Efekat strujanja vazduha – testovi u punoj skali	6.2.3.13 1)	6.2.2.1
[49.2]	Efekat strujanja vazduha – pojednostavljena procjena	6.2.3.13 2)	4.2.4 i ograničenja u tabeli 7

[49.3]	Impuls pritiska na čelu – metoda verifikacije	6.2.3.14 1)	6.1.2.1
[49.4]	Impuls pritiska na čelu – CFD	6.2.3.14 1)	6.1.2.4
[49.5]	Impuls pritiska na čelu – pokretni model	6.2.3.14 1)	6.1.2.2
[49.6]	Impuls pritiska na čelu – pojednostavljena metoda procjene	6.2.3.14 2)	4.1.4 i ograničenja u tabeli 4
[49.7]	Efekti strujanja vazduha – definicija mjernih tačaka	4.2.6.2.1 1)	4.2.2.1, Tabela 5
[49.8]	Referentni voz za fiksne/predefinisane formacije	4.2.6.2.1 3)	4.2.2.2
[49.9]	Formacija za pojedinačne jedinice sa vozačkom kabinom	4.2.6.2.1 3)	4.2.2.3
[49.10]	Referentni voz za jedinice za opštu upotrebu	4.2.6.2.1 3)	4.2.2.4
[49.11]	Impuls pritiska na čelu – maksimalni pik-do-pik pritisak	4.2.6.2.2 2)	Tabela 2
[49.12]	Impuls pritiska na čelu – pozicije mjerenja	4.2.6.2.2 2)	4.1.2
[50]	EN 14067-5:2021/AC:2023 Željezničke primjene – Aerodinamika – Dio 5: Zahtjevi i ispitne procedure za aerodinamiku u tunelima		
[50.1]	varijacije pritiska u tunelima: opšte	4.2.6.2.31)	5.1
[50.2]	Jedinica ocijenjena u fiksnoj ili predefinisanoj formaciji	4.2.6.2.32)	5.1.2.2
[50.3]	Jedinica ocijenjena za opštu upotrebu i opremljena vozačkom kabinom	4.2.6.2.32)	5.1.2.3
[50.4]	putnički vagoni za opštu upotrebu	4.2.6.2.32)	5.1.2.4
[50.5]	postupak ocjene usklađenosti	6.2.3.15	5.1.4, 7.2.2, 7.2.3, 7.3
[50.6]	Jedinstveno odobrenje – putnički vagoni namijenjeni za korišćenje u mješovitom saobraćaju u tunelima – aerodinamička opterećenja	7.1.1.5.1 14)	6.3.9
[51]	EN 12663-2:2010 Željezničke primjene – Strukturni zahtjevi za tijela željezničkih vozila – Dio 2: Teretni vagoni		
[51.1]	Strukturna čvrstoća	Appendix C Point C.1	5.2.1 do 5.2.4
[52]	CLC/TS 50534:2010 Željezničke primjene – Generičke sistemske arhitekture za pomoćne električne sisteme na vozilu		
[52.1]	„Jednopolna“ napojna linija	4.2.11.6 2)	Prilog A
[53]	IEC 61375-1:2012		

	Elektronska željeznička oprema – Mreža komunikacije vozova (TCN) – Dio 1: Opšta arhitektura		
[53.1]	Komunikacione mreže	7.1.1.5.1 18) 7.1.1.6.1 (25)	5, 6
[53.2]	Putnički vagoni namijenjeni za opštu upotrebu – Komunikacione mreže	7.1.1.5.2 12)	5, 6
[54]	EN 16286-1:2013 Željezničke primjene – Sistemi prolaza između vozila – Dio 1: Glavne primjene		
[54.1]	Prolazi – Prirubničke međuveze	7.1.1.5.2 6) 7.1.1.6.2 7)	Prilog A i B
[55]	EN 50463-3:2017 Željezničke primjene – Mjerenje energije na vozovima – Dio 3: Upravljanje podacima		
[55.1]	Funkcija određivanja lokacije na vozilu – Zahtjevi	4.2.8.2.8.1 7)	4.4
[55.2]	Sastavljanje i upravljanje podacima unutar sistema za rukovanje podacima – Metodologija ocjenjivanja	6.2.3.19a 2)	5.4.8.3, 5.4.8.5 i 5.4.8.6
[56]	EN 50463-2:2017/AC:2018-10 Željezničke primjene – Mjerenje energije na vozovima – Dio 2: Mjerenje energije		
[56.1]	Funkcija mjerenja energije – tačnost mjerenja aktivne energije:	4.2.8.2.8.2 3)	4.2.3.1 do 4.2.3.4
[56.2]	Funkcija mjerenja energije – Klasne oznake	4.2.8.2.8.2 4)	4.3.3.4, 4.3.4.3 i 4.4.4.2
[56.3]	Funkcija mjerenja energije – Ocjena tačnosti uređaja	6.2.3.19a 1)	5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1
[56.4]	Funkcija mjerenja energije – vrijednosti za ulaznu veličinu i opseg faktora snage	6.2.3.19a 1)	Tabela 3,
[56.5]	Funkcija mjerenja energije – efekti temperature na tačnost	6.2.3.19a 1)	5.4.3.4.3.1 i 5.4.4.3.2.1
[56.6]	Funkcija mjerenja energije: srednji temperaturni koeficijent svakog uređaja – Metodologija ocjenjivanja	6.2.3.19a 1)	5.4.3.4.3.2 i 5.4.4.3.2.2
[57]	EN 50463-1:2017 Željezničke primjene – Mjerenje energije na vozovima – Dio 1: Opšte odredbe		
[57.1]	Funkcija mjerenja energije: identifikacija tačke potrošnje — Definicija	4.2.8.2.8.3 4)	4.2.5.2
[58]	EN 50463-4:2017 Željezničke primjene – Mjerenje energije na vozovima – Dio 4: Komunikacija		

[58.1]	Razmjena podataka između EMS i DCS – aplikativne usluge (servisni sloj) EMS-a	4.2.8.2.8.4 1)	4.3.3.1,
[58.2]	Razmjena podataka između EMS i DCS – Korisnička prava pristupa	4.2.8.2.8.4 2)	4.3.3.3
[58.3]	Razmjena podataka između EMS i DCS – XML šema za strukturu (podatkovni sloj)	4.2.8.2.8.4 3)	4.3.4
[58.4]	Razmjena podataka između EMS i DCS – Metode i XML šema za mehanizam poruka (sloj poruka)	4.2.8.2.8.4 4)	4.3.5
[58.5]	Razmjena podataka između EMS i DCS – Aplikativni protokoli za podršku mehanizmu poruka	4.2.8.2.8.4 5)	4.3.6
[58.6]	Razmjena podataka između EMS i DCS – EMS komunikaciona arhitektura	4.2.8.2.8.4 6)	4.3.7
[59]	EN 50463-5:2017 Željezničke primjene – Mjerenje energije na vozovima – Dio 5: Ocjena usklađenosti		
[59.1]	Sistem za mjerenje energije na vozilu – Testovi	6.2.3.19a 3)	5.3.3 i 5.5.4
[60]	Rezervisano		
[61]	IRS UIC 50558:2017 Željeznička primjena – Vozna sredstva – Interfejsi za daljinsko upravljanje i podatkovne kablove – Standardne tehničke karakteristike		
[61.1]	Fizički interfejs između jedinica za prenos signala	7.1.1.5.2 8) 7.1.1.6.2 9)	7.1.1
[62]	EN 16186-1:2014+A1:2018 Željezničke primjene – Vozačka kabina – Dio 1: Antropometrijski podaci i vidljivost		
[62.1]	Antropometrijska mjerenja vozača	Prilog E	4
[62.2]	Prednja vidljivost	F.1	Prilog A
[62.3]	Prednja vidljivost	F.2, F.3, F.4	5.2.1.
[63]	EN 14363:2005 Željezničke primjene – Ispitivanje za prihvatanje vozničkih karakteristika željezničkih vozila – Ispitivanje vozničkih osobina i stacionarna ispitivanja		
[63.1]	Usklađenost vozila sa nagibom šine	7.1.2 Table 17a note 1)	5
[64]	UIC 518:2009 Ispitivanje i odobravanje željezničkih vozila sa stanovišta njihovog dinamičkog ponašanja – Bezbjednost – Zamor pruge – Vozne osobine		
[64.1]	Usklađenost vozila sa nagibom šine	7.1.2 Tablela 17a napomena 1)	5 do 11
[65]	EN 16834:2019 Željezničke primjene – Kočenje – Performanse kočnica		

[65.1]	Procenat zakočene mase	4.2.4.5.2 4)	8.1
[66]	EN 14478:2017 Željezničke primjene – Kočenje – Generički pojmovnik		
[66.1]	Performanse kočenja u nuždi	6.2.3.8 1)	4.6.3
[66.2]	Performanse službenog kočenja	6.2.3.9 1)	4.6.3
[67]	EN 15328:2020 Željezničke primjene – Kočenje – Kočione obloge		
[67.1]	Performanse kočenja u nuždi – koeficijent trenja	4.2.4.5.2 5)	5.2
[68]	EN 16452:2015+A1:2019 Željezničke primjene – Kočenje – Kočioni klocni		
[68.1]	Performanse kočenja u nuždi – koeficijent trenja	4.2.4.5.2 5)	5.3.1, 5.3.3
[69]	EN 50163:2004+A1:2007+A2:2020+A3:2022 Željezničke primjene – Naponi napajanja vučnih sistema		
[69.1]	Rad unutar opsega napona i frekvencija	4.2.8.2.2.1)	4
[70]	UIC 541-6:2010-10 Kočnice – Elektropneumatska kočnica (EP kočnica) i Signal za uzbunu putnika (PAS) za vozila koja se koriste u vučenim sastavima		
[70.1]	Putnički vagoni namijenjeni za opštu upotrebu Službeni vagoni namijenjeni za opštu upotrebu	7.1.1.5.2 3) 7.1.1.6.2 4)	3, 7
[71]	EN 17065:2018 Željezničke primjene – Kočenje – Ispitna procedura za putničke vagone		
[71.1]	Putnički vagoni namijenjeni za predefinisane formacije Službeni vagoni namijenjeni za predefinisane formacije Službeni vagoni namijenjeni za opštu upotrebu	7.1.1.5.1 13) 7.1.1.6.1 19) 7.1.1.6.2 4)	5, 6
[71.2]	Putnički vagoni namijenjeni za opštu upotrebu	7.1.1.5.2 3)	5, 6
[72]	EN/IEC 62625-2:2016 Elektronska željeznička oprema – Sistem za snimanje podataka o vožnji na vozilu – Dio 2: Testiranje usklađenosti		
[72.1]	Testiranje	4.2.9.6 3)	5, 6
[73]	EN 14363:2016 Željezničke primjene – Ispitivanje i simulacija za prihvatanje vozničkih karakteristika željezničkih vozila – Vozne osobine i stacionarna ispitivanja		
[73.1]	Usklađenost vozila sa nagibom šine	7.1.2 Tabela 17a napomena ¹⁾	4,5,7
[74]	EN 16586-1:2017		

	Željezničke primjene – Dizajn za upotrebu od strane PRM – Pristupačnost vozila osobama sa smanjenom pokretljivošću – Dio 1: Stepenice za ulazak i izlazak		
[74.1]	Putnički vagoni namijenjeni za predefinisane formacije	7.1.1.5.1 19)	Prilog A
[75]	EN 15839:2024 Željezničke primjene – Ispitivanje i simulacija za prihvatanje vozničkih karakteristika željezničkih vozila – Bezbjednost vožnje pod uzdužnom pritisnom silom		
[75.1]	Provjera bezbjednog kretanja pod uzdužnim pritisnim silama	7.1.1.6.1 4)	sve

J-2 Tehnička dokumenta (dostupna na ERA internet stranici)

Indeks	Karakteristike koje treba ocijeniti	TSI tačka	Obavezna tačka tehničkog dokumenta
[A]	ERA/ERTMS/033281 – V 5.0 Interfejsi između podsistema za upravljanje, komandovanje i signalizaciju sa strane pruge i drugih podsistema TSI CCS, Dodatak A, Tabela A 2, indeks [77]		
	Uslovi za jedinstveno odobrenje		7.1.1.5
	Uslovi primjenjivi na službene vagone namijenjene za predefinisane formacije		7.1.1.6
	Karakteristike vozničkih sredstava za kompatibilnost sa sistemom detekcije vozova zasnovanim na kolosječnim kolima	4.2.3.3.1.1	
[A.1]	Maksimalno rastojanje između slijedećih osovina	4.2.3.3.1.1 1)	3.1.2.1 (udaljenost a_i u Slika 1)
[A.2]	Maksimalno rastojanje između prednjeg/zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine	4.2.3.3.1.1 2)	3.1.2.4 3.1.2.5 (udaljenost b_x u Slika 1)
[A.3]	Minimalno rastojanje između prve i poslednje osovine	4.2.3.3.1.1 3)	3.1.2.3
[A.4]	Minimalno osovinsko opterećenje u svim uslovima opterećenja	4.2.3.3.1.1 4)	3.1.7.1
[A.5]	Električni otpor između kotrljajućih površina suprotnih točkova jednog točka	4.2.3.3.1.1 5)	3.1.9
[A.6]	Za električne jedinice opremljene pantografom, minimalna impedansa vozila	4.2.3.3.1.1 6)	3.2.2.1
[A.7]	Korišćenje uređaja za pomoć pri šantovanju	4.2.3.3.1.1 7)	3.1.8
[A.8]	Korišćenje opreme za posipanje pijeska	4.2.3.3.1.1 8)	3.1.4
[A.9]	Korišćenje kompozitnih kočionih klocni	4.2.3.3.1.1 9)	3.1.6
[A.10]	Zahtjevi za podmazivače prirubnica	4.2.3.3.1.1 10)	3.1.5
[A.11]	Zahtjevi u vezi sa sprovedenim smetnjama	4.2.3.3.1.1 11)	3.2.2
	Karakteristike vozničkih sredstava za kompatibilnost sa sistemom detekcije vozova zasnovanim na brojačima osovina	4.2.3.3.1.2	

[A.12]	Maksimalno rastojanje između slijedećih osovina	4.2.3.3.1.2 1)	3.1.2.1 (udaljenost a_i u Slika 1)
[A.13]	Minimalno rastojanje između slijedećih osovina	4.2.3.3.1.2 2)	3.1.2.2
[A.14]	Na kraju jedinice predviđene za spajanje, minimalno rastojanje između prednjeg/zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine (jednako polovini specificirane vrijednosti)	4.2.3.3.1.2 3)	3.1.2.2
[A.15]	Maksimalno rastojanje između prednjeg/zadnjeg kraja voza i prve/poslednje osovine	4.2.3.3.1.2 4)	3.1.2.4 3.1.2.5 (udaljenost b_x u Slika 1)
[A.16]	Geometrija točka	4.2.3.3.1.2 5)	3.1.3.1 do 3.1.3.4
[A.17]	Prostor bez metalnih i induktivnih komponenti između točkova	4.2.3.3.1.2 6)	3.1.3.5
[A.18]	Karakteristike materijala točka	4.2.3.3.1.2 7)	3.1.3.6
[A.19]	Zahtjevi u vezi sa elektromagnetnim poljima	4.2.3.3.1.2 8)	3.2.1
[A.20]	Korišćenje magnetnih ili vrtložnih (eddy current) pruga kočnica	4.2.3.3.1.2 9)	3.2.3
Karakteristike vozni sredstava za kompatibilnost sa opremom zasnovanom na petlji		4.2.3.3.1.3	
[A.21]	Metalna konstrukcija vozila	4.2.3.3.1.3 1)	3.1.7.2
Uslovi za jedinstveno odobrenje		7.1.1.5	
[A.22]	Jedinica opremljena podmazivačima prirubnica	7.1.1.5 10) 7.1.1.6.1 17)	3.1.5
[A.23]	Jedinica opremljena vrtložnom (eddy current) prugom kočnicom	7.1.1.5.1 11) 7.1.1.6.1 18)	3.2.3
[A.24]	Jedinica opremljena magnetnom prugom kočnicom	7.1.1.5.1 12) 7.1.1.6.1 19)	3.2.3
[A.25]	Dizajn jedinice	7.1.1.5.1 15) 7.1.1.6.1 (21)	3.1
[A.26]	Pojasevi upravljanja frekvencijama	7.1.1.5.1 16)	3.2
[B]	SUBSET-034 Interfejs voza FIS TSI CCS, Dodatak A, Tabela A 2, indeks [7]		
[B.1]	Status sistema za naginjanje	4.2.3.4.2	2.6.2.4.3, 2.9 i 3
[B.2]	Pritisak kočnice	4.2.4.3	2.3.2, 2.9 i 3
[B.3]	Poseban status kočnice 'Elektropneumatska (EP) kočnica'		2.3.6, 2.9 i 3
[B.4]	Komanda za kočenje u nuždi	4.2.4.4.1	2.3.3, 2.9 i 3
[B.5]	Komanda za službeno kočenje	4.2.4.4.2	2.3.1, 2.9 i 3
[B.6]	Područje zabrane posebne kočnice – Nalozi sa strane pruge: regenerativna kočnica	4.2.4.4.4	2.3.4, 2.9 i 3
[B.7]	Zabrana posebne kočnice – STM nalozi: regenerativna kočnica		2.3.5, 2.9 i 3

[B.8]	Poseban status kočnice: regenerativna kočnica		2.3.6, 2.9 i 3
[B.9]	Područje zabrane posebne kočnice – Nalozi sa strane pruge: magnetna prugasta kočnica	4.2.4.8.2	2.3.4, 2.9 i 3
[B.10]	Zabrana posebne kočnice – STM nalozi: magnetna prugasta kočnica		2.3.5, 2.9 i 3
[B.11]	Poseban status kočnice: magnetna prugasta kočnica		2.3.6, 2.9 i 3
[B.12]	Područje zabrane posebne kočnice – Nalozi sa strane pruge: vrtložna (eddy current) prugasta kočnica	4.2.4.8.3	2.3.4, 2.9 i 3
[B.13]	Zabrana posebne kočnice – STM nalozi: vrtložna (eddy current) prugasta kočnica		2.3.5, 2.9 i 3
[B.14]	Poseban status kočnice: vrtložna (eddy current) prugasta kočnica		2.3.6, 2.9 i 3
[B.15]	Peron stanice	4.2.5.5.6	2.4.6, 2.9 i 3
[B.16]	Isključenje vuče	4.2.8.1.2	2.4.9, 2.9 i 3
[B.1]	Promjena dozvoljene potrošnje struje	4.2.8.2.4	2.4.10, 2.9 i 3
[B.17]	Promjena vučnog sistema	4.2.8.2.9.8	2.4.1, 2.9 i 3
[B.18]	Sekcija bez napajanja sa pantografom koji treba spustiti – Nalozi sa strane pruge	4.2.8.2.9.8	2.4.2, 2.9 i 3
[B.19]	Sekcija bez napajanja sa glavnim prekidačem koji treba isključiti – Nalozi sa strane pruge		2.4.7, 2.9 i 3
[B.20]	Glavni prekidač – STM nalozi		2.4.8, 2.9 i 3
[B.21]	Pantograf – STM nalozi		2.4.3, 2.9 i 3
[B.22]	Status kabine	4.2.9.1.6	2.5.1, 2.9 i 3
[B.23]	Upravljač pravca		2.5.2, 2.9 i 3
[B.24]	Daljinsko manevrisanje	4.2.9.3.6	2.5.5, 2.9 i 3
[B.25]	Režim spavanja	4.2.9.3.7.1	2.2.1, 2.9 i 3
[B.26]	Pasivno manevrisanje	4.2.9.3.7.2	2.2.2, 2.9 i 3
[B.27]	Nije vodeća jedinica	4.2.9.3.7.3	2.2.3, 2.9 i 3
[B.28]	Status vuče	4.2.9.3.8	2.5.4, 2.9 i 3
[B.29]	Područje zaptivenosti – Nalozi sa strane pruge	4.2.10.4.2	2.4.4, 2.9 i 3
[B.30]	Zaptivenost – STM nalozi		2.4.5, 2.9 i 3
[B.31]	Funkcionalnost ATO sistema na vozilu	4.2.13	2.2.5, 2.9 i 3
[C]	Vodič za obezbjeđivanje tehničke kompatibilnosti za vozila sa dokazom otpornosti na bočni vjetar prema TSI LOC&PAS u skladu sa zahtjevima Ril 807.04: 2016-09		
[C.1]	granične vrijednosti krive karakteristike vjetra jedinice (CWC) za jedinice namijenjene za rad u Njemačkoj	7.1.1.5.119)(f)	Relevantna klauzula
[D]	Dopunska regulativa br. B017 o kočionoj opremi vozila za rad na strmim prugama: 2021-05		
[D.1]	Jedinice namijenjene za rad u Njemačkoj na prugama sa nagibom većim od 40 ‰	7.1.1.5.1 19)(f) 7.1.1.6.1 (26)(b)	Relevantna klauzula

[E]	Upravna uredba za ispitivanje prozora za hitan ulaz i izlaz (NEA) u šinskim vozilima: 2007-02-26		
[E.1]	Izlazi za hitne slučajeve za jedinice namijenjene za rad u Njemačkoj	7.1.1.5.119)(h)	3.2
[F]	Zahtjevi za službene vagone radi obezbjeđivanja kompatibilnosti sa sistemima za detekciju vozova ERA/TD/2025-01/PECA v1.0		
[F.1]	Kompatibilnost službenih vagona sa sistemima za detekciju vozova	7.1.1.6.1 (22)	Sve
[G]	Katalog zahtjeva za vučna vozila, motorne garniture i putničke vagone ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (verzija 27.06.2024)		
[G.1]	Termalni kapacitet kočnice	7.1.1.6.1 (26)(c)	6.1.3
[G.2]	Bezbjednost vožnje u krivini sa radijusom manjim od 250 m	7.1.1.6.1 (26)(f)	Prilog 6

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=celex:32023R1694>

Proces validacije za nove završne dijelove magnetne prugaste kočnice (MTB)

Cilj procesa validacije je provjera kompatibilnosti MTB-a sa elementima pruge. Svaki novi završni dio ili geometrijski izmijenjeni završni dijelovi moraju biti testirani sa sljedećim parametrima:

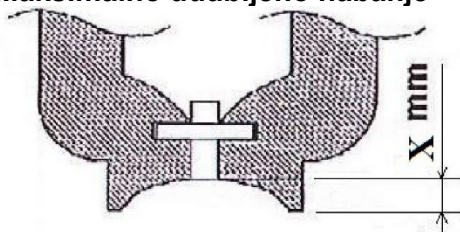
- Tangente fiksnih skretnica moraju biti u opsegu između 0,034 i 0,056 i u opsegu između 0,08 i 0,12 (vidi Tabelu 1).
- Za testiranje, skretnice se moraju preći tri puta u svakom od četiri moguća smjera sa aktiviranim MTB-om pri svakoj od narednih konstantnih brzina (vidi Tabelu 1).

Tabela K.1**Parametri za testiranje**

Tip skretnice	Brzina [km/h] smjer			
				
0,08 – 0,12	15	15	15	15
0,08 – 0,12	120	40	120	40
0,034 – 0,056	15	15	15	15
0,034 – 0,056	120	80 -100	120	80 -100

Note: For the testing, it might be necessary to adapt the control system of the MTB.

- Test mora biti izveden u suvim uslovima.
- Test mora biti izveden u novim i pohabanim uslovima kliznih obloga i završnih dijelova.
- Test u pohabanim uslovima mora biti izveden pri maksimalno dozvoljenom udubljenju habanja trenjne površine ili klizne obloge, definisanom specifikacijom (vidi Sliku 1).

Slika K.1**Maksimalno udubljeno habanje****Ključ**

X maksimalno dozvoljeno udubljeno habanje izraženo u mm

Mogućnost testa 1

Ovaj test se primjenjuje za izmjene završnih dijelova navedenih u specifikaciji referenciranoj u Dodatku J-1, indeks [16]. Dozvoljena su samo odstupanja od maksimalno 10% za najviše 5 dimenzija.

Tokom testa mora se izvršiti optička provjera putem video zapisa svih završnih dijelova. Bočne površine svih završnih dijelova i kliznih obloga MTB-a moraju biti blijedo obojene.

Kriterijumi prihvatanja:

— Nema mehaničkog oštećenja bilo kog dijela MTB-a;

— Nema dokaza o trajnom iskliznuću MTB-a;

NAPOMENA: Iskrice su dozvoljene tokom kočenja.

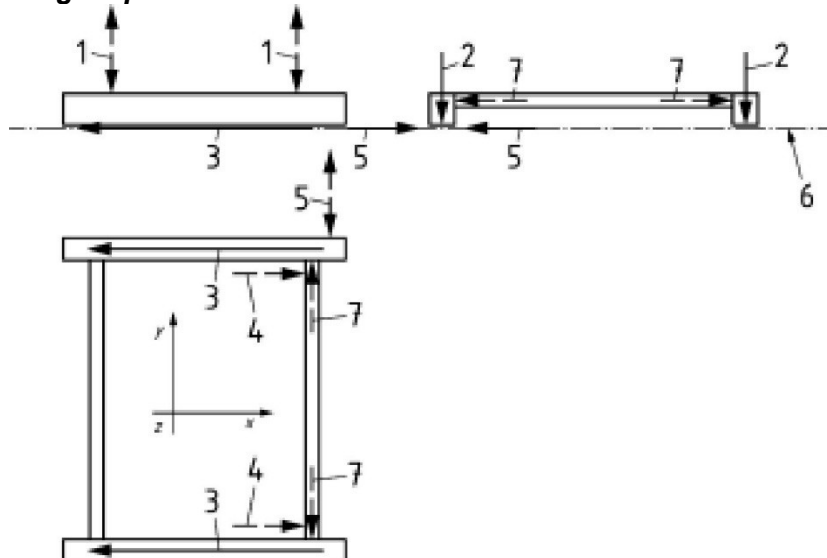
— Nema dokaza o kontaktu na bočnoj strani MTB-a izvan 55 mm u vertikalnom pravcu od vrha šine.

Mogućnost testa 2

Ovaj test se primjenjuje za novo dizajnirane završne dijelove. Pored zahtjeva iz mogućnosti testa 1, moraju se izmjeriti bočne i uzdužne sile (vidi Sliku 2) između MTB-a i okretnih postolja.

Slika K.2

Pregled prenosa sile



Ključ

1 interfejs sile sa okvirom okretnog postolja FBZ

2 privlačna sila FHZ

3 uzdužna sila FB,x

4 kočiona sila Fx

5 bočna sila FQ

6 vrh šine

7 interfejs sile

Kriterijumi prihvatanja:

Kriterijumi prihvatanja za mogućnost testa 1:

— Bočna sila FQ i uzdužna sila FB,x pri prelasku preko skretnica i ukrštanja u unutrašnjem smjeru:

Djelovanje bočne sile jednako 0,18 puta magnetske privlačne sile u unutrašnjem smjeru (prema centru pruge) u blizini završnih dijelova, uz istovremenu uzdužnu silu od 0,2 puta magnetske privlačne sile, mora se poštovati.

— Bočna sila FQ i uzdužna sila FB,x pri prelasku preko skretnica i ukrštanja u spoljašnjem smjeru: Djelovanje bočne sile jednako 0,12 puta magnetske privlačne sile u spoljašnjem smjeru u blizini završnih dijelova, uz istovremenu uzdužnu silu od 0,2 puta magnetske privlačne sile, mora se poštovati.

— Izuzetna bočna sila FQ u unutrašnjem smjeru (prema centru pruge) pri prelasku preko skretnica i ukrštanja:

Dosadašnja mjerenja na vozilima su utvrdila sile u unutrašnjem smjeru do oko 0,35 puta magnetske privlačne sile (u velikoj mjeri zavisi od stepena habanja skretnice i ukrštanja preko kojih se prelazi).

— Izuzetna bočna sila FQ u spoljašnjem smjeru pri prelasku preko skretnice i ukrštanja:

Dosadašnja mjerenja na vozilima su utvrdila sile u spoljašnjem smjeru do oko 0,23 puta magnetske privlačne sile (u velikoj mjeri zavisi od stepena habanja skretnice i ukrštanja preko kojih se prelazi).

Mogućnost testa 3

Ovaj test se primjenjuje za novo dizajnirane završne dijelove. Nakon mogućnosti testa 2, mogućnost testa 3 se sprovodi ukoliko se zahtijeva mjerenje pomjeranja skretnice. Dozvoljeno je sprovesti testove 2 i 3 u jednom prolazu.

Mjerenje pomjeranja skretnice:

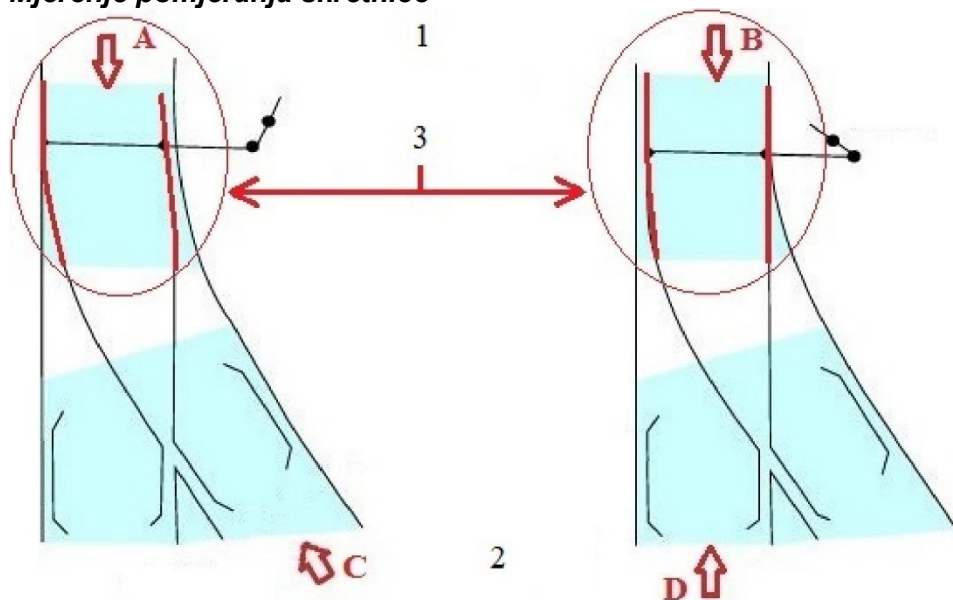
Skretnica je opremljena senzorima za mjerenje pomjeranja pokretnih dijelova označenih crvenom bojom na Slici 3 (zona vrha)

Sekvenca testiranja:

Sekvenca testa sastoji se od sprovođenja 3 prolaza po pozicijama A, B, C i D pri konstantnoj brzini. Brzina testa mora odgovarati brzini koja izaziva maksimalni koeficijent trenja (tipično oko 15 km/h).

Slika K.3

Mjerenje pomjeranja skretnice



Ključ

1 Vrh skretnice

2 Peta skretnice

3 Zona opremljena senzorima

Kriterijumi prihvatanja:

— Pomjeranje za tipove prolaza A i B od vrha skretnice do pete skretnice ne smije preći 4,0 mm.

— Pomjeranje za tipove prolaza C i D od pete skretnice do vrha skretnice ne smije preći 7,0 mm.

956.

Na osnovu člana 16 stav 4 Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice („Službeni list CG”, broj 160/25), Agencija za željeznice donijela je

**PRAVILNIK
O TEHNIČKOJ SPECIFIKACIJI INTEROPERABILNOSTI PODSISTEMA REGULISANJA I
UPRAVLJANJA SAOBRAĆAJEM**

Član 1

Ovim pravilnikom propisuje se tehnička specifikacija interoperabilnosti (TSI) koja se odnosi na podsistem rada i upravljanja saobraćajem željezničkog sistema Crne Gore, kako je utvrđeno u Prilogu.

TSI utvrđena u Prilogu primjenjivaće se na podsistem rada i upravljanja saobraćajem.

Prilog ovog pravilnika biće objavljen samo u elektronskom izdanju „Službenog lista Crne Gore”.

Član 2

Uslovi koji se moraju poštovati radi provjere interoperabilnosti biće utvrđeni nacionalnim propisima koji se primjenjuju u Crnoj Gori, gdje se obavlja eksploatacija, u vezi sa pitanjima navedenim kao otvorene tačke i oblastima za nacionalna pravila na koja se odnosi Dodatak I Priloga.

Član 3

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 1-27/26

Podgorica, 01. aprila 2026. godine

Predsjednik Savjeta Agencije,
Lazar Miljanić, s.r.

PRILOG

1. UVOD

1.1. Tehnička oblast primjene

Ova tehnička specifikacija interoperabilnosti („TSI“) obuhvata podsistem „rada i upravljanja saobraćajem“, prikazan u listi sadržanoj u tački 1.

1.2. Geografska oblast primjene

Geografski obuhvat ovog pravilnika je mreža Crne Gore.

1.3. Sadržaj

Ova TSI utvrđuje osnovne zahtjeve za podsistem rada i upravljanja saobraćajem i utvrđuje osnovne principe rada i zajednička pravila rada željezničkog sistema Crne Gore. Pored toga, utvrđuje zahtjeve za interfejs između upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća.

2. OPIS OBUHVATA

Ova TSI primjenjuje se na željeznički sistem Crne Gore, koji uključuje vozila i fiksne instalacije usklađene sa TSI, kao i one koje nisu usklađene sa TSI.

Ova TSI odnosi se na procese i procedure, kao i na fizičke elemente vozila i fiksnih instalacija koji su važni za njihovu operativnu funkciju u kontekstu ove TSI i zahtjeve koji se primjenjuju na osoblje koje obavlja zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost.

Željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture obavezni su da osiguraju da svi zahtjevi ove TSI postanu relevantan dio sistema upravljanja bezbjednošću („SMS“) željezničkog preduzeća i upravljača infrastrukture.

3. OSNOVNI ZAHTJEVI

3.1. Usklađenost sa osnovnim zahtjevima

Željeznički sistem Crne Gore, njegovi podsistemi i njihovi elementi interoperabilnosti moraju ispunjavati osnovne zahtjeve.

3.2. Osnovni zahtjevi — pregled

Sljedeća tabela sažima odgovarajuću povezanost između osnovnih zahtjeva utvrđenih ovim pravilnikom.

Tačka	Naziv tačke	Bezbjednost					Pouzdanost i dostupnost	Zdravlje		Zaštita životne sredine					Tehnička kompatibilnost	Pristupačnost		Osnovni zahtjevi specifični za rad i upravljanje saobraćajem			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2.1	1.2.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Dokumentacija za osoblje koje obavlja zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost						X							X				X	X	X	

4.2. 1.2. 1	Knjiga pravila					X					X				X		X	
4.2. 1.2. 2	Knjiga ruta														X		X	
4.2. 1.2. 3	Informacije o kretanju vozova za mašinovođe														X	X	X	
4.2. 1.2. 4	Obavješćavanje mašinovođe u realnom vremenu tokom eksploatacije voza														X	X	X	
4.2. 1.5	Komunikacija vezana za bezbjednost između članova posade voza, drugog osoblja željezničkog preduzeća i osoblja koje odobrava kretanje voza					X									X	X	X	
4.2. 2.1	Vidljivost voza	X													X		X	
4.2. 2.1. 1	Opšti zahtjev	X													X		X	
4.2. 2.1. 2	Prednji dio	X													X		X	
4.2. 2.1. 3	Zadnji dio	X													X		X	
4.2. 2.2	Zvučnost voza	X								X					X		X	
4.2. 2.2. 1	Opšti zahtjev	X													X		X	
4.2. 2.2. 2	Upravljanje	X															X	
4.2. 2.3	Identifikacija vozila					X									X		X	

[illegible]

[illegible]

4.2. 3.7	Upravljanje vanrednom situacijom																	X	X	X	
4.2. 3.8	Pomoć osoblju voza u slučaju incidenta ili ozbiljnog kvara vozne kompozicije																			X	
4.4	ERTMS pravila rada																	X	X		
4.6	Stručne kvalifikacije																	X	X	X	
4.7	Uslovi bezbjednosti i zaštite zdravlja																	X			
4.8	Dodatne informacije o infrastrukturi i vozilima																	X			
4.8. 1	Infrastruktura																	X			
4.8. 2	Vozila																	X			

4. KARAKTERISTIKE PODSISTEMA

4.1. Uvod

Ukupna odgovornost upravljača infrastrukture je da obezbijedi sve odgovarajuće parametre i karakteristike infrastrukture koje željezničko preduzeće treba koristiti za provjeru kompatibilnosti svojih vozova za saobraćaj na mreži upravljača infrastrukture, uzimajući u obzir geografske posebnosti pojedinih pruga i funkcionalne ili tehničke specifikacije utvrđene u ovom odjeljku.

Osnovni principi rada i zajednička pravila rada primjenjiva na željezničku mrežu Crne Gore definisani su u Dodatku B.

4.2. Funkcionalne i tehničke specifikacije podsistema

Funkcionalne i tehničke specifikacije podsistema pravila rada i upravljanja saobraćajem definišu specifikacije za osiguranje bezbjednog rada, pouzdanosti i dostupnosti sistema i operativne efikasnosti željezničkog sistema Crne Gore, sa posebnim fokusom na specifikacije koje se odnose na:

- osoblje koje obavlja zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost,
- vozove,
- saobraćaj vozova,
- harmonizovani rad zasnovan na ERTMS-u.

4.2.1. Specifikacije koje se odnose na osoblje

4.2.1.1. Opšti zahtjevi

U svojim uspostavljenim Sistemima upravljanja bezbjednošću (SMS), svako željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture treba da identifikuje zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost i funkcije vezane za bezbjednost, kao i osoblje odgovorno za njihovo izvršavanje. Željezničko preduzeće i upravljači infrastrukture treba da definišu i opišu u svojim SMS

procedurama i zahtjevima obuku, ocjenu i nadzor kompetencija svog osoblja koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost, osim zahtjeva utvrđenih u sljedećim odredbama:

- zahtjevi za obuku, sposobnost i sertifikaciju za mašinovođe;
- elementi relevantni za stručnu kvalifikaciju osoblja koje prati vozove, osim mašinovođe, na koje se primjenjuje Dodatak F ovog Priloga;
- elementi relevantni za stručnu kvalifikaciju osoblja koje priprema vozove, osim mašinovođe, na koje se primjenjuje Dodatak G ovog Priloga.

Svaka kvalifikacija stečena na osnovu procedura i pravila definisanih u SMS željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture treba biti evidentirana u odgovarajućem SMS-u. Dokumenti koji dokazuju obuku, iskustvo i stručne kompetencije treba da budu dostavljeni osoblju koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost, na zahtjev. Takva kvalifikacija omogućava članu osoblja koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost da preuzima slične zadatke za drugo željezničko preduzeće ili upravljača infrastrukture, uz identifikaciju dodatnih potreba za obukom vezano za geografske i tehničke specifikacije i SMS željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture u skladu sa tačkom 4.6.3.2, i uz zadovoljavajuće završavanje te obuke.

4.2.1.2. Razmjena informacija između upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća, uključujući informacije za osoblje koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost

Upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća treba da planiraju, pripremaju i eksploatišu vozove i obučavaju osoblje u skladu sa informacijama sadržanim u Knjizi pravila i Knjizi ruta. Njihovo osoblje koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost treba biti obučeno, a mašinovođe sertifikovani, na osnovu informacija iz Knjige pravila i Knjige ruta u skladu sa njihovim SMS-om.

Upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća treba da sarađuju radi razmjene informacija i da primjenjuju proces za utvrđivanje i redovno ažuriranje Knjige pravila i Knjige ruta, prema potrebi. Takve informacije primjenjive su za normalnu, smanjenu i vanrednu eksploataciju. Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa željezničkim preduzećima koja saobraćaju na njegovoj mreži, treba da definiše odgovarajuće procedure za komunikaciju u realnom vremenu i vanrednim situacijama kako bi se osiguralo da informacije relevantne za eksploataciju budu dostavljene željezničkom preduzeću i/ili mašinovođi čim te informacije postanu dostupne. Upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća treba da osiguraju da sve informacije o infrastrukturi i pravila relevantna za planiranje, pripremu i eksploataciju vozova budu dijeljene i komunicirane osoblju koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost u skladu sa zadacima svakog člana osoblja na svim odgovarajućim jezicima eksploatacije upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća.

Upravljač infrastrukture i željeznička preduzeća mogu grupisati informacije iz Knjige pravila i Knjige ruta radi podrške pojedinačnom osoblju i/ili pojedinačnim operacijama. Upravljači infrastrukture i željeznička preduzeća treba da obezbijede svakom članu svog osoblja koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost, uključujući mašinovođe, verzije Knjige pravila i Knjige ruta prilagođene informacijama potrebnim za njihove operacije. Ovo uključuje informacije o interfejsu kada osoblje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost sa direktnim interfejsom između upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća, posebno kako bi se osigurala komunikacija vezana za bezbjednost između osoblja koje odobrava kretanje vozova i osoblja na vozovima.

4.2.1.2.1. Knjiga pravila

Željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture odgovorni su za sastavljanje svoje odgovarajuće Knjige pravila kao integralnog dijela svog SMS-a radi obučavanja osoblja koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost, o pravilima rada primjenjivim na njihov položaj.

Knjiga pravila predstavlja opis pravila rada i procedura za mrežu ili njen dio i vozila koja saobraćaju na toj mreži ili njenim dijelovima u normalnoj, smanjenoj eksploataciji i vanrednim

situacijama. Ona treba biti dosljedna na svim prugama na kojima željezničko preduzeće saobraća i dosljedna na svim prugama kojima upravlja upravljač infrastrukture.

Knjiga pravila treba da obuhvati:

(a) za željezničko preduzeće:

— zajednička crnogorska pravila bezbjednosti i eksploatacije i procedure u skladu sa Dodacima A, B, C i D;

— dopunjena nacionalnim pravilima koja pokrivaju oblasti definisane u Dodatku I, uključujući uputstva upravljača infrastrukture za željeznička preduzeća o eksploataciji njegove infrastrukture i pravila za upravljanje interfejsima između upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća, sve što treba biti komunicirano željezničkim preduzećima u skladu sa SMS procedurama interfejsa upravljača infrastrukture;

— uputstva željezničkog preduzeća osoblju koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost, uključujući mašinovođe, utvrđena u njegovom SMS-u;

— informacije relevantne za vozila i vozove kojima upravlja željezničko preduzeće; i

— sve pruge na kojima željezničko preduzeće saobraća;

(b) za upravljača infrastrukture:

— zajednička evropska pravila bezbjednosti i uputstva za pravila rada u skladu sa Dodacima A, B, C i D;

— dopunjena nacionalnim pravilima koja pokrivaju oblasti definisane u Dodatku I, uključujući pravila za upravljanje interfejsima između upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća;

— uputstva upravljača infrastrukture osoblju koje izvršava zadatke od kritičnog značaja za bezbjednost utvrđena u njegovom SMS-u;

— informacije relevantne za vozila kojima upravlja upravljač infrastrukture, kada je primjenjivo i kada upravljač infrastrukture ne djeluje kao željezničko preduzeće; i

— sve pruge kojima upravlja upravljač infrastrukture.

Treba da uključuje procedure koje pokrivaju, kao minimum, sljedeće aspekte:

— bezbjednost i zaštitu osoblja,

— signalizaciju i komandovanje (sistemi klase A i klase B),

— eksploataciju vozova, uključujući smanjeni režim i u vezi sa karakteristikama pruge i vozila,

— incidente i nezgode, uključujući šemu izvještavanja, plan upravljanja incidentima ili nezgodama i detaljne radnje koje se preduzimaju u slučaju incidenta ili nezgode,

— smanjene i vanredne situacije,

— za željeznička preduzeća, vuču i vozni park, uključujući sve informacije relevantne za eksploataciju vozila tokom normalnog i smanjenog režima (kao što su vozovi kojima je potrebna pomoć); takva dokumentacija treba takođe da se fokusira na specifičan interfejs sa osobljem upravljača infrastrukture u ovim slučajevima.

Treba da ima dva dodatka:

— Dodatak 1: Priručnik procedura komunikacije u skladu sa Dodatkom C1,

— Dodatak 2: Knjiga evropskih i nacionalnih uputstava u skladu sa Dodatkom C2.

Unaprijed definisane poruke i obrasci treba da postoje barem na jeziku/jezicima eksploatacije upravljača infrastrukture.

Ako je jezik koji je željezničko preduzeće odabralo za Knjigu pravila različit od jezika u kojem su odgovarajuće informacije prvobitno dostavljene, odgovornost željezničkog preduzeća je da obezbijedi potrebni prevod i/ili pruži objašnjenja na drugom jeziku.

4.2.1.2.2. Knjiga ruta

Upravljač infrastrukture treba da uspostavi informacije o infrastrukturi koje pokrivaju njegovu mrežu za sopstvenu upotrebu i za upotrebu željezničkih preduzeća koja saobraćaju na toj mreži. Upravljač infrastrukture treba da obezbijedi svakom željezničkom preduzeću informacije za Knjigu ruta željezničkog preduzeća, kako je definisano u Dodatku D2, uključujući trajna ili privremena ograničenja i izmjene.

Upravljač infrastrukture treba da osigura da informacije o infrastrukturi budu potpune i tačne; informacije treba da budu upravljane u skladu sa Dodatkom II, tačkom 4.4.3 CSM o SMS-u.

Željezničko preduzeće je odgovorno za kompletno i ispravno sastavljanje Knjige ruta, koristeći informacije koje je dostavio upravljač infrastrukture, u skladu sa Dodatkom I, tačkom 4.4.3 CSM o SMS-u. Željezničko preduzeće treba da osigura da Knjiga ruta pravilno opisuje uslove eksploatacije u vezi sa karakteristikama pruge i vozila.

Upravljač infrastrukture treba da obavijesti željezničko preduzeće o bilo kakvim izmjenama informacija o infrastrukturi, kad god takve informacije postanu dostupne i utiču na eksploataciju vozova, uključujući trajna ili privremena ograničenja i izmjene.

Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa željezničkim preduzećima koja saobraćaju na njegovoj mreži, treba da definiše odgovarajuće procedure kada izmjena Knjige ruta nije prenesena od upravljača infrastrukture do željezničkog preduzeća u odgovarajućem dogovorenom roku, kako je definisano u SMS-u upravljača infrastrukture i odraženo u SMS-u željezničkog preduzeća; u tom slučaju, upravljač infrastrukture treba takođe direktno obavijestiti mašinovođu.

ŽP Knjiga ruta:

Korišćenjem primljenih informacija, željezničko preduzeće je odgovorno za kompletno i ispravno sastavljanje Knjige ruta, koja pokriva infrastrukturu na kojoj saobraćaju njegovi vozovi.

Željezničko preduzeće treba da osigura da informacije o rutama sastavljene u Knjizi ruta sadrže opis pruga i prateće opreme duž pruga na kojima će mašinovođa saobraćati i koje su relevantne za zadatak vožnje.

Format Knjige ruta treba pripremiti na isti način za svu infrastrukturu na kojoj saobraćaju vozovi pojedinačnog željezničkog preduzeća.

Kada upravljač infrastrukture obavijesti o promjenama u informacijama o infrastrukturi, željezničko preduzeće treba ažurirati Knjigu ruta i komunicirati izmjenu u skladu sa procedurama definisanim u njihovom SMS-u, uključujući obučavanje svojih mašinovođa obuhvaćenih tom promjenom.

UI Knjiga ruta:

Upravljač infrastrukture će u Knjizi ruta upravljača prikupiti informacije o infrastrukturi koje će dijeliti sa svojim osobljem koje obavlja zadatke kritične za bezbjednost i sastaviti ih u skladu sa svojim sistemom za upravljanje bezbjednošću.

Upravljač infrastrukture će ažurirati Knjigu ruta upravljača kad god takve informacije postanu dostupne i utiču na zadatke njegovog osoblja koje obavlja zadatke kritične za bezbjednost, uključujući trajna ili privremena ograničenja i izmjene.

4.2.1.2.3. Informacije o saobraćaju vozova za mašinovođe

Kada željezničko preduzeće mašinovođama dostavi njihov radni plan, ono treba da pruži informacije potrebne za normalno kretanje voza i koje minimalno uključuju:

- identifikaciju voza,
- dane saobraćaja voza (ako je potrebno),
- mjesta zaustavljanja i aktivnosti povezane sa njima,
- druge tačke vremena,
- vrijeme dolaska/odlaska/prolaska na svakoj od tih tačaka.

Takve informacije o kretanju voza moraju biti ažurirane kada je to primjereno prije polaska i treba da se zasnivaju na informacijama iz Knjige pravila i Knjige ruta i da ih dopunjuju. Informacije treba digitalno dostaviti mašinovođama do 15. decembra 2026.

4.2.1.2.4. Informisanje mašinovođe u realnom vremenu tokom eksploatacije voza

Upravljač infrastrukture treba da informiše i uputi mašinovođe u realnom vremenu o promjenama u posljednjem trenutku u vezi sa prugom ili relevantnom pratećom opremom, u skladu sa metodologijom komunikacije uspostavljenoj između upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća, u skladu sa Dodatkom C.

Informacije u realnom vremenu ograničene su na situacije i promjene koje nisu obrađene prema odjeljcima 4.2.1.2.2 i 4.2.1.2.3 u skladu sa SMS procedurama upravljača infrastrukture i željezničkih preduzeća i koje direktno utiču na rutu mašinovođe.

Za vanredne situacije, treba uspostaviti odgovarajuće alternativne načine komunikacije između upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća kako bi se osiguralo da relevantne informacije budu dostupne.

4.2.1.3. Nije korišćeno

4.2.1.4. Nije korišćeno

4.2.1.5. Komunikacija vezana za bezbjednost između osoblja voza, drugog osoblja željezničkog preduzeća i osoblja koje odobrava kretanje vozova

Jezik koji se koristi za komunikaciju vezanu za bezbjednost između osoblja voza, drugog osoblja željezničkog preduzeća (kako je definisano u Dodatku G) i osoblja koje odobrava kretanje vozova je operativni jezik/jezici (kako je definisano u Dodatku J) koje koristi upravljač infrastrukture na odgovarajućoj ruti.

Principi komunikacije vezane za bezbjednost između osoblja voza i osoblja odgovornog za odobravanje kretanja vozova nalaze se u Dodatku C.

Upravljač infrastrukture odgovoran je za objavljivanje operativnog jezika, koji njegovo osoblje koristi u svakodnevnom radu.

Ako, međutim, lokalna praksa zahtijeva da se obezbijedi i drugi jezik, odgovornost upravljača infrastrukture je da odredi geografske granice njegove upotrebe.

4.2.2. Specifikacije vezane za vozove

4.2.2.1. Vidljivost voza

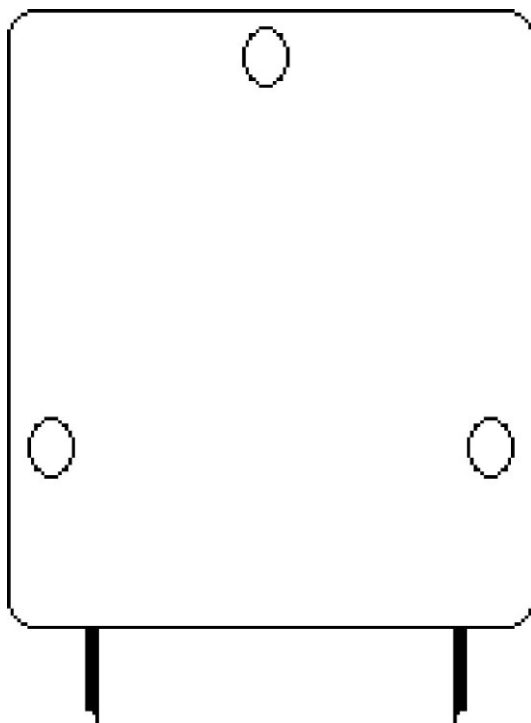
4.2.2.1.1. Opšti zahtjev

Željezničko preduzeće treba da osigura da su vozovi opremljeni sredstvima za označavanje prednjeg i zadnjeg dijela voza.

4.2.2.1.2. Prednji kraj

Željezničko preduzeće treba da osigura da je približavajući voz jasno vidljiv i prepoznat kao takav, prisustvom i rasporedom osvijetljenih bijelih prednjih svjetala.

Prednji dio vodećeg vozila voza treba da bude opremljen sa tri svjetla raspoređena u obliku jednakokrakog trougla, kao što je prikazano ispod. Ta svjetla moraju biti uvijek upaljena kada se voz upravlja s tog kraja.



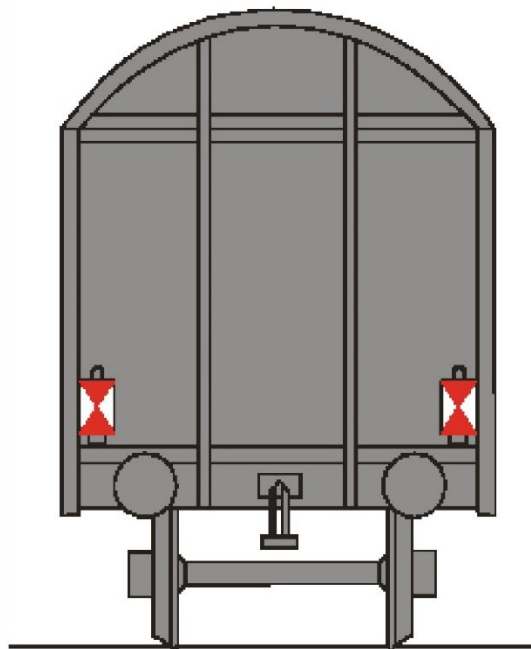
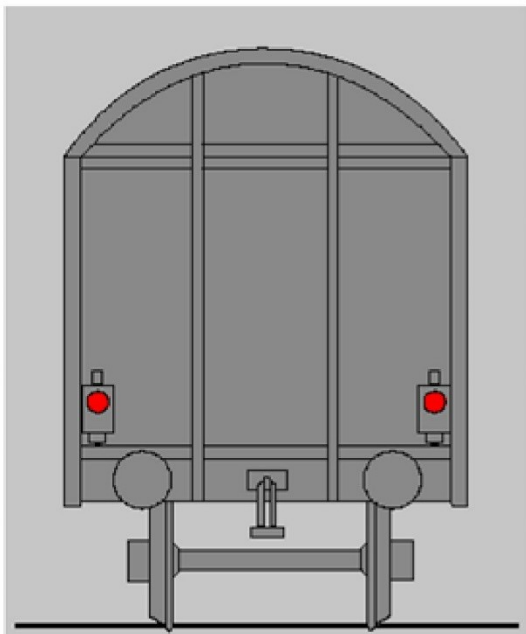
Prednja svjetla treba da optimizuju uočljivost voza (signalna svjetla), obezbijede dovoljno vidljivosti za mašinovođu (prednja svjetla) noću i u uslovima slabog osvjetljenja, i ne smiju zaslijeptiti mašinovođe vozova koji dolaze iz suprotnog pravca.

Raspored, visina iznad šina, prečnik, intenzitet svjetala, dimenzije i oblik emitovanog snopa u toku dnevnog i noćnog rada definisani su u TSI „Vozni park — lokomotive i putnička vozila” („LOC&PAS TSI“).

Da bi se pristupilo prugama identifikovanim u RINF gdje se koristi permissivna vožnja, do datuma navedenih za harmonizaciju zadnjeg svjetla prema odjeljku 4.2.2.1.3.2, svjetlosni intenzitet prednjih svjetala vozila treba da bude u skladu sa nivoom definisanim za dugopruga prednjih svjetala u tački (5) odjeljka 4.2.7.1.1 „TSI Loc&Pas“.

4.2.2.1.3. Zadnji kraj

Željezničko preduzeće treba da obezbijedi potrebna sredstva za označavanje zadnjeg dijela voza. Signal zadnjeg kraja treba da bude prikazan samo na zadnjem vozilu voza. Treba ga prikazati kao što je prikazano ispod.



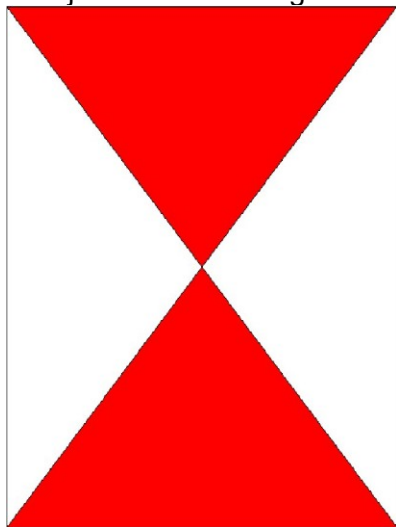
4.2.2.1.3.1. Putnički vozovi

Signal zadnjeg kraja putničkog voza treba da se sastoji od 2 stalna crvena svjetla na istoj visini iznad odbojnika na poprečnoj osi.

4.2.2.1.3.2. Teretni vozovi

Signal zadnjeg kraja teretnog voza treba da se sastoji od 2 reflektujuće ploče na istoj visini iznad odbojnika na poprečnoj osi. Svaki voz opremljen sa 2 stalna crvena svjetla takođe se smatra u skladu sa ovom obavezom.

Reflektujuće ploče treba da budu u skladu sa Dodatkom E TSI-a za vagone i imaju sljedeći oblik sa bijelim bočnim trouglovima i crvenim gornjim i donjim trouglom:



Reflektujuće ploče treba da budu na istoj visini iznad odbojnika na poprečnoj osi

4.2.2.2. Zvučnost voza

4.2.2.2.1. Opšti zahtjev

Željezničko preduzeće treba da osigura da su vozovi opremljeni zvučnim upozoravajućim uređajem za označavanje približavanja voza.

4.2.2.2.2. Kontrola

Aktiviranje zvučnog upozoravajućeg uređaja treba da bude moguće sa svih upravljačkih pozicija.

4.2.2.3. Identifikacija vozila

Svako vozilo treba da ima broj kojim se jedinstveno identifikuje u odnosu na bilo koje drugo željezničko vozilo. Taj broj treba biti istaknut najmanje na svakoj uzdužnoj strani vozila.

Takođe treba biti moguće identifikovati operativna ograničenja koja se odnose na vozilo.

Dalji zahtjevi su navedeni u Dodatku H.

4.2.2.4. Bezbjednost putnika i tereta

4.2.2.4.1. Bezbjednost tereta

Željezničko preduzeće treba da osigura da su teretna vozila sigurno i stabilno utovarena i da ostanu tako tokom cijelog putovanja.

4.2.2.4.2. Bezbjednost putnika

Željezničko preduzeće treba da osigura da prevoz putnika bude obavljen bezbjedno prilikom polaska i tokom cijelog putovanja.

4.2.2.5. Kompatibilnost rute i kompozicija voza

4.2.2.5.1. Kompatibilnost rute

(A) Željezničko preduzeće je odgovorno za osiguranje da su sva vozila koja čine njegov voz kompatibilna sa predviđenom rutom/rutama.

Željezničko preduzeće treba da ima proces u svom sistemu za upravljanje bezbjednošću (SMS) kako bi osiguralo da su sva vozila koja koristi odobrena, registrovana i kompatibilna sa predviđenom rutom/rutama, uključujući zahtjeve koje treba da poštuje njegovo osoblje.

Proces kompatibilnosti rute ne smije duplicirati procese koji se sprovode u okviru odobravanja vozila radi osiguranja tehničke kompatibilnosti između vozila i mreže/mreža. Parametri iz Dodatka D1 koji su već provjereni i potvrđeni tokom odobravanja vozila ili drugih sličnih procesa ne smiju se ponovo procjenjivati u okviru provjere kompatibilnosti rute.

Za odobrena vozila, relevantni podaci o vozilu koji se odnose na parametre navedene u Dodatku D1, a koji su već provjereni tokom procesa odobravanja, i koji su dio:

- dosijea koji se odnosi na vozilo ili tip vozila, i
- odobrenja vozila,

treba da budu dostavljeni željezničkom preduzeću od strane podnosioca zahtjeva ili čuvara vozila na zahtjev, kada takve informacije nisu dostupne u Crnogorskom registru odobrenih tipova vozila ili drugim registrima za željeznička vozila.

Za vozila odobrena prije donošenja Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznica Crne Gore, relevantni podaci o vozilu koji se odnose na parametre navedene u Dodatku D1 treba da budu dostavljeni željezničkom preduzeću od strane nosioca dokumentacije o odobrenju vozila ili čuvara na zahtjev, kada takve informacije nisu dostupne u Crnogorskom registru odobrenih tipova vozila ili drugim registrima za željeznička vozila.

Procesi za provjeru kompatibilnosti rute u SMS-u željezničkog preduzeća treba da obuhvate sljedeće provjere, koje se mogu vršiti paralelno u bilo koje odgovarajuće vrijeme ili u bilo kojoj odgovarajućoj sekvenci:

- svako vozilo je odobreno i registrovano;
- svako vozilo u vozu je kompatibilno sa rutom;
- kompozicija voza je kompatibilna sa rutom i planiranim putem;
- priprema voza koja osigurava da je voz pravilno formiran i kompletan.

(B) Upravljač infrastrukture treba da obezbijedi informacije za provjeru kompatibilnosti rute kako je definisano u Dodatku D1 putem RINF-a.

Dodatak D1 definiše sve parametre koji treba da se koriste u procesu željezničkog preduzeća prije prvog korišćenja vozila ili konfiguracije voza, kako bi se osiguralo da su sva vozila koja čine voz kompatibilna sa rutom/rutama na kojima je planirano kretanje voza, uključujući, gdje je primjenjivo, alternativne rute i rute ka radionicama. Moraju se uzeti u obzir izmjene rute i promjene karakteristika infrastrukture. Kada je parametar iz Dodatka D1 harmonizovan na nivou mreže u oblasti upotrebe, može se pretpostaviti usklađenost sa tim parametrom za bilo koje vozilo

odobreno za tu oblast upotrebe. Nacionalna pravila ili dodatni nacionalni zahtjevi za pristup mreži u pogledu kompatibilnosti rute se u principu smatraju nekompatibilnim sa Dodatkom D1. Upravljač infrastrukture ne smije zahtijevati dodatne tehničke provjere radi provjere kompatibilnosti rute izvan liste navedene u Dodatku D1.

Najkasnije do 15. decembra 2026, dok RINF ne omogući postavljanje sljedećih novih parametara:

a)

Specifična provjera za kombinovani prevoz

1.1.1.1.3.4. Standardni profil kombinovanog prevoza za swap tijela

1.1.1.1.3.9. Standardni profil kombinovanog prevoza za valjkaste jedinice

1.1.1.1.3.8. Standardni profil kombinovanog prevoza za kontejnere

1.1.1.1.3.5. Standardni profil kombinovanog prevoza za poluprikolice

— (CT kod linije)

b)

Sistemi za detekciju voza: uticajna jedinica

1.1.1.3.4. Sistemi za detekciju voza definisani na osnovu frekventnih opsega

1.1.1.3.4.2. Frekventni opsezi za detekciju

1.1.1.3.4.2.1. Maksimalna struja smetnji

1.1.1.3.4.2.2. Minimalna ulazna impedansae

1.1.1.3.4.2.3. Maksimalno magnetno polje

c)

1.1.1.3.2.11. Informacija o bezbjednoj dužini kompozicije sa broda, potrebna za pristup liniji i SIL Upravljač infrastrukture treba da obezbijedi ove informacije putem drugih sredstava, besplatno, što je prije moguće i u elektronskom formatu, željezničkim preduzećima, ovlaštenim podnosiocima zahtjeva za putanje i, gdje je primjenjivo, podnosiocu zahtjeva.

Upravljač infrastrukture treba da obavještava željezničko preduzeće o promjenama karakteristika rute putem RINF-a, kad god takve informacije postanu dostupne i utiču na rad vozova.

(C) Dodatni elementi za kompatibilnost rute treba da se provjere kada je to relevantno:

— prevoz opasnih materija, kako je navedeno u tački 4.2.3.4.3,

— tiša ruta, kako je navedeno u TSI o buci,

— izuzetan prevoz, kako je navedeno u Dodatku I

— uslovi pristupa podzemnim stanicama za dizel i druge sisteme termičke trakcije, kako je navedeno u klauzuli 4.2.8.3 TSI za lokomotive i putnička vozila (LOC&PAS TSI).

(D) Specifični elementi za kompatibilnost rute kombinovanih transportnih vozova:

— kombinovani transportni voz koji ne prelazi gabarit tereta svih pruga linije, i za koji CT kod ne prelazi kodifikaciju svih pruga linije, smatra se normalnim prevozom,

— kombinovani transportni voz koji prelazi gabarit tereta, i za koji CT kod ne prelazi kodifikaciju linije, smatra se prevozom sa specifičnim zahtjevima, kako je navedeno u Dodatku I. Takvi zahtjevi su univerzalno primjenjivi na sve vozove u ovoj kategoriji i njihova primjena ne zahtijeva dodatni proces odobrenja između željezničkog preduzeća i upravljača infrastrukture,

— ako CT kod prelazi kodifikaciju linije, ili ako linija nije kodifikovana, posebno odobrenje (izuzetan prevoz), zasnovano na procjeni operativne i tehničke izvodljivosti, izdaće upravljač infrastrukture.

Operativne procedure koje se primjenjuju na kombinovani transport treba da budu u skladu sa specifikacijama navedenim u tački 3 Tehničkog dokumenta o kodifikaciji kombinovanog transporta (ERA/TD/2023-01/CCT v1.1 21/03/2023).

4.2.2.5.2. Kompozicija voza

Zahtjevi za kompoziciju voza treba da uzmu u obzir sljedeće elemente u skladu sa dodijeljenom putanjom:

(a) sva vozila koja čine voz, uključujući njihove terete

— moraju biti kompatibilna sa svim zahtjevima primjenjivim na rutama na kojima će se voz kretati;

— moraju biti podobna za kretanje maksimalnom brzinom kojom je voz planiran da se kreće;

(b) sva vozila u vozu moraju ostati unutar svojih definisanih intervala održavanja tokom trajanja putovanja (u smislu vremena i pređenih kilometara);

(c) voz sastavljen od vozila, uključujući terete, mora biti u skladu sa tehničkim i operativnim ograničenjima rute na kojoj se kreće i mora biti unutar maksimalne dužine dozvoljene za slanje i prijem u terminalima.

Željezničko preduzeće je odgovorno za osiguranje da su sva vozila koja čine voz, uključujući njihov teret, tehnički podobna za putovanje koje se sprovodi i da ostanu tako tokom cijelog putovanja.

Željezničko preduzeće može biti u obavezi da uzme u obzir dodatna ograničenja zbog tipa kočenja ili tipa trakcije na određenom vozu (vidi tačku 4.2.2.6).

4.2.2.6. Kočenje voza

Željezničko preduzeće treba da utvrdi i primijeni zahtjeve za kočenje u skladu sa tačkama 4.2.2.6.1 i 4.2.2.6.2 i da ih upravlja unutar svog sistema za upravljanje bezbjednošću (SMS).

4.2.2.6.1. Minimalni zahtjevi za kočni sistem

Sva vozila u vozu moraju biti povezana na kontinuirani automatski kočni sistem kako je definisano u TSI za lokomotive i putnička vozila (LOC&PAS) i TSI za vagone (WAG).

Prvo i posljednje vozilo (uključujući sve traktione jedinice) u bilo kojem vozu moraju imati operativnu automatsku kočnicu.

U slučaju da se voz slučajno podijeli na dva dijela, oba odvojena dijela vozila moraju se automatski zaustaviti kao rezultat maksimalne primjene kočnice.

4.2.2.6.2. Performanse kočenja i maksimalna dozvoljena brzina

(1) Upravljač infrastrukture treba da obezbijedi željezničkom preduzeću sve relevantne karakteristike linije za svaku rutu putem RINF-a:

— rastojanja signalizacije (upozorenje, zaustavljanje) uključujući njihove ugrađene sigurnosne margine, koja se dostavljaju putem odgovarajućih lokacija „Zaustavnog signala“ i „Signala upozorenja“, zahtijevanih u Dodatku D2 preko parametra 1.1.1.3.14.3;

— nagibe;

— maksimalne dozvoljene brzine;

— uslove korišćenja kočnih sistema koji mogu uticati na infrastrukturu, kao što su magnetska, regenerativna i vrtložna kočnica.

Upravljač infrastrukture treba da osigura da su informacije dostavljene željezničkom preduzeću kompletne i tačne, i da obavještava željezničko preduzeće o promjenama karakteristika linije putem RINF-a, kad god takve informacije postanu dostupne i utiču na rad vozova.

(2) Upravljač infrastrukture može dostaviti sljedeće informacije:

— Za vozove koji mogu voziti maksimalnom brzinom većom od 200 km/h: profil kočenja i ekvivalentno vrijeme reagovanja na ravnoj pruzi;

— Za kompozicije vozova ili fiksne kompozicije koje ne mogu voziti maksimalnom brzinom većom od 200 km/h: kočenje (kao gore u —) ili procenat kočne mase;

— Za ostale vozove (varijabilne kompozicije vozova koje ne mogu voziti maksimalnom brzinom većom od 200 km/h): procenat kočne mase.

Ako upravljač infrastrukture dostavi gore navedene informacije, one moraju biti dostupne svim željezničkim preduzećima koja namjeravaju da koriste njegovu mrežu na nediskriminatoran način. Kočne tabele koje su već u upotrebi i prihvaćene za postojeće linije koje nisu u skladu sa TSI, na datum stupanja na snagu ovog Pravilnika, takođe moraju biti dostupne.

(3) Željezničko preduzeće treba, u fazi planiranja, da odredi režim kočenja, kočnu sposobnost i odgovarajuću maksimalnu brzinu voza uzimajući u obzir:

— relevantne karakteristike linije kako je navedeno u tački (1) i, ako su dostupne, informacije dostavljene od strane upravljača infrastrukture u skladu sa tačkom (2); i

— margine povezane sa voznim parkom, izvedene iz pouzdanosti i dostupnosti kočnog sistema. Dalje, željezničko preduzeće treba da osigura da tokom eksploatacije svaki voz postigne barem neophodnu kočnu sposobnost. Konkretno, željezničko preduzeće mora utvrditi pravila koja se

koriste ukoliko voz ne dostigne neophodnu kočnu sposobnost tokom eksploatacije. U tom slučaju, željezničko preduzeće mora odmah obavijestiti upravljača infrastrukture. Upravljač infrastrukture može preduzeti odgovarajuće mjere kako bi smanjio uticaj na ukupni saobraćaj na svojoj mreži.

4.2.2.7. Osiguravanje da je voz u ispravnom stanju

4.2.2.7.1. Opšti zahtjev

Željezničko preduzeće treba da utvrdi proces kojim se osigurava da je sva oprema na vozu vezana za bezbjednost u potpuno funkcionalnom stanju i da je voz bezbjedan za saobraćaj.

Željezničko preduzeće treba da obavijesti upravljača infrastrukture o bilo kojoj izmjeni karakteristika voza koja utiče na njegovu performansu ili o bilo kojoj izmjeni koja bi mogla uticati na mogućnost smještaja voza u dodijeljeni putni pravac.

Upravljač infrastrukture i željezničko preduzeće treba da utvrde i redovno ažuriraju uslove i procedure za privremeni saobraćaj voza u pogoršanom režimu.

4.2.2.7.2. Podaci prije polaska

Željezničko preduzeće treba da osigura da su sljedeći podaci, neophodni za bezbjednu i efikasnu eksploataciju, dostupni upravljaču infrastrukture prije polaska voza:

- identifikacija voza
- identitet željezničkog preduzeća odgovornog za voz
- stvarna dužina voza
- ukoliko voz prevozi putnike ili životinje kada to nije planirano
- bilo koja operativna ograničenja sa naznakom vozila na koja se odnose (gabarit, ograničenja brzine itd.)
- informacije koje upravljač infrastrukture zahtijeva za prevoz opasnih materija.

Željezničko preduzeće treba da obavijesti upravljača infrastrukture ukoliko voz ne zauzima svoj dodijeljeni putni pravac ili je otkazan.

4.2.2.8. Zahtjevi za uočavanje signala i oznaka pored pruge

Bez ugrožavanja ERTMS operacija definisanih u Dodatku A, mašinovođa mora biti u stanju da uoči signale i pružne oznake. Signali i pružne oznake, kao i sve druge vrste pružnih znakova koji su povezani sa bezbjednošću, moraju biti vidljivi mašinovođi kad god je to primjenjivo.

Shodno tome, signali, pružne oznake, znakovi i informacione table moraju biti projektovani i postavljeni na konzistentan način kako bi se to omogućilo. Pitanja koja se moraju uzeti u obzir uključuju (vidi tačku 4.3.2 ovih Pravila za upućivanje na CCS TSI):

- da budu postavljeni tako da svjetla na čelu voza omogućavaju mašinovođi da uoči informaciju;
- adekvatnost i intenzitet osvjjetljenja, gdje je potrebno obezbijediti osvjjetljavanje informacije;
- kada se koristi retrorefleksija, reflektujuća svojstva upotrijebljenog materijala moraju biti u skladu sa odgovarajućim specifikacijama, a znakovi izrađeni tako da svjetla na čelu voza lako omogućavaju mašinovođi da uoči informaciju.

Upravljačke kabine moraju biti projektovane na konzistentan način kako bi mašinovođa mogao lako da uoči informacije koje su mu prikazane (vidi tačku 4.3.3.1 ovih Pravila za upućivanje na Loc&Pas TSI).

4.2.2.9. Budnost mašinovođe

Aktivnost mašinovođe u vozu mora biti nadgledana tako da voz automatski stane kada se otkrije nedostatak aktivnosti mašinovođe. Zahtevi koji se odnose na sredstva za nadgledanje aktivnosti mašinovođe na vozu navedeni su u klauzuli definisanoj u tački 4.2.9.3.1 Loc&Pas TSI.

4.2.3. Specifikacije koje se odnose na željezničke operacije, uključujući ERTMS zasnovane operacije

Osnovni operativni principi i zajednička operativna pravila navedena u Dodatku B primjenjuju se pored ovog poglavlja za željezničke operacije u željezničkom sistemu Crne Gore.

Operativni principi i pravila ERTMS definisani u Dodatku A ovog TSI primjenjuju se gdje god je ERTMS uveden.

4.2.3.1. Planiranje voza i red vožnje

Upravljač infrastrukture definiše koje su informacije potrebne prilikom podnošenja zahtjeva za trasu voza.

Svaki voz mora da saobraća prema redu vožnje, usaglašenom između upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća u okviru procesa dodjele trasa; upravljač infrastrukture je dužan da obezbijedi tačno saobraćanje vozova i da pruži podršku u postizanju performansi usluge prilikom izrade reda vožnje.

4.2.3.2. Identifikacija vozova

Svaki voz mora biti identifikovan brojem voza. Broj voza dodjeljuje upravljač infrastrukture prilikom dodjele trase i mora biti poznat željezničkom preduzeću i svim upravljačima infrastrukture kroz čiju mrežu voz saobraća. Broj voza mora biti jedinstven po mreži. Promjene broja voza tokom putovanja treba izbjegavati.

4.2.3.2.1. Format broja voza

Format broja voza definisan je u TSI za upravljanje, komandovanje i signalizaciju (u daljem tekstu: CCS TSI).

4.2.3.3. Polazak voza

4.2.3.3.1. Provjere i testovi prije polaska

Željezničko preduzeće je dužno da odredi provjere i testove kojima se obezbjeđuje da svaki polazak voza bude izvršen na bezbjedan način.

4.2.3.3.2. Obavješćavanje upravljača infrastrukture o operativnom statusu voza

Željezničko preduzeće mora obavijestiti upravljača infrastrukture kada je voz spreman za pristup mreži.

Željezničko preduzeće je dužno da obavijesti upravljača infrastrukture o svakoj nepravilnosti koja utiče na voz ili njegovo funkcionisanje, a koja može imati posljedice na saobraćanje voza, i to prije polaska i tokom putovanja.

4.2.3.4. Upravljanje saobraćajem

4.2.3.4.1. Opšti zahtjevi

Upravljanje saobraćajem mora obezbijediti bezbjedno, efikasno i tačno funkcionisanje željeznice, uključujući i efikasan oporavak u slučaju poremećaja u saobraćaju.

Upravljač infrastrukture određuje postupke i sredstva za:

- upravljanje vozovima u realnom vremenu,
- operativne mjere za održavanje najvišeg mogućeg nivoa performansi infrastrukture u slučaju kašnjenja ili incidenata, bilo stvarnih ili predviđenih, i
- dostavljanje informacija željezničkim preduzećima u takvim slučajevima.

Svi dodatni postupci koje zahtijeva željezničko preduzeće, a koji utiču na interfejs sa upravljačem infrastrukture, mogu se uvesti nakon što budu usaglašeni sa upravljačem infrastrukture.

4.2.3.4.2. Izvješćavanje o vozu

4.2.3.4.2.1. Podaci potrebni za izvješćavanje o položaju voza i predviđeno vrijeme predaje

Upravljač infrastrukture je dužan da:

- (a) obezbijedi sredstvo za evidentiranje u realnom vremenu trenutaka kada vozovi polaze, pristižu ili prolaze unaprijed definisane tačke izvješćavanja na njihovoj mreži, zajedno sa vrijednošću delta-vremena;
- (b) ima postupak kojim se omogućava procjena broja minuta odstupanja od planiranog vremena predaje voza sa jednog upravljača infrastrukture na drugog; ovaj postupak mora uključivati informacije o poremećaju u saobraćaju (opis i lokacija problema).
- (c) obezbijedi specifične podatke u skladu sa Telematičkim aplikacijama za teretni saobraćaj — TAF TSI i Telematičkim aplikacijama za putnički saobraćaj — TAP TSI, a koji se odnose na izvješćavanje o položaju voza. Takve informacije moraju uključivati.

Takve informacije moraju uključivati:

- (1) Identifikaciju voza
- (2) Identitet tačke izvješćavanja
- (3) Prugu na kojoj voz saobraća

- (4) Planirano vrijeme na tački izvještavanja
- (5) Stvarno vrijeme na tački izvještavanja (i da li se radi o polasku, dolasku ili prolasku — zasebno se dostavljaju vremena dolaska i polaska za međutačke izvještavanja na kojima voz staje)
- (6) Broj minuta ranijeg ili kasnijeg prolaska kroz tačku izvještavanja
- (7) Početno objašnjenje svakog pojedinačnog kašnjenja dužeg od 10 minuta ili kako to nalaže režim praćenja performansi
- (8) Naznaku da je izvještaj o vozu zakasnio i broj minuta kašnjenja
- (9) Raniju identifikaciju/e voza, ako postoji
- (10) Otkazivanje voza za cijelu ili dio njegove vožnje.

4.2.3.4.3. Opasna roba

Željezničko preduzeće je dužno da definiše postupke za obavljanje prevoza opasne robe. Ovi postupci moraju uključivati:

- primjenu odredbi zakonodavstva o prevozu opasne robe i o prenosivoj opremi pod pritiskom, gdje je to primjenjivo
- informisanje mašinovođe o prisustvu i poziciji opasne robe u vozu
- informacije koje upravljač infrastrukture zahtijeva za prevoz opasne robe
- utvrđivanje, u saradnji sa upravljačem infrastrukture, komunikacionih kanala i planiranje posebnih mjera u slučaju vanrednih situacija u kojima je uključena opasna roba.

4.2.3.4.4. Operativni kvalitet

Upravljač infrastrukture i željezničko preduzeće moraju imati uspostavljene procese za praćenje efikasnog rada svih relevantnih usluga.

Procesi praćenja moraju biti dizajnirani tako da analiziraju podatke i otkrivaju osnovne trendove, kako u pogledu ljudske greške, tako i greške sistema. Rezultati ove analize koriste se za pokretanje mjera unapređenja, osmišljenih da eliminišu ili ublaže događaje koji bi mogli ugroziti efikasno funkcionisanje mreže.

Tamo gdje bi takve mjere poboljšanja imale koristi za cijelu mrežu, uključujući druge upravljače infrastrukture i željeznička preduzeća, one će, uz poštovanje poslovne povjerljivosti, biti saopštene na odgovarajući način.

Događaji koji su značajno poremetili rad moraju biti analizirani što je prije moguće od strane upravljača infrastrukture. Gdje je to primjenjivo, a posebno ako je u pitanju neko od njihovog osoblja, upravljač infrastrukture će pozvati relevantna željeznička preduzeća uključena u događaj da učestvuju u analizi. Gdje rezultati takve analize vode ka preporukama za unapređenje mreže, osmišljenim da eliminišu ili ublaže uzroke nesreća/incidenata, iste se dostavljaju svim relevantnim upravljačima infrastrukture i željezničkim preduzećima. Ovi procesi moraju biti dokumentovani i podložni internoj reviziji.

4.2.3.5. Evidencija podataka

Podaci koji se odnose na kretanje voza moraju se evidentirati i čuvati u svrhu:

- Podrške sistematskom praćenju bezbjednosti kao sredstvu prevencije incidenata i nesreća.
- Identifikacije performansi mašinovođe, voza i infrastrukture u periodu prije i, gdje je primjenjivo, odmah nakon incidenta ili nesreće, radi identifikacije uzroka i podrške uvođenju novih ili izmijenjenih mjera za sprječavanje ponavljanja.
- Evidencije informacija koje se odnose na performanse lokomotive/trakcione jedinice i osobe koja upravlja vozom.

Treba biti moguće povezati evidentirane podatke sa:

- datumom i vremenom evidentiranja;
- preciznom geografskom lokacijom događaja koji se evidentira;
- identifikacijom voza;
- identitetom mašinovođe.

Podaci koji se evidentiraju za ETCS/GSM-R su oni definisani u TSI CCS i koji su relevantni u skladu sa zahtjevima iz tačke 4.2.3.5.

Podaci moraju biti sigurno zaštićeni i pohranjeni, te dostupni ovlašćenim organima, uključujući istražne organe u vršenju njihovih zadataka.

4.2.3.5.1. Evidencija podataka nadzora van voza

Upravljač infrastrukture mora, kao minimum, evidentirati sljedeće podatke:

- kvar pružne opreme povezan sa kretanjem vozova (signalizacija, skretnice i sl.);
- otkrivanje pregrijavanja ležaja osovine, ako je ugrađeno;
- komunikaciju u vezi sa bezbjednošću između mašinovođe i signaliste.

4.2.3.5.2. Evidencija podataka nadzora u vozu

Željezničko preduzeće mora, kao minimum, evidentirati sljedeće podatke:

- otkrivanje prolaska kroz signal na zabranu ili „kraj ovlašćenja za kretanje“;
- primjena kočnice u hitnim slučajevima;
- brzinu kojom se voz kreće;
- svaku izolaciju ili nadjačavanje sistema kontrole voza (signalizacija) ugrađenih u vozu;
- rad zvučnog signalnog uređaja;
- rad kontrola vrata (otvaranje, zatvaranje), ako su ugrađene;
- detekciju od strane ugrađenih alarmnih sistema koji se odnose na bezbjedno upravljanje vozom, ako su ugrađeni;
- identitet kabine za koju se evidentiraju podaci, radi provjere.

Dalje tehničke specifikacije vezane za uređaj za evidentiranje definisane su u LOC&PAS TSI.

4.2.3.6. Rad u pogoršanom režimu

4.2.3.6.1. Savjeti za druge korisnike

Upravljač infrastrukture, zajedno sa željezničkim preduzećem, definiše proces za neposredno obavješćavanje u slučaju svake situacije koja ugrožava bezbjednost, performanse i/ili dostupnost željezničke mreže ili kompozicija voza.

4.2.3.6.2. Savjeti za mašinovođe

U svakom slučaju pogoršanog režima u vezi sa odgovornošću upravljača infrastrukture, upravljač infrastrukture daje formalna uputstva mašinovođama o mjerama koje treba preduzeti kako bi se bezbjedno prevazišlo pogoršanje.

4.2.3.6.3. Mjere rada u vanrednim situacijama

Upravljač infrastrukture, u saradnji sa svim železničkim preduzećima koja koriste njegovu infrastrukturu, kao i sa susjednim upravljačima infrastrukture kada je to primjenjivo, utvrdiće, objaviti i učiniti dostupnim odgovarajuće mjere rada u vanrednim situacijama i dodijeliti odgovornosti u skladu sa zahtjevom za smanjenje negativnog uticaja usljed pogoršanog rada. Zahtjevi za planiranje i odgovori na takve događaje biće proporcionalni prirodi i potencijalnoj ozbiljnosti pogoršanja.

Ove mjere, koje kao minimum uključuju planove za vraćanje mreže u “normalno” stanje, mogu takođe obuhvatiti:

- kvarove kompozicije voza (na primjer, one koji bi mogli izazvati znatne poremećaje u saobraćaju, procedure za spašavanje pokvarenih vozova);
- kvarove infrastrukture (na primjer, kada dođe do kvara električne energije ili uslovi pod kojima vozovi mogu biti preusmjereni sa rezervisane rute);
- ekstremne vremenske uslove.

Upravljač infrastrukture mora da uspostavi i ažurira kontakt informacije za ključno osoblje upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća koje se može kontaktirati u slučaju prekida usluge koji dovodi do pogoršanog rada. Ove informacije moraju da uključuju kontakt podatke i tokom i van radnog vremena.

Željezničko preduzeće će dostaviti ove informacije upravljaču infrastrukture i obavijestiti ga o svim izmjenama ovih kontakt podataka.

Upravljač infrastrukture obavijestit će sva željeznička preduzeća o bilo kakvim izmjenama svojih podataka.

4.2.3.7. Upravljanje vanrednom situacijom

Upravljač infrastrukture, u konsultaciji sa:

- svim željezničkim preduzećima koja posluju na njegovoj infrastrukturi ili, gdje je primjenjivo, sa predstavničkim tijelima željezničkih preduzeća koja posluju na njegovoj infrastrukturi,
- susjednim upravljačima infrastrukture, gdje je primjenjivo,
- lokalnim vlastima, predstavničkim tijelima službi za vanredne situacije (uključujući protivpožarnu zaštitu i spasavanje) na lokalnom ili nacionalnom nivou, gdje je primjenjivo, mora definisati, objaviti i staviti na raspolaganje odgovarajuće mjere za upravljanje vanrednim situacijama i vraćanje pruge u normalno funkcionisanje.

Takve mjere obuhvataju, uobičajeno:

- sudare,
- požare na vozu,
- evakuaciju vozova,
- nesreće u tunelima,
- incidente koji uključuju opasnu robu,
- iskliznuća iz šina.

Željezničko preduzeće mora dostaviti upravljaču infrastrukture sve specifične informacije koje se odnose na ove okolnosti, naročito u pogledu izvlačenja ili ponovnog postavljanja svojih vozova na šine.

Pored toga, željezničko preduzeće mora imati postupke za informisanje putnika o vanrednim i bezbjednosnim procedurama u vozu.

4.2.3.8. Pomoć osoblju voza u slučaju incidenta ili ozbiljnog kvara vučnih vozila

Željezničko preduzeće će definisati odgovarajuće procedure za pružanje pomoći osoblju voza u pogoršanim situacijama, kako bi se izbjegla ili smanjila kašnjenja izazvana tehničkim ili drugim kvarovima vučnih vozila (na primjer, komunikacione linije, mjere koje treba preduzeti u slučaju evakuacije voza).

4.3. Funkcionalne i tehničke specifikacije interfejsa

Na osnovu osnovnih zahtjeva utvrđenih u Poglavlju 3 ovog Pravilnika, funkcionalne i tehničke specifikacije interfejsa su sljedeće:

4.3.1. Interfejs sa infrastrukturom TSI (INF TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na INF TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Kočna sposobnost i maksimalna dozvoljena brzina	4.2.2.6.2	Uzdužni otpor pruge	4.2.6.2
Knjiga Ruta	4.2.1.2.2	Pravila rada	4.4
Rad u pogoršanom režimu	4.2.3.6		
Parametri za kompatibilnost vozila i kompozicije voza sa predviđenom rutom	Dodatak D1	Utvrđivanje kompatibilnosti infrastrukture i vozila nakon odobrenja vozila	7.6

4.3.2. Interfejs sa kontrolno-komandnim i signalnim sistemom TSI (CCS TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na CCS TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Knjiga pravila	4.2.1.2.1	Pravilnik o radu (normalni i pogoršani režim)	4.4
Pravila rada	4.4		

ERTMS tehničke informacije sa pružne strane relevantne za rad	Dodatak D3	Lista harmonizovanih tekstualnih oznaka i poruka prikazanih na ETCS upravljačkom uređaju mašinovođe	Dodatak E
Zahtjevi za uočavanje pružnih signala i oznaka	4.2.2.8	Pružni objekti kontrolno-komandnog i signalnog sistema	4.2.15 4.2.18
Kočenje voza	4.2.2.6	Kočna sposobnost i karakteristike voza	4.2.2
Knjiga pravila	4.2.1.2.1	Upotreba uređaja za posipanje pijeska Podmazivanje felni na osovinama voza Upotreba kompozitnih kočnih blokova	4.2.10
Format broja voza	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Evidencija podataka	4.2.3.5	Interfejs za evidenciju podataka u regulatorne svrhe	4.2.14
Osiguravanje da je voz u voznom stanju	4.2.2.7	Upravljanje ključevima	4.2.8
Parametri za kompatibilnost vozila i kompozicije voza sa predviđenom rutom	Dodatak D1	Provjera kompatibilnosti rute prije upotrebe autorizovanih vozila	4.9

4.3.3. Interfejs sa voznim parkom TSI

4.3.3.1. Interfejs sa lokomotivama i putničkim voznim parkom TSI (LOC&PAS TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje LOC&PAS TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Mjere u slučaju pogoršanog rada	4.2.3.6.3	Spasilačko spajanje	4.2.2.2.4
		Krajnje spajanje	4.2.2.2.3
Kompatibilnost trase i kompozicija voza	4.2.2.5	Parametar opterećenja po osovini	4.2.3.2.1
Kočne performanse voza	4.2.2.6	Kočne performanse	4.2.4.5.
Vidljivost voza	4.2.2.1	Spoljašnja svjetla	4.2.7.1
Zvučnost voza	4.2.2.2	Sirena (zvučni signal voza)	4.2.7.2
Zahtjevi za uočljivost pružnih signala i oznaka	4.2.2.8	Spoljašnja vidljivost	4.2.9.1.3
		Optičke karakteristike vjetrobranskog stakla	4.2.9.2.2
		Unutrašnje osvjjetljenje	4.2.9.1.8
Budnost mašinovođe	4.2.2.9	Funkcija kontrole aktivnosti mašinovođe	4.2.9.3.1
Evidencija podataka nadzora na vozu	4.2.3.5 Dodatak I	Uređaj za evidenciju podataka	4.2.9.6
Upravljanje vanrednim situacijama	4.2.3.7	Dijagram podizanja i uputstva	4.2.12.5
		Opisi vezani za spasavanje	4.2.12.6

Kompatibilnost sa rutom i kompozicija voza Elementi relevantni za stručnu kvalifikaciju osoblja koje obavlja zadatke povezane sa „pratećim vozovima“	4.2.2.5 Dodatak F	Dokumentacija vezana za eksploataciju	4.2.12.4
Posipanje pijeskom	Dodatak B	Karakteristike voznog parka za kompatibilnost sa sistemom detekcije vozova baziranim na tračnim krugovima — Izolacija emisija	4.2.3.3.1.1
Parametri za kompatibilnost vozila i voza sa rutom predviđenom za eksploataciju	Dodatak D1	Provjera kompatibilnosti rute prije upotrebe ovlašćenih vozova	4.9

4.3.3.2. Interfejs sa teretnim vagonima TSI (WAG TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na WAG TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Zadnji dio	4.2.2.1.3	Uređaji za pričvršćivanje zadnjeg signala	4.2.6.3
Teretni vozovi	4.2.2.1.3.2	Zadnji signal	Dodatak E
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Mjerenje	4.2.3.1
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Kompatibilnost sa nosivošću pruga	4.2.3. 2
Mjere rada u vanrednim situacijama	4.2.3.6.3	Čvrstoća jedinice — Podizanje i dizalica	4.2.2.2
Kočenje voza	4.2.2.6	Kočenje	4.2.4
Parametri za kompatibilnost vozila i voza na ruti predviđenoj za eksploataciju	Dodatak D1	Provjere kompatibilnosti rute prije upotrebe ovlašćenih vozila	4.9

4.3.4. Interfejs sa energijom TSI (ENE TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na TSI ENE	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Maksimalna struja voza	4.2.4.1
Knjiga ruta	4.2.1.2.2		
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Sekcije odvajanja	Faza 4.2.15
Knjiga ruta	4.2.1.2.2		Sistem 4.2.16
Parametri vozila i kompozicije voza u odnosu na planiranu rutu	Dodatak D1	Provjera kompatibilnosti rute prije upotrebe ovlašćenih vozila	7.3.5

4.3.5. Interfejs sa bezbjednošću u željezničkim tunelima TSI (SRT TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na SRT TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Obezbjedjivanje ispravnosti voza	4.2.2.7	Pravila u vanrednim situacijama	4.4.1
Polazak voza	4.2.3.3		
Rad u pogoršanom režimu	4.2.3.6		
Upravljanje vanrednom situacijom	4.2.3.7	Plan za vanredne situacije u tunelima	4.4.2
		Vježbe	4.4.3
		Obezbjedjivanje informacija o bezbjednosti i vanrednim situacijama putnicima	4.4.5
Profesionalna kompetencija	4.6.1	Specifična kompetencija voznog osoblja i ostalog osoblja u tunelu	4.6.1

4.3.6. Interfejs sa bukom TSI (NOI TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na NOI TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Dodatne odredbe za primjenu ove TSI na postojeće vagone	7.2.2
Planiranje voza i vozni red	4.2.3.1	Tiše rute	Dodatak D
Mjere rada u vanrednim situacijama	4.2.3.6.3	Specifična pravila za eksploataciju vagona na tišim rutama u slučaju pogoršanog režima rada	4.4.1

4.3.7. Interfejs sa TSI za osobe sa smanjenom pokretljivošću (PRM TSI)

Upućivanje na ovaj Pravilnik		Upućivanje na PRM TSI	
Parametar	Tačka	Parametar	Tačka
Profesionalna kompetencija	4.6.1	Podsistem infrastrukture	4.4.1
Elementi relevantni za stručne kvalifikacije za zadatke povezane sa „pratećim vozovima“	Dodatak F		
Profesionalna kompetencija	4.6.1	Podsistem voznog parka	4.4.2
Elementi relevantni za stručne kvalifikacije za zadatke povezane sa „pratećim vozovima“	Dodatak F		
Kompatibilnost rute i kompozicija voza	4.2.2.5	Podsistem voznog parka	4.4.2

4.4. Pravila rada

4.4.1. Operativni principi i pravila evropskog željezničkog sistema

Operativni principi i pravila koji se primjenjuju u cijelom evropskom željezničkom sistemu navedeni su u Dodacima A (operativni principi i pravila ERTMS) i B (zajednički operativni principi i pravila).

4.4.2. Nacionalna pravila

Nacionalni propisi nisu kompatibilni sa ovom TSI, osim Dodatka I koji navodi oblasti u kojima ne postoje zajednički operativni principi i pravila i koje mogu i dalje biti predmet nacionalnih propisa.

4.4.3. Prihvatljiva sredstva usklađenosti

Željeznička agencija može, putem tehničkog mišljenja, odrediti prihvatljiva sredstva usklađenosti, koja se pretpostavlja da osiguravaju usklađenost sa specifičnim zahtjevima ovog Pravilnika i obezbjeđuju bezbjednost.

4.4.4. Prelazak sa primjene nacionalnih pravila na implementaciju ovog Pravilnika

Tokom prelaska sa primjene nacionalnih pravila na implementaciju ovog Pravilnika, željeznička preduzeća i upravljači infrastrukturom treba da pregledaju svoje sisteme upravljanja bezbjednošću kako bi osigurali nastavak bezbjednog rada. Ako je potrebno, treba da ažuriraju svoje sisteme upravljanja bezbjednošću.

4.5. Pravila održavanja

Nije primjenjivo

4.6. Stručne kompetencije

4.6.1. Profesionalna kompetencija

Osoblje željezničkog preduzeća i upravljača infrastrukture mora imati odgovarajuću profesionalnu kompetenciju za obavljanje svih zadataka kritičnih za bezbjednost u normalnim, pogoršanim i vanrednim situacijama. Takva kompetencija obuhvata profesionalno znanje i sposobnost primjene tog znanja u praksi.

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture treba da definišu sopstveni sistem upravljanja kompetencijama zasnovan na procjeni rizika unutar procesa svog sistema upravljanja bezbjednošću.

Dodaci F i G definišu profesionalnu kvalifikaciju relevantnu za sistem upravljanja kompetencijama.

4.6.2. Jezička kompetencija

4.6.2.1. Principi

Upravljač infrastrukture i željezničko preduzeće dužni su da obezbijede da njihovo relevantno osoblje posjeduje kompetenciju u korišćenju komunikacionih protokola i načela utvrđenih u Prilogu C.

U slučajevima kada se radni jezik kojim se koristi upravljač infrastrukture razlikuje od jezika koji uobičajeno koristi osoblje željezničkog preduzeća, takva jezička i komunikaciona obuka predstavlja ključni dio ukupnog sistema upravljanja kompetencijama željezničkog preduzeća.

Osoblje željezničkog preduzeća čije dužnosti zahtijevaju komunikaciju sa osobljem upravljača infrastrukture u vezi sa pitanjima od kritične važnosti za bezbjednost, bilo u redovnim, pogoršanim ili vanrednim situacijama, mora imati dovoljan nivo znanja radnog jezika upravljača infrastrukture.

4.6.2.2. Nivo znanja

Nivo znanja radnog jezika upravljača infrastrukture mora biti dovoljan za potrebe bezbjednosti.

(a) Kao minimum, to podrazumijeva da mašinovođa može da:

- pošalje i razumije sve poruke navedene u Prilogu C;
- efikasno komunicira u redovnim, pogoršanim i vanrednim situacijama;
- popunjava obrasce povezane sa korišćenjem Knjige evropskih i nacionalnih uputstava.

(b) Drugi članovi posade voza, čije dužnosti zahtijevaju komunikaciju sa upravljačem infrastrukture o pitanjima od kritične važnosti za bezbjednost, moraju, kao minimum, biti u mogućnosti da pošalju i razumiju informacije koje opisuju voz i njegov operativni status.

Nivo znanja za osoblje koje prati vozove, osim mašinovođa, mora biti najmanje nivo 2, kako je opisano u Prilogu E.

4.6.3. Početna i kontinuirana provjera osoblja

4.6.3.1. Osnovni elementi

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture dužni su da definišu proces procjene za svoje osoblje.

4.6.3.2. Analiza i ažuriranje potreba za obukom

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture sprovešće analizu potreba za obukom za svoje relevantno osoblje i definisati proces za pregled i ažuriranje njihovih pojedinačnih potreba za obukom.

Ova analiza mora obuhvatiti i opseg i složenost, i uzeti u obzir rizike povezane sa radom vozova, trakcijom i voznim parkom. Željezničko preduzeće definisaće proces putem kojeg se stiče i održava znanje osoblja u vozu o prugama na kojima rade. Ovaj proces će biti:

- zasnovan na informacijama o pruži koje obezbjeđuje upravljač infrastrukture; i
- u skladu sa procesom opisanim u tački 4.2.1.

Za zadatke povezane sa „praćenjem vozova” i „pripremom vozova”, elementi koji se moraju razmotriti mogu se naći u odgovarajućim prilogima F i G. Po potrebi, ovi elementi se uključuju u obuku za osoblje.

Moguće je da zbog vrste rada koju planira željezničko preduzeće ili prirode mreže kojom upravlja upravljač infrastrukture, neki od elemenata u prilogima F i G neće biti primjenjivi. Analiza potreba za obukom mora dokumentovati one koji nijesu ocijenjeni kao primjenjivi i razloge zašto.

4.6.4. Pomoćno osoblje

Željezničko preduzeće mora obezbijediti da pomoćno osoblje (npr. za ugostiteljske usluge i čišćenje), koje ne čini dio vozne posade, pored svoje osnovne obuke, bude osposobljeno da reaguje na uputstva potpuno obučanih članova vozne posade.

4.7. Zdravstveni i bezbjednosni uslovi

4.7.1. Uvod

Osoblje identifikovano u tački 4.2.1.1 i koje obavlja bezbjednosno kritične zadatke, kako je navedeno u SMS željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture, mora imati odgovarajuću sposobnost kako bi se osiguralo da su ukupni operativni i bezbjednosni standardi ispunjeni.

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture moraju uspostaviti i dokumentovati proces koji primjenjuju kako bi ispunili medicinske, psihološke i zdravstvene zahtjeve za svoje osoblje u okviru svog sistema upravljanja bezbjednošću, u skladu sa CSM za SMS.

Medicinski pregledi, kako je navedeno u tačkama 4.7.2 i 4.7.3, koji se odnose na individualnu sposobnost osoblja, moraju se obaviti od strane ljekara ili psihologa ovlaštenog za sprovođenje ovakvih pregleda. Rezultati moraju biti prihvaćeni od strane svakog upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća kao dokaz sposobnosti osoblja ili potencijalnih članova osoblja.

Takvi pregledi moraju omogućiti članu osoblja koji obavlja bezbjednosno kritične zadatke da preuzima slične zadatke za drugo željezničko preduzeće ili upravljača infrastrukture, uz uslov da su dodatni medicinski, psihološki i zdravstveni zahtjevi identifikovani u SMS-u željezničkog preduzeća ili upravljača infrastrukture i da je sposobnost osoblja ili potencijalnog osoblja zadovoljavajuća.

Zahtjevi za sposobnost navedeni u tački 4.7.2 i 4.7.3 primjenjuju se na:

- Osoblje koje „prati vozove” osim mašinovođe,
- Osoblje koje obavlja zadatke pripreme voza,
- Osoblje koje obavlja zadatak otpreme i odobravanja kretanja vozova.

4.7.1.1. Ograničenja alkohola, droga i psihotropnih lijekova

Osoblje ne smije obavljati bezbjednosno kritične zadatke dok je budnost smanjena zbog supstanci kao što su alkohol, droga ili psihotropni lijekovi. Stoga željezničko preduzeće i upravljač infrastrukture moraju imati procedure za kontrolu rizika da osoblje dolazi na posao pod uticajem ovih supstanci ili konzumira iste na radu.

Primjenjuju se evropska ili nacionalna pravila Crne Gore, gdje se obavlja željeznički saobraćaj, u pogledu definisanih granica za pomenute supstance.

4.7.2. Medicinski pregledi i psihološke procjene

4.7.2.1. Prije imenovanja

4.7.2.1.1. Sadržaj medicinskog pregleda

Medicinski pregledi obuhvataju:

- Opšti medicinski pregled;
- Preglede senzornih funkcija (vid, sluh, percepcija boja);
- Analizu urina ili krvi za otkrivanje dijabetes melitusa i drugih stanja prema nalazu kliničkog pregleda;
- Skrining zloupotrebe lijekova.

4.7.2.1.2. Psihološka procjena

Cilj psihološke procjene je da podrži željezničko preduzeće u imenovanju i upravljanju osobljem koje ima kognitivne, psihomotorne, bihevioralne i lične sposobnosti da obavlja svoje zadatke bezbjedno.

Prilikom određivanja sadržaja psihološke procjene, najmanje sljedeći kriterijumi, relevantni za zahtjeve svake bezbjednosne funkcije, moraju se uzeti u obzir:

(a) Kognitivni:

- Pažnja i koncentracija,
- Memorija,
- Perceptivna sposobnost,
- Rasuđivanje,
- Komunikacija.

(b) Psihomotorni:

- Brzina reakcije,
- Koordinacija pokreta.

(c) Bihevioralni i lični

- Emocionalna samokontrola,
- Pouzdanost u ponašanju,
- Autonomija,
- Savjesnost.

Ako je bilo koji od ovih elemenata izostavljen, odluka se mora opravdati i dokumentovati od strane psihologa.

Kandidati moraju dokazati svoju psihološku sposobnost polaganjem ispita koji sprovodi, ili pod nadzorom — prema odluci Crne Gore — psiholog ili ljekar.

4.7.2.2. Nakon imenovanja

4.7.2.2.1. Učestalost periodičnih ljekarskih pregleda

Najmanje jedan sistematski ljekarski pregled mora biti obavljen:

- Svakih 5 godina za osoblje do 40 godina;
- Svakih 3 godine za osoblje između 41 i 62 godine;
- Svake godine za osoblje starije od 62 godine.

Povećana učestalost pregleda može biti određena od strane ljekara ukoliko zdravstveno stanje člana osoblja to zahtijeva.

4.7.2.2.2. Sadržaj periodičnog ljekarskog pregleda

Ako radnik ispunjava kriterijume tražene prilikom pregleda prije obavljanja djelatnosti, periodični specijalizovani pregledi uključuju najmanje:

- Opšti ljekarski pregled;
- Pregled senzornih funkcija (vid, sluh, percepcija boja);
- Analizu urina ili krvi radi otkrivanja dijabetes melitusa i drugih stanja prema indikaciji kliničkog pregleda;
- Skrining zloupotrebe lijekova, ukoliko je klinički indicirano.

4.7.2.2.3. Dodatni ljekarski pregledi i/ili psihološke procjene

Pored periodičnog ljekarskog pregleda, dodatni specifični ljekarski pregled i/ili psihološka procjena mora biti sprovedena kada postoje opravdani razlozi za sumnju u medicinsku ili psihološku sposobnost člana osoblja ili opravdana sumnja na upotrebu lijekova ili alkohola preko

dozvoljenih granica. Ovo se posebno odnosi na slučajeve nakon incidenta ili nesreće izazvane ljudskom greškom.

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture moraju uspostaviti sisteme koji obezbjeđuju da se ovakvi dodatni pregledi i procjene sprovedu kada je to primjereno.

4.7.3. Medicinski zahtjevi

4.7.3.1. Opšti zahtjevi

Osoblje ne smije imati medicinska stanja niti uzimati medicinsku terapiju koja može izazvati:

- Iznenadni gubitak svijesti;
- Oštećenje svjesnosti ili koncentracije;
- Iznenadnu nesposobnost;
- Oštećenje ravnoteže ili koordinacije;
- Značajno ograničenje pokretljivosti.

Moraju biti ispunjeni sljedeći zahtjevi za vid i sluh:

4.7.3.2. Zahtjevi za vid

- Oštrina vida na daljinu sa ili bez pomoći: 0,8 (desno oko + lijevo oko — mjereno odvojeno); minimum 0,3 za oko koje je slabije;
- Maksimalna korektivna sočiva: dalekovidost +5 / kratkovidost -8. Ljekar može dozvoliti vrijednosti izvan ovog raspona u izuzetnim slučajevima, uz mišljenje oftalmologa;
- Srednji i bliski vid: dovoljan, uz korekciju ili bez nje;
- Kontaktna sočiva su dozvoljena;
- Normalna percepcija boja: pomoću priznatog testa, kao što je Ishihara, dopunjeno drugim priznatim testom ako je potrebno;
- Vidno polje: normalno (bez abnormalnosti koje utiču na izvršavanje zadatka);
- Vid za oba oka: efikasan;
- Binokularni vid: efikasan;
- Osjetljivost na kontrast: dobra;
- Odsustvo progresivne bolesti oka;
- Implantati sočiva, keratotomije i keratektomije dozvoljeni samo ako se provjeravaju na godišnjem nivou ili u skladu sa učestalošću koju odredi ljekar.

4.7.3.3. Zahtjevi za sluh

Dovoljan sluh potvrđen tonskim audiogramom, što znači:

- Sluh dovoljno dobar da se može voditi telefonski razgovor i da se čuju upozoravajući tonovi i radio poruke;
- Upotreba slušnih pomagala je dozvoljena.

4.8. Dodatne informacije o infrastrukturi i vozovima

4.8.1. Infrastruktura

Zahtjevi za podatke povezane sa željezničkom infrastrukturom, u vezi sa podsistemom za eksploataciju i upravljanje saobraćajem, i koji se moraju učiniti dostupnim željezničkim preduzećima putem RINF-a, određeni su u Dodatku D.

Upravljač infrastrukture obavještava željezničko preduzeće o promjenama podataka povezanih sa infrastrukturom putem RINF-a čim takve informacije postanu dostupne i utiču na rad vozova. Upravljač infrastrukture je odgovoran za tačnost podataka.

Upravljač infrastrukture je dužan da ove informacije, što je prije moguće i u elektronskom formatu, pruži željezničkim preduzećima, ovlaštenim podnosiocima zahtjeva za trase i, gdje je to primjenjivo, podnosiocu zahtjeva, putem drugih sredstava, besplatno i u elektronskom formatu.

4.8.2. Vozni park

Sljedeći podaci vezani za vozni park moraju biti dostupni upravljačima infrastrukture:

- da li je vozilo izgrađeno od materijala koji mogu biti opasni u slučaju nesreće ili požara (na primjer azbest); odgovornost za tačnost podataka snosi vlasnik vozila;
- ukupna dužina vozila, uključujući odbojnice ako postoje; odgovornost za tačnost podataka snosi željezničko preduzeće.

5. ČINIOCI INTEROPERABILNOSTI

5.1. Definicija

„Činioci interoperabilnosti” označavaju bilo koju osnovnu komponentu, grupu komponenti, podsklop ili kompletan sklop opreme koji je ugrađen ili predviđen za ugradnju u podsistem, od kojeg direktno ili indirektno zavisi interoperabilnost železničkog sistema, uključujući i materijalne i nematerijalne predmete;

5.2. Spisak činilaca

U pogledu podsistema za rad i upravljanje saobraćajem, ne postoji činioc interoperabilnosti.

6. PROCJENA USKLAĐENOSTI I/ILI POGODNOSTI ZA UPOTREBU ČINILACA I VERIFIKACIJA PODSISTEMA

6.1. Činioci interoperabilnosti

Kako ovaj Pravilnik još ne definiše činioce interoperabilnosti, aranžmani za procjenu se ne razmatraju.

6.2. Podsistem za rad i upravljanje saobraćajem

6.2.1. Principi

Podsistem za rad i upravljanje saobraćajem je funkcionalni podsistem. Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture treba da pokažu usklađenost sa zahtjevima ovog Pravilnika unutar svojih sistema upravljanja bezbjednošću prilikom podnošenja zahtjeva za bilo koji novi ili izmijenjeni bezbjednosni sertifikat ili bezbjednosno odobrenje.

Zahtjevi CSM o SMS-u nalažu nacionalnim bezbjednosnim vlastima da uspostave režim inspekcija radi nadzora i praćenja usklađenosti sa sistemom upravljanja bezbjednošću, uključujući sve TSI. Nijedan od zahtjeva sadržanih u ovom Pravilniku ne zahtijeva zasebnu procjenu od strane obaviještenog tijela.

Zahtjevi u ovom Pravilniku koji se odnose na strukturne pod sisteme i navedeni su u interfejsima (tačka 4.3) procjenjuju se u skladu sa relevantnim strukturnim TSI.

7. SPROVOĐENJE

7.1. Opšta pravila za sprovođenje

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture moraju osigurati usklađenost sa ovim Pravilnikom u okviru svojih sistema upravljanja bezbjednošću (SMS).

7.1.1. Posebna pravila tranzicije za Dodatke A i C

Upravljači infrastrukture mogu, u koordinaciji sa željezničkim preduzećima koja saobraćaju na njihovim mrežama, odložiti sprovođenje Dodatka A i Dodatka C najkasnije do 16. decembra 2025. Željeznička preduzeća moraju obezbijediti obuku za mašinovođe i relevantno osoblje za upravljanje vozovima u skladu sa Dodacima A i C najkasnije do 16. decembra 2025. ili na bilo koji raniji datum koji odredi upravljač infrastrukture.

Dodatak A

ERTMS operativni principi i pravila – verzija 6

1. NAMJERNO PRAZNO

2. NAMJERNO PRAZNO

3. UVOD

3.1. Svrha i struktura dokumenta

Ovim Dodatkom utvrđuju se operativni principi i harmonizovana pravila za rad ERTMS-a.

Struktura svake pojedinačne odredbe je sljedeća:

- naslov;
- kada je potrebno, situacije u kojima se pravilo primjenjuje, predstavljene u okviru, uključujući primjenjive ETCS nivoe; ponekad je situacija opisana za neke specifične pododjeljke pravila;
- samo pravilo.

Kada se u ovom Dodatku navodi ETCS nivo 1, on se odnosi na obje primjene, sa ili bez signalizacije pored pruge, osim ako nije drugačije navedeno.

Kada se u ovom Dodatku navodi ETCS nivo 2, on se odnosi na obje primjene, sa ili bez signalizacije pored pruge, osim ako nije drugačije navedeno.

Evropska uputstva na koja se upućuje u ovom Dodatku navedena su u Dodatku C2 uz ovu TSI.

Sva formulacija koja se odnosi na ljude podjednako se odnosi na muške i ženske osobe.

Dio A je namjerno prazan.

Dio B sadrži različite ETCS operativne kategorije vozova.

Dio C sadrži listu referenci na neharmonizovana pravila. U nekim situacijama postupak nije povezan sa ERTMS-om i stoga zavisi od neharmonizovanih pravila.

Opis tehničkih funkcija za ETCS i GSM-R sadržan je u odgovarajućoj specifikaciji sistemskih zahtjeva.

Ako informacije prikazane na DMI ne zahtijevaju radnju od strane mašinovođe, ove informacije nisu sadržane u pravilima.

OPSEG I OBLAST PRIMJENE

Ovaj Dodatak se u potpunosti primjenjuje na vozove opremljene ETCS uređajima u vozu, usklađenim sa jedinstvenim skupom specifikacija TSI CCS sa verzijom sistema X.Y do i uključujući 2.2. Takođe se primjenjuje na uređaje u vozu usklađene sa Skupom specifikacija br. 2 ili Skupom specifikacija br. 3, i u velikoj mjeri na ETCS uređaje u vozu usklađene sa Skupom specifikacija br. 1 TSI CCS, pod uslovom da DMI koji se koristi ispunjava specifikaciju ERA_ERTMS_015560.

Oblast primjene obuhvata:

- primjenu ETCS nivoa 0;
- primjenu ETCS nivoa 1, bez obzira da li postoje signalizacija pored pruge ili dodatno;
- primjenu ETCS nivoa 2, bez obzira da li postoji signalizacija pored pruge;
- prelaze ETCS sistema između nivoa 0, nivoa 1 i nivoa 2;
- primjenu ETCS nivoa NTC;
- prelaze ETCS sistema ka/od nivoa NTC;
- GSM-R.

Sistemi klase B (čak i kada se koriste preko ETCS DMI) su van opsega.

Pravila su razvijena nezavisno od drugih sistema za komandovanje i kontrolu, uključujući i slučajeve kada su pruge opremljene ETCS nivoom 1 i/ili nivoom 2.

Kada su ETCS nivo 1 ili ETCS nivo 2 implementirani na prugama koje imaju druge sisteme za komandovanje i kontrolu, potrebno je procijeniti primjenjivost ovih pravila i, po potrebi, dopuniti ih neharmonizovanim pravilima. Ovo uključuje pruge na kojima su implementirani i ETCS nivo 1 i ETCS nivo 2.

Operativna pravila za glasovni radio GSM-R primjenjuju se na prugama opremljenim GSM-R nezavisno od sistema komandovanja i upravljanja koji je u upotrebi. Nasuprot tome, operativna

pravila ETCS-a primjenjuju se na prugama opremljenim ETCS-om nezavisno od sistema za glasovnu radio vezu koji je u upotrebi.

Primjenjivost pravila dalje zavisi od inženjerskih rešenja koja je usvojio ERTMS podsistem pored pruge. U ovom kontekstu, neka pravila možda neće morati da se primjenjuju ako relevantne funkcije nisu implementirane pored pruge (npr. kada se uslovi na pruzi ne prenose ili postupak prelaza preko pruge nije implementiran); međutim, kada pravilo treba da se primijeni, uvijek će se primijeniti na način opisan u ovom Dodatku.

Sve radnje koje uključuju mašinovođu pretpostavljaju njegovo fizičko prisustvo u kabini mašinovođe, osim kada je potrebno ispitati tehnički kvar voza u zastoju, dobiti uputstva signaliste putem fiksnog telefona pored pruge ili kada to zahtijeva signalista ili neharmonizovana pravila.

U cijelom ovom Dodatku pretpostavlja se da je ETCS jedinica u vozilu uključena, osim ako nije drugačije naznačeno. Pretpostavlja se da je pult aktivne kabine mašinovođe otvoren, osim ako nije drugačije naznačeno.

Kraj ovlašćenja (EOA) može se fizički identifikovati pomoću ETCS oznake zaustavljanja ili ETCS oznake lokacije. EOA može se takođe identifikovati pomoću signala pored pruge ili druge table sa oznakom zaustavljanja. Pod određenim uslovima, EOA može se nalaziti i na prednjem dijelu voza.

4. REFERENCE, POJMOVI I SKRAĆENICE

4.1. (ne koristi se)

4.2. Pojmovi i skraćenice

Tabela 1
Pojmovi*

Pojam	Definicija
Potvrda	Potvrda koju daje mašinovođa na zahtjev ETCS-a u vozu o tome da je primio informacije koje treba uzeti u obzir.
Primjenjivo ograničenje brzine (u SR)	Najmanje ograničenje brzine u okviru: — maksimalne brzine za SR, — maksimalne brzine voza, — reda vožnje / knjige ruta, — privremenih ograničenja brzine (prenesenih na drugi način osim Evropskog uputstva 1, 2, 5, 6, 7 ili 8), — Evropskog uputstva.
Odobrenje za kretanje voza ERTMS-a	Dozvola za kretanje voza data putem: — signala pored pruge na strani za nastavak, ili — MA, ili — Evropskog uputstva: — — za polazak nakon pripreme kretanja, ili — za prolazak EOA, ili — za nastavak nakon putovanja.
Granični prelaz	Mjesto gdje vozovi prelaze sa željezničke mreže jedne države na željezničku mrežu druge države.
Odjavljivanje	Prekid privremene veze između telefonskog broja i broja voza. Ovu radnju može pokrenuti korisnik GSM-R radia, automatski sistemi ili nadležni organ mreže. Odjavljivanje omogućava ponovnu upotrebu odjavljenog broja voza.

Interfejs između mašinovođe i voza (DMI)	Uređaj voza koji omogućava komunikaciju između ETCS sistema u vozu i mašinovođe.
Područje za pogon u vanrednim situacijama	Područje na kojem je dopuštena pogonska vožnja u RV.
Nalog za hitno zaustavljanje	ETCS nalog za kočenje voza maksimalnom kočnom silom dok se voz ne zaustavi.
ETCS oznaka lokacije	Usklađena oznaka pored pruge definisana u EN 16494/2015, koja se koristi za identifikaciju potencijalnog EOA, npr. kraja blok sekcije.
ETCS u vozilu	Dio ETCS-a ugrađen u željezničko vozilo.
ETCS oznaka zaustavljanja	Usklađena oznaka pored pruge definisana u EN 16494/2015, koja se koristi za: — identifikaciju potencijalnog EOA, i — označavanje mjesta gdje mašinovođa mora zaustaviti voz, ako saobraća bez MA.
Operativna kategorija voza ETCS-a	Skup tehničkih i/ili operativnih karakteristika voza za koje važi određeni ETCS profil brzine.
Funkcionalni broj (GSM-R)	Puni broj koji se koristi u okviru šeme funkcionalnog adresiranja za identifikaciju krajnjeg korisnika ili sistema po funkciji ili ulozi, a ne po određenom elementu radio opreme ili korisničkoj pretplati. Funkcionalni broj se može podijeliti na dva dijela: — funkcionalno adresiranje (proces upućivanja poziva korišćenjem specifičnog broja koji predstavlja funkciju koju korisnik obavlja, a ne broj koji identifikuje GSM-R uređaj u vozu), — adresiranje zavisno od lokacije (proces upućivanja poziva određenoj funkciji – obično signalisti – na osnovu trenutne lokacije korisnika – obično voza).
GSM-R režim	Status GSM-R jedinice u vozilu koji obezbjeđuje funkcije za: — kretanje voza, — ili kretanje manevarske kompozicije.
GSM-R mreža	Radio mreža koja obezbjeđuje GSM-R funkcije.
GSM-R oznaka mreže	Usklađena oznaka GSM-R pored pruge definisana u EN 16494/2015, kojom se označava mreža koju treba odabrati.
GSM-R u vozilu	Dio GSM-R sistema ugrađen u željezničko vozilo.
Maksimalna brzina za RV	Maksimalna brzina određena od strane ETCS-a pored pruge u RV.
Maksimalna brzina za SR	Maksimalna brzina određena od strane ETCS-a pored pruge u SR.
Odobrenje za kretanje (MA)	Dozvola za kretanje voza (manevarske kompozicije) do određene lokacije uz nadzor brzine.
Područje bez zaustavljanja	Područje određeno od strane upravljača infrastrukture u kojem zaustavljanje voza može biti nesigurno ili neprikladno.
Brzina pri prekoračenju EOA	Maksimalna brzina kada je aktivirana funkcija prekoračenja EOA.

Dozvoljena brzina	Maksimalna brzina kojom voz može da se kreće bez ETCS upozorenja i/ili intervencije kočnice.
Dozvoljeno kretanje	Svaki način signalizacije kojim se mašinovođi omogućava dalje kretanje.
Automatski pogon	Kretanje voza pri kojem se mašinovođa ne nalazi u upravljačkoj kabini vodećeg vozila.
Radio komunikacija	Razmjena informacija između ETCS-a u vozilu i RBC/radio dopunske jedinice.
Radio blok centar (RBC)	Centralizovana ETCS jedinica pored pruge koja kontroliše kretanje vozova u nivou 2.
Područje bez radio pokrivenosti	Unaprijed definisano područje u kojem nije moguće uspostaviti pouzdanu radio komunikaciju.
Registracija	Privremena veza između telefonskog broja i broja voza.
Brzina otpuštanja	Maksimalna brzina kojom voz smije da dostigne kraj svog odobrenja za kretanje (MA).
Poništenje MA	Povlačenje prethodno datog odobrenja za kretanje (MA)
Knjiga rute	Opis pruga i pripadajuće opreme pored pruge za pruge preko kojih će mašinovođa saobraćati i koja je relevantna za vožnju.
Obezbjedivanje	Mjere koje se primjenjuju kako bi se spriječilo nenamjerno pomjeranje željezničkih vozila.
Manevarsko kretanje	Način kretanja vozila bez podataka o vozu i pod kontrolom manevarskih naredbi.
Tandem	Dvije ili više vučnih jedinica mehanički i pneumatski, ali ne električno povezane u istom vozu, svaka zahtijeva svog mašinovođu.
Privremeno ograničenje brzine	Smanjenje brzine pruge na ograničeni vremenski period.
Tekstualna poruka	Informacija u pisanoj formi prikazana na interfejsu mašinovođe (DMI=.
Podaci o vozu	Informacije koje opisuju karakteristike voza.
Pripremno osoblje voza	Osoblje zaduženo za pripremu voza.
Prelaz	Kontrolisana promjena između različitih ETCS nivoa.
Prelazna tačka	Tačka na kojoj se vrši prelaz između ETCS nivoa.
Zaustavljanje	Neopozivo aktiviranje kočnica za slučaj opasnosti od strane ETCS-a dok se voz/manevrisački sastav ne zaustavi.
(1) EN 16494/2015 – Željezničke primjene – Zahtjevi za ERTMS oznake pored pruge.	

Tabela 2
Skraćenice*

Skraćenice	
AD	Automatski režim vožnje
ATO	Automatizovano upravljanje vozom
BMM	Velika metalna masa
BTM	Modul za prenos podataka sa balize
DAS	Sistem za savjetovanje mašinovođe

DMI	Interfejs mašinođe
EOA	Kraj ovlašćenja
ERTMS	Evropski sistem za upravljanje željezničkim saobraćajem
ETCS	Evropski sistem za kontrolu vozova
FS	Režim punog nadzora
G	Režim koćenja teretnog voza
GSM-R	Globalni sistem za mobilnu komunikaciju – Željeznica
IM	Upravljač infrastrukture
LS	Režim ograničenog nadzora
MA	Ovlašćenje za kretanje
NL	Režim vožnje bez vodećeg vozila
NTC	Nacionalni sistem za kontrolu vozova
OS	Režim vožnje po vidljivosti
P	Režim koćenja putničkog voza
RBC	Radio blok centar
REC	Radio hitni poziv
RU	Željezničko preduzeće
RV	Režim vožnje unazad
SH	Režim manevrisanja
SL	Režim mirovanja
SN	Nacionalni sistem
SR	Režim odgovornosti osoblja
STM	Specifični modul za prenos
TIMS	Sistem za praćenje integriteta voza
UN	Režim bez opreme
VBC	Virtuelno potiskivanje balize
* Za kompletnu listu ERTMS pojmova i skraćenica pogledati Podskup 023 „Rječnik pojmova i skraćenica“ u Dodatku A „TSI CCS“.	

5. PRINCIPI

5.1. Principi za ETCS

5.1.1. Kabinsko signaliziranje

Mašinođa je dužan da prati prikazane informacije na DMI i da reaguje kako je propisano ovim Dodatkom.

Mašinođa može, u zavisnosti od implementacije pored pruge, biti obavezan da uzme u obzir usklađene oznake definisane u EN 16494:2015 – Željezničke primjene – Zahtjevi za ERTMS oznake pored pruge, kao i druge neusklađene informacije pored pruge.

5.1.2. Poznavanje operativnog nivoaevel

Mašinođa i signalista uvijek rade u skladu sa ETCS pravilima koja se odnose na specifičan operativni ETCS nivo.

Kada istovremeno postoji više od jednog ETCS nivoa, signalista je dužan da utvrdi na kojem ETCS nivou saobraća dotični voz prije nego što izda bilo kakvo uputstvo mašinođi.

5.1.3. (ne koristi se)

5.1.4. (ne koristi se)

5.1.5. (ne koristi se)

5.1.6. Ovlašćenje za početak kretanja u SR

Mašinovođa mora biti ovlašten od strane signaliste da započne kretanje u SR putem Evropskog uputstva 7, osim u slučaju početka kretanja u ETCS nivou 1/2 sa signalima pored pruge.

5.1.7. Ograničenja brzine u SR

Signalista je dužan da saopšti sva ograničenja brzine koja su manja od maksimalne brzine za SR mašinovođa voza koji saobraća u SR putem Evropskog uputstva 1, 2, 5, 6, 7 ili 8, osim ako je mašinovođa obaviješten posebnim dokumentom/računarskim medijumom o ovim ograničenjima brzine.

5.1.8. Ovlašćenje za prolazak EOA

Mašinovođa će biti ovlašten da prođe EOA samo od strane signaliste pomoću Evropskog uputstva 1 ili 7.

5.1.9. Voz ili manevarska kompozicija podvrgnuta automatskom kočenju

Nakon što se dogodi automatsko kočenje, mašinovođa može ponovo krenuti u početnom ili suprotnom smjeru samo ako je dobio odobrenje od signaliste putem Evropske instrukcije 2.

5.1.10. ETCS oznaka zaustavljanja

Mašinovođa mora zaustaviti voz na prilazu ETCS oznaci zaustavljanja:

- označavajući krajnji rok dolaska (EOA) trenutnog MA, ili
- kada saobraća bez MA, osim ako nije dobio posebno ovlašćenje od signaliste putem Evropskog uputstva 1 ili 7.

5.1.11. ETCS oznaka lokacije

Mašinovođa je dužan da zaustavi voz pri nailasku na ETCS oznaku lokacije:

- koja označava EOA tekućeg MA, ili
- kada saobraća bez MA ako je primio specifično naređenje od signaliste.

5.2. (ne koristi se)

6. ETCS PRAVILA

6.1. Stavljanje ETCS jedinice u vozilu u rad

Mašinovođa uključuje ETCS jedinicu u vozilu.

Nivoi 0, 1, 2, NTC

6.1.1. Unošenje podataka prilikom početka vožnje

Kada to zahtijeva ETCS jedinica u vozilu, mašinovođa unosi, ponovo unosi ili potvrđuje: identifikaciju mašinovođe, broj voza, ETCS nivo, identifikaciju radio mreže i identifikaciju RBC-a sa brojem telefona.

U slučaju da se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Registracija radio mreže nije uspjela“

mašinovođa unosi identifikaciju radio mreže.

6.1.2. Ručna promjena podataka

Ako je potrebna promjena, mašinovođa unosi/izmjenjuje i potvrđuje:

- broj voza;
- identifikaciju mašinovođe dok voz stoji ili, ako je dozvoljeno nacionalnim vrijednostima, dok se voz kreće;
- ETCS nivo, identifikaciju radio mreže i identifikaciju RBC-a sa brojem telefona dok voz miruje.

6.2. Priprema vožnje

ETCS jedinica u vozilu je u radu.

Nivoi 0, 1, 2, NTC

U ETCS nivou 2, ako je voz odbijen, mašinovođa primjenjuje pravilo „Reagovanje na neočekivane situacije prilikom pripreme kretanja voza“ (odjeljak 6.40.2).

6.2.1. Vučna jedinica mora da se kreće kao voz

Mašinovođa treba da:

- primijeni pravilo „Unos podataka o vozu tokom pripreme voza“ (odjeljak 6.4.1);

— izabere „Start“.

U slučaju da se zahtijeva potvrda za SR, mašinovođa treba da primijeni pravilo „Vučna jedinica treba da se kreće kao voz i zahtijeva se potvrda za SR“ (odjeljak 6.2.4).

U slučaju da se zahtijeva potvrda za SH u ETCS nivou 2, mašinovođa treba da primijeni pravilo „Reagovanje na neočekivane situacije prilikom pripreme voza“ (odjeljak 6.40.1).

6.2.2. Vučna jedinica mora da se kreće u SH

Mašinovođa treba da pripremi manevrisanje i primijeni pravilo „Izvođenje manevrisanja u SH“ (odjeljak 6.3).

6.2.3. Vučna jedinica mora da se kreće u NL

Mašinovođa nevođeće vučne jedinice treba da se pripremi za tandem kretanje i primijeni pravilo „Izvođenje tandem kretanja“ (odjeljak 6.32).

6.2.4. Vučna jedinica mora da se kreće kao voz i zahtijeva se potvrda za SR

Nivoi 1 bez signalizacije pored pruge, 2 bez signalizacije pored pruge

Kada je prikazan sljedeći znak sa treperećim okvirom:



Mašinovođa mora obavijestiti signalistu, dobiti odobrenje za početak kretanja u SR putem Evropskog uputstva 7 i potvrditi prijem.

Prije nego što signalista odobri mašinovođi početak kretanja u SR, on mora, u skladu sa neharmonizovanim pravilima:

- provjeriti da li su ispunjeni svi uslovi za rutu;
- provjeriti sva ograničenja i/ili instrukcije koje su potrebne i uključiti ih u Evropsko uputstvo 7;
- provjeriti privremena ograničenja brzine koja treba uključiti u Evropsko uputstvo 7.

Ako se voz nalazi na ETCS oznaci zaustavljanja

Signalista mora odobriti mašinovođi prolazak ove ETCS oznake zaustavljanja putem Evropskog uputstva 7. Ovo odobrenje važi od ove ETCS oznake zaustavljanja do sljedeće. Ako uslovi to dozvoljavaju, signalista može odobriti mašinovođi prolazak i druge ETCS oznake zaustavljanja koristeći isto Evropsko uputstvo 7. Odobrenje tada važi do ETCS oznake zaustavljanja koja slijedi nakon druge u pravcu kretanja.

Mašinovođa:

- prima Evropsko uputstvo 7 od signaliste;
- provjerava primjenjivo ograničenje brzine;
- koristi, osim ako mu nije drugačije naređeno, funkciju prevazilaženja za svaku ETCS oznaku zaustavljanja koju treba proći i sačekati sljedeći znak:



- pokreće voz;
- ne prelazi brzinu tačke EOA dok je prikazan ovaj simbol.

Ako se voz ne nalazi na ETCS oznaci zaustavljanja

Mašinovođa mora dobiti odobrenje od signaliste za početak kretanja putem Evropskog uputstva 7. Ovo odobrenje važi od trenutne lokacije voza do prve ETCS oznake zaustavljanja u smjeru kretanja. Ako uslovi to dozvoljavaju, signalista može odobriti mašinovođi da prođe i sljedeću ETCS oznaku zaustavljanja putem istog Evropskog uputstva 7. Ovo odobrenje tada važi do ETCS oznake zaustavljanja koja slijedi nakon posljednje odobrene oznake putem Evropskog uputstva 7.

Mašinovođa:

- prima Evropsko uputstvo 7 od signaliste;
- provjerava važeće ograničenje brzine;

- pokreće voz;
- kada se približava ETCS oznaci zaustavljanja i ako je ovlaštena Evropskim uputstvom 7 da je prođe, koristi, osim ako nije naloženo da to ne čini, funkciju zaustavljanja i čeka sljedeći znak:



- pokreće voz ili nastavlja kretanje;
- ne prelazi brzinu za zaustavljanje EOA dok je ovaj znak prikazan.

Moguće je izdati više od jedne Evropske instrukcije za jednak broj uzastopnih ETCS oznaka zaustavljanja koje treba proći.

Ako signalista može da utvrdi da je pruga do kraja dozvole koja se izdaje slobodna, onda može osloboditi mašinovođu od vožnje po vidljivosti u SR.

Nivoi 1 sa signalima pored pruge, 2 sa signalima pored pruge

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



Mašinovođa je dužan da primijeni pravilo „Kretanje u SR“ (odjeljak 6.14).

6.2.5. Vučna jedinica mora se kretati u SL

Mašinovođa/osoba koja priprema voz mora da se uvjeri da su svi pultovi voza bilo koje nevodeće vučne jedinice, koja je električno povezana sa vodećom i biće daljinski upravljana sa nje, zatvoreni i da ostanu takvi sve dok se ova vučna jedinica daljinski upravlja sa vodeće.

6.3. Izvršavanje manevarskih kretanja u SH

Vozna sredstva se moraju kretati u SH.

Nivoi 1, 2

6.3.1. Ručni ulazak u SH

Mašinovođa mora odabrati „Manevrisanje“ prema neharmonizovanim pravilima.

6.3.2. Automatski ulazak u SH

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašinovođa:

- se prvo uvjerava da ima tačne informacije u vezi sa kretanjem koje treba da izvrši;
- zatim potvrđuje.

6.3.3. Kretanje u SH

Kada se prikazuje sljedeći znak:



mašinovođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.3.4. Održavanje SH pri promjeni upravljačnice

Kada manevarska procedura zahtijeva upotrebu različitih upravljačnica, mašinovođa je dozvoljeno da odabere „Održavanje manevra“ prije zatvaranja upravljačke ploče.

6.3.5. Izlazak iz SH

Kada su završena sva manevarska kretanja koja treba izvršiti u SH, mašinovođa:

- odabira „Izlazak iz manevra“;
- uvjerava se da nijedna vučna jedinica nije ostala u statusu „Održavanje manevra“.

6.3.6. SH nije odobren

Nivo 2

Kada se prikaže jedna od sljedećih tekstualnih poruka:

„SH odbijen”

„Zahtjev za SH nije uspio“

mašinovođa obavještava signalistu o situaciji.

Mašinovođa i signalista primjenjuju neusklađena pravila.

6.3.7. Prolazak definisane granice manevarskog područja

Kada pri manevrisanju treba preći definisanu granicu manevarskog područja, mašinovođa i signalista primjenjuju neusklađena pravila.

6.4. Unošenje podataka o vozu

Podaci o vozu moraju se unijeti ili izmijeniti.

Nivoi 0, 1, 2, NTC

6.4.1. Unošenje podataka o vozu tokom pripreme voza

Mašinovođa/ osoba koja priprema voz treba da unese/izmijeni i potvrdi sve sljedeće podatke o vozu ako ti podaci nisu unaprijed konfigurisani u sistemu na vozu ili primljeni iz spoljašnjih ETCS izvora:

- ETCS operativna kategorija voza;
- dužina voza;
- procenat kočenja;
- najveća brzina voza;
- kategorija osovinskog opterećenja;
- voz opremljen hermetičkim sistemom;
- gabarit tovara;
- dodatni podaci za raspoložive STM-ove;
- specifični podaci za ATO, ako se zahtijeva.

Prije potvrde podataka o vozu koji su unaprijed konfigurisani u sistemu na vozu ili primljeni iz spoljašnjih ETCS izvora i koje mašinovođa može mijenjati, osoba koja priprema voz treba da se uvjeri da podaci o vozu odgovaraju sastavu voza.

6.4.2. Ručna promjena podataka o vozu

Nakon svake izmjene sastava voza i nakon tehničkog problema koji dovodi do promjene podataka o vozu, osoba koja priprema voz/ mašinovođa:

- utvrđuje nove podatke;
- unosi podatke;
- provjerava podatke.

6.4.3. Promjena podataka o vozu iz spoljašnjih ETCS izvora

Kada se na DMI-u prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Podaci o vozu su promijenjeni“

a) ako promjena podataka o vozu dovede do primjene kočenja

Kada je voz u stanju mirovanja, mašinovođa treba da:

- potvrdi primjenu kočenja;
- izmijeni i/ili verifikuje podatke o vozu ako to zahtijeva sistem u vozu;
- uzme u obzir izmijenjene podatke o vozu.

U ETCS nivou 1, i u ETCS nivou 2 ako nije primljeno novo MA, signalista treba da ovlasti mašinovođu da prođe EOA (pravilo 'Ovlašćivanje prolaska EOA' – odjeljak 6.39).

b) u svim ostalim slučajevima

Mašinovođa treba da uzme u obzir izmijenjene podatke o vozu.

6.5. (ne koristi se)

6.6. (ne koristi se)

6.7. Ulazak i vožnja na ETCS nivou 0

6.7.1. Najava

Voz se približava području ETCS nivoa 0.

Nivoi 1, 2, NTC

Kada se prelazak na ETCS nivo 0 najavi prikazivanjem sljedećeg znaka:



mašino vođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.7.2. Potvrda

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašino vođa potvrđuje.

6.7.3. Vožnja

Voz se kreće u području ETCS nivoa 0.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.8. Ulazak i vožnja na ETCS nivou 1

6.8.1. Najava

Voz se približava području ETCS nivoa 1.

Nivoi 0, 2, NTC

Kada se prelazak na ETCS nivo 1 najavi prikazivanjem sljedećeg znaka:



mašino vođa se priprema za primjenu pravila za ETCS nivo 1.

6.8.2. (ne koristi se)

6.8.3. Vožnja

Voz se kreće u području ETCS nivoa 1.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa primjenjuje pravila u skladu sa ETCS nivoom 1.

6.9. Ulazak i vožnja na ETCS nivou 2

6.9.1. Najava

Voz se približava području ETCS nivoa 2.

Nivoi 0, 1, NTC

Kada se prelazak na ETCS nivo 2 najavi prikazivanjem sljedećeg znaka:



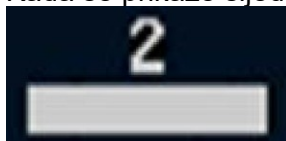
mašino vođa se priprema za primjenu pravila za ETCS nivo 2.

6.9.2. (ne koristi se)

6.9.3. Vožnja

Voz se kreće u području ETCS nivoa 2.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa primjenjuje pravila u skladu sa ETCS nivoom 2.

Kada signalista zahtijeva ručnu potvrdu integriteta voza na DMI, mašino vođa to treba da učini samo u mirovanju i u skladu sa pravilima željezničkog preduzeća.

6.10. (ne koristi se)

6.11. Ulazak i vožnja na ETCS nivou NTC

6.11.1. Najava

Voz se približava području ETCS nivoa NTC.

Nivoi 0, 1, 2

Kada se prelazak na ETCS nivo NTC najavi prikazivanjem znaka koji označava naziv primjenjivog NTC-a, na primjer:



mašino vođa primjenjuje neusklađena pravila.

Za svaki NTC postoji poseban znak.

6.11.2. Potvrda

Kada se znak koji označava primjenjivi NTC prikaže u treperećem okviru, na primjer:



mašino vođa potvrđuje.

Za svaki NTC postoji poseban znak.

6.11.3. Vožnja

Voz se kreće u području ETCS nivoa NTC.

Kada se prikaže znak koji označava u koji NTC je voz ušao, na primjer:



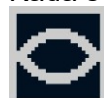
mašino vođa primjenjuje neusklađena pravila.

Za svaki NTC postoji poseban znak.

6.12. Vožnja u FS

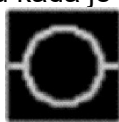
Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa

- ne smije da prekorači dozvoljenu brzinu;
- može, ako je DAS informacija dostupna u vozu:
- da prati ciljnu savjetovanu brzinu kada je prikazana na DMI-u,



- da koristi vožnju po inerciji kada je prikazano,
- da poštuje mjesta za zaustavljanje ako su naznačena,
- da zahtijeva da se tačka zaustavljanja preskoči ako je to naloženo i ako je ova opcija dostupna na DMI-u,
- da upravlja vratima kada to omoguće odgovarajuće indikacije na DMI-u.

Na ETCS nivou 1 sa signalima pored pruge, mašino vođa je ovlašten da nastavi bez novog MA kada signal pored pruge pokazuje aspekt nastavka.

Ako se pored toga prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Ulazak u FS“

mašino vođa ne smije prekoračiti ograničenja brzine koja važe za dio voza koji nije obuhvaćen FS MA.

6.13. Vožnja u OS

Nivoi 1, 2

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašino vođa:

- potvrđuje;
- započinje ili nastavlja primjenjivati pravilo 9 iz Dodatka B2.

Kada se sljedeći znak prikazuje:



mašino vođa:

- primjenjuje pravilo 9 iz Dodatka B2 sve dok je ovaj znak prikazan;
- ne smije prekoračiti dozvoljenu brzinu.

Ako se dodatno prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Ulazak u OS“

mašino vođa ne smije prekoračiti ograničenja brzine koja važe za dio voza koji nije obuhvaćen OS MA.

6.14. Vožnja u SR

Nivoi 1, 2

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašino vođa:

- prvo dobija ovlaštenje za ERTMS vožnju voza;
- provjerava primjenjivo ograničenje brzine;
- zatim potvrđuje.

Kada se sljedeći znak prikazuje:



mašino vođa:

- vozi po uvidu, osim ako ga Evropsko uputstvo 1, 2 ili 7 ne izuzima od vožnje po uvidu u SR;
- ne smije prekoračiti primjenjivo ograničenje brzine;
- u ETCS nivou 1 bez pružnih signala i u ETCS nivou 2 bez pružnih signala, kada se približava sljedećem ETCS zaustavnom markeru, obavještava signalistu i primjenjuje pravilo „Odobranje prolaska preko EOA“ (odjeljak 6.39), osim ako već nije ovlašteno za prolazak pored ovog ETCS zaustavnog markera putem Evropskog uputstva.

Moguće je dati više od jednog Evropskog uputstva za jednak broj uzastopnih ETCS zaustavnih markera.

6.15. Vožnja u LS

Nivoi 1, 2

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašino vođa potvrđuje u skladu sa neusklađenim pravilima.

Kada se sljedeći simbol prikazuje:



mašinovođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.16. Vožnja u UN

Nivo 0

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašinovođa potvrđuje prema neusklađenim pravilima.

Kada se sljedeći znak prikazuje:



mašinovođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.17. Vožnja u SN

Nivo NTC

Kada se sljedeći znak prikazuje u treperećem okviru:



mašinovođa potvrđuje prema neusklađenim pravilima.

Kada se sljedeći znak prikazuje:



mašinovođa primjenjuje neusklađena pravila.

6.18. Približavanje EOA sa indikacijom brzine otpuštanja

Nivoi 1, 2

Kada se voz približava EOA i na DMI je prikazana brzina za otpuštanje, mašinovođa je ovlašten:
— da se približi signalu, ETCS oznaci zaustavljanja, ETCS oznaci lokacije ili međustaništu koje se nalazi na kratkoj udaljenosti iza EOA naznačene na DMI bez prekoračenja brzine otpuštanja;
— na ETCS nivou 1 sa pružnim signalima da nastavi bez prekoračenja brzine otpuštanja kada pružni signal pokazuje aspekt nastavka.

6.19. Upravljanje zahtjevom za slobodnu prugu

Voz je u stanju mirovanja ili se približava pružnom signalu, ili ETCS oznaci zaustavljanja/ ETCS oznaci lokacije.

Nivo 2

Kada se sljedeći simbol prikazuje:



mašinovođi je dozvoljeno da potvrdi da je pruga ispred slobodna ako može da utvrdi da je dionica pruge između čela voza i sljedećeg pružnog signala, ETCS oznake zaustavljanja ili ETCS oznake lokacije slobodna.

6.20. Prolazak dionice sa spuštenim pantografom/ima

Voz se približava dijelu pruge koji treba proći sa spuštenim pantografom/ima.

Nivoi 1, 2

Kada se sljedeći znak prikazuje:



ili, kada voz vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, kada se susretne sljedeća tabla



mašinovođa treba da spusti pantograf/e, vodeći računa o njihovoj poziciji.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada voz vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, kada se susretne sljedeća tabla



mašinovođa treba da drži pantograf/e spuštene.

Kada se prikaže sljedeći zna:



ili, kada voz vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, kada se susretne sljedeća tabla



mašinovođa je ovlašćen da podigne pantograf/e, vodeći računa o njihovoj poziciji.

* Za tačne dimenzije i raspored oznaka, potrebno je koristiti EN 16494/2015.

6.21. Promena napajanja električnom energijom

Voz se približava dijelu pruge gdje se napajanje električnom energijom mora promijeniti.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže jedan od sljedećih znakova:

25
kV

15
kV

3000
V

1500
V

750
V

ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka:

25 kV
XXX

15 kV
XXX

3000 V
XXX

1500 V
XXX

750 V
XXX

mašino vođa treba promijeniti napajanje električnom energijom u skladu sa potrebama.
Kada se prikaže jedan od sljedećih znakova:



ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka:



mašino vođa treba osigurati da je napajanje električnom energijom promijenjeno u skladu sa potrebama.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka:



mašinovođa je obaviješten o približavanju pruzi bez bilo kakvog sistema vuče.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka:



mašinovođa je obaviješten da je dostigao prugu bez bilo kakvog sistema vuče.

6.22. Prolazak dionice sa isključenim glavnim prekidačem za napajanje

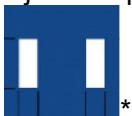
Voz se približava dijelu pruge gdje glavni prekidač za napajanje mora biti isključen.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka



mašinovođa treba da isključi glavni prekidač za napajanje, uzimajući u obzir položaj pantografa, ili, ako je dozvoljeno od strane upravljača infrastrukture, da drži glavni prekidač za napajanje uključenim i da se uzdrži od primjene vuče.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka



mašinovođa treba da drži glavni prekidač za napajanje isključenim ili, ako je dozvoljeno od strane upravljača infrastrukture, da nastavi da se uzdržava od primjene vuče.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada voz radi bez MA ili ako ova funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na jednu od sljedećih pružnih oznaka



mašino vođa je ovlašten da uključi glavni prekidač napajanja, uzimajući u obzir položaj pantografa, i dozvoljeno mu je ponovo koristiti vuču.

* Za tačne dimenzije i raspored oznaka, potrebno je koristiti EN 16494:2015.

6.23. Prolazak kroz područje u kojem nije dozvoljeno zaustavljanje

Voz se približava području u kojem nije dozvoljeno zaustavljanje.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa se obavještava o nadolazećem području u kojem treba izbjegavati zaustavljanje.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa treba izbjegavati zaustavljanje.

6.24. Prolazak dijela pruge sa zabranom korišćenja magnetne kočnice

Voz se približava dijelu pruge gdje se magnetna kočnica ne smije koristiti.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa treba otpustiti magnetnu kočnicu, ako je primijenjena, osim u slučaju vanredne situacije.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa ne smije koristiti magnetnu kočnicu osim u slučaju vanredne situacije.

6.25. Prolazak dijela pruge sa zabranom korišćenja vrtložne kočnice

Voz se približava dijelu pruge gdje se vrtložna kočnica ne smije koristiti.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa treba otpustiti vrtložnu kočnicu, ako je primijenjena, osim u slučaju vanredne situacije.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa ne smije koristiti vrtložnu kočnicu osim u slučaju vanredne situacije.

6.26. Prolazak dijela pruge sa zabranom korištenja regenerativne kočnice

Voz se približava dijelu pruge gdje se regenerativna kočnica ne smije koristiti.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa treba otpustiti regenerativnu kočnicu, ako je primijenjena, osim u slučaju vanrednih situacija.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa ne smije koristiti regenerativnu kočnicu osim u slučaju vanredne situacije.

6.27. Prolazak kroz dionicu za kontrolu pritiska

Voz se približava dijelu pruge na kojem dovod vazduha za klimatizacije uređaje mora biti prekinut.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa prekida dovod vazduha za klimatizacije uređaje.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa održava dovod vazduha za klimatizacije uređaje prekinutim.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa je ovlašten da pusti dovod vazduha za klimatizacije uređaje.

6.28. Oglašavanje uređaja za zvučno upozorenje

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, prilikom vožnje bez MA ili ako funkcionalnost nije podržana pored pruge, nailazi se na sljedeću tablu sa oznakom:



Mašinovođa aktivira uređaj za zvučno upozorenje, osim ako ne postoje ograničenja prema neusklađenim pravilima.

6.29. Promjena faktora adhezije

Voz se nalazi na dijelu pruge na kojem se faktor adhezije može promijeniti.

Nivoi 1, 2

Ako nacionalna vrijednost dozvoljava mašinovođi da izabere „Klizava pruga“, on to može da učini kada su uslovi adhezije loši ili kada ga signalista obavijesti. Ako signalista ne obavijesti mašinovođu prije nego što izabere „Klizava pruga“, mašinovođa mora da obavijesti signalistu.

Kada signalista bude obaviješten o lošim uslovima adhezije, on mora da aktivira ETCS funkciju smanjene adhezije, gdje je to moguće, a ako to nije moguće, mora da preduzme mjere koje je propisao upravljač infrastrukture, dok se ne uspostavi normalan rad.

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa primjenjuje interne propise željezničkog preduzeća.

6.30. Prolazak područjem bez signala za radio komunikaciju

Voz se nalazi na dijelu pruge bez radio pokrivenosti.

Nivo 2

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa može nastaviti prema bilo kojoj važećoj dozvoli za kretanje.

Ako mašinovođa stigne do kraja ovlašćenja, a znak je još uvijek prikazan, treba da informiše upravljača infrastrukture. Upravljač infrastrukture i mašinovođa primjenjuju pravilo 'Odobranje prolaska EOA' (odjeljak 6.39).

6.31. (ne koristi se)

6.32. Izvršavanje tandem kretanja

Nevodeća vučna jedinica je spojena na vodeću vučnu jedinicu (ili na voz sa vodećom vučnom jedinicom).

Nivoi 0, 1, 2, NTC

6.32.1. Ulazak u NL

Mašinovođa nevodeće vučne jedinice odabira „Nevodeća“.

Kada se na DMI prikaže sljedeći znak:



mašinovođa nevodeće vučne jedinice potvrđuje mašinovođi vodeće vučne jedinice da je nevodeća jedinica u NL.

6.32.2. Izvršavanje tandem kretanja

Oboje mašinovođa moraju primjenjivati interna pravila željezničkog preduzeća.

6.32.3. Izlazak iz NL

Kada je voz u stanju mirovanja, mašinovođa nevodeće vučne jedinice:

- primjenjuje kočnice;
- potvrđuje mašinovođi vodeće vučne jedinice da nevodeća jedinica više nije u NL.

6.33. Poništavanje odobrenja za ERTMS kretanje voza

Signalista odlučuje da promijeni postojeći režim saobraćaja.

Nivoi 1, 2

6.33.1. Mjere prije promjene režima saobraćaja

(a) Ako je moguće kooperativno skraćivanje MA

Ako je moguće u ETCS nivou 2, signalista opoziva MA primjenom kooperativnog skraćivanja MA.

(b) U svim ostalim slučajevima

U svim ostalim slučajevima, signalista primjenjuje neharmonizovana pravila da zaustavi voz, ako već nije u stanju mirovanja.

Kada je voz u stanju mirovanja, a prije promjene režima saobraćaja, signalista nalaže mašinovođi da ostane u stanju mirovanja putem Evropskog uputstva 3 ili drugih dostupnih sredstava i, ako je potrebno, da izbriše svako MA koje je ostalo na vozilu.

6.33.2. Ponovno pokretanje vozova

Da bi ponovo pokrenuo vozove, signalista treba da:

- izda odobrenje za ERTMS kretanje voza;
- opozove Evropsko uputstvo 3, ako je prethodno izdato.

6.34. Preduzimanje mjera u slučaju vanredne situacije

Nastaje vanredna situacija.

Nivoi 1, 2

6.34.1. Zaštita vozova

Kada član osoblja otkrije vanrednu situaciju, on primjenjuje pravilo 14 iz Dodatka B2.

Da bi zaustavio vozove u ETCS nivou 2, signalista može koristiti naredbu za zaustavljanje u hitnim slučajevima; naredba za zaustavljanje u hitnim slučajevima ne smije se opozvati prije nego što je bezbjedno da se ovi vozovi ponovo pokrenu.

Signalista može koristiti Evropsko uputstvo 3 da bi zaustavljeni vozovi ostali u stanju mirovanja ako je potrebno.

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Zaustavljanje u hitnim slučajevima“

i voz se zaustavi, mašinovođa mora primijeniti pravilo „Reagovanje na zaustavljanje“ (odjeljak 6.41).

6.34.2. Ponovno pokretanje vozova

Signalista treba da:

- odluči da li je moguće odobriti kretanje voza;
- odluči da li su potrebna uputstva i/ili ograničenja za kretanje voza;
- opozove naređenje za vanredno zaustavljanje, ako je izdato;
- opozove Evropsko uputstvo 3, ako je izdato;
- da odobrenje mašinovođama da ponovo pokrenu voz.

Da bi ponovo pokrenuli vozove koji nisu bili zaustavljeni i ako su neophodna uputstva i/ili ograničenja, signalista će izdati Evropsko uputstvo/a. U ETCS nivou 1 sa pružnim signalima mašinovođa vozi prema preglednosti pruge do sljedećeg pružnog signala.

Da bi ponovo pokrenuli vozove koji su bili zaustavljeni, signalista i mašinovođa će primijeniti pravilo „Reagovanje na zaustavljanje – ponovno pokretanje“ (odjeljak 6.41.2).

6.34.3. Zaštita i ponovno pokretanje manevrisanja

Signalista i mašinovođa primjenjuju neusklađena pravila.

6.35. Zaustavljanje u bezbjednom području

Mašinovođa zaustavlja voz u bezbjednom području.

Nivoi 1, 2

Mašinovođa uključuje prikaz indikacije bezbjednih područja u kojima voz može da se zaustavi.

Kada se prikaže sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako ova funkcionalnost nije podržana sa strane pruge, nailazi se na sljedeću tablu:



i mašinovođa odluči da se zaustavi u naznačenom bezbjednom području, mora uzeti u obzir preostalu udaljenost prikazanu na DMI-u ili udaljenost do table koja označava početak bezbjednog područja.

Kada je prikazan sljedeći znak:



ili, kada se vozi bez MA ili ako ova funkcionalnost nije podržana sa strane pruge, nailazi se na sljedeću tablu:



i mašinovođa odluči da se zaustavi u naznačenom bezbjednom području, voz mora zaustaviti uzimajući u obzir njegovu dužinu.

Kada se naiđe na sljedeću tablu:



mašinovođa je obaviješten da je dostignut kraj bezbjednog područja.

6.36. Pokretanje u RV

Voz se mora kretati unazad unutar područja za pokretanje u vanrednim situacijama.

Nivoi 1, 2

6.36.1. Priprema kretanja koje će se izvršiti u RV

Kada je voz u stanju mirovanja i prikaže se sljedeći znak:



mašinovođa pokreće prelaz u RV, obavještavajući signalistu ako je to moguće i uzimajući u obzir eventualna dodatna uputstva.

6.36.2. Vožnja u RV

Kada se sljedeći znak prikaže sa treperećim okvirom:



mašinovođa:

- potvrđuje;
- pokreće voz u RV prema uputstvima signaliste čim se prikaže sljedeći znak:



- ne prekoračuje maksimalnu brzinu dozvoljenu za RV;
- ne prekoračuje dozvoljenu udaljenost za kretanje.

6.36.3. Prekoračenje dozvoljene udaljenosti u RV

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka sa treperećim okvirom:

„RV udaljenost prekoračena“,

mašinovođa:

- prijavljuje signalisti;
- potvrđuje pri zaustavljanju ako dozvoljena udaljenost u RV nije produžena;
- otpušta kočnicu.

6.36.4. Izlazak iz RV

Nakon što voz završi sa svojim pokretanjem i čim dođe u stanje mirovanja, mašinovođa obavještava signalistu. Ako nije potrebna dodatna vožnja u načinu RV, mašinovođa zatvara upravljačku ploču kako bi izašao iz načina RV.

6.37. Reagovanje na nenamjerna kretanja

Nakon što je voz/ manevarski sastav bio u stanju mirovanja, došlo je do nenamjernog kretanja i ETCS uređaj u vozu je aktivirao kočnicu.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Nekontrolisano kretanje“,
mašino vođa mora obezbijediti voz/ manevarsku kompoziciju u skladu sa internim pravilima
željezničkog preduzeća i potvrditi primjenu kočnice.

6.38. Upravljanje neprikladnošću trase detektovanom od strane uređaja u vozu

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže bilo koja od sljedećih poruka:

„Ruta nije odgovarajuća – gabarit tovara“

„Ruta nije odgovarajuća – sistem vuče“

„Ruta nije odgovarajuća – kategorija osovinskog opterećenja“
otkrivena je neprikladnost trase.

Mašino vođa zaustavlja voz primjenom službene kočnice.

Mašino vođa obavještava signalistu i postupa prema njegovim uputstvima.

6.39. Odobravanje prolaska EOA

Potrebno je odobriti mašino vođi prolazak EOA.

Nivoi 1, 2

Prije nego što signalista odobri mašino vođi prolazak EOA putem Evropskog uputstva 1, signalista
prema neusklađenim pravilima:

- provjerava da li su ispunjeni svi uslovi za rutu;
- provjerava sve potrebne restrikcije i/ili uputstva i uključuje ih u Evropsko uputstvo 1;
- provjerava privremena ograničenja brzine koja treba uključiti u Evropsko uputstvo 1.

Ako signalista utvrdi da je pruga do kraja odobrenja slobodna, može osloboditi mašino vođu
obaveze vožnje po preglednosti u SR.

Moguće je izdati više Evropskih uputstava za jednak broj uzastopnih oznaka zaustavljanja ETCS-
a.

Da bi prošao EOA, mašino vođa:

- prima Evropsko uputstvo 1 od signaliste za ovaj EOA;
- provjerava važeće ograničenje brzine;
- koristiti funkciju prevazilaženja; i
- kada se prikaže sljedeći znak:



pokreće voz ili nastavlja kretanje,
ne prekoračuje brzinu za prevazilaženje EOA dok je znak prikazan.

6.40. Reakcija na neočekivane situacije prilikom pripreme kretanja voza

Nivo 2

6.40.1. Vučna jedinica se mora kretati kao voz, ali je potrebna potvrda za SH

Kada se sljedeći znak prikaže u treperećem okviru:



mašino vođa obavještava signalistu o situaciji, zatim potvrđuje i postupa prema instrukcijama
dobijenim od signaliste.

6.40.2. Voz je odbijen

Kada se na DMI prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Voz je odbijen“

mašino vođa obavještava signalistu o situaciji. Mašino vođa i signalista primjenjuju neusklađena
pravila.

6.41. Odgovor na zaustavljanje

Došlo je do zaustavljanja voza/ manevarske kompozicije.

Nivoi 1, 2

6.41.1. Neposredne mjere

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa treba pretpostaviti potencijalno opasnu situaciju i preduzeti sve radnje potrebne da se spriječi ili ublaži efekat ove situacije. Ovo može uključivati kretanje voza/ vučne kompozicije unazad.

Kada se prikaže sljedeći znak u treperećem okviru:



mašinovođa potvrđuje i primjenjuje kočnice.

(a) U slučaju neposredne vožnje unazad zbog vanredne situacije

Kada mašinovođa odluči ili signalista naredi kretanje voza/ vučne kompozicije unazad zbog vanredne situacije

i

kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa pokreće voz/ vučnu kompoziciju unazad prateći sve instrukcije dobijene od signaliste.

Čim se voz/ vučna kompozicija zaustavi, mašinovođa obavještava signalistu o situaciji.

(b) U svim ostalim slučajevima

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa treba obavijestiti signalistu o situaciji i postupati prema dobijenim instrukcijama.

6.41.2. Ponovno pokretanje

(a) U početnom pravcu

Prije nego što signalista izda mašinovođi odobrenje da nastavi nakon zaustavljanja pomoću Evropskog Uputstva 2, signalista će, prema neharmonizovanim pravilima:

- provjeriti da li su ispunjeni svi uslovi za rutu;
 - provjeriti sva ograničenja i/ili uputstva koja su neophodna i uključiti ih u Evropsko uputstvo 2;
 - provjeriti da li privremena ograničenja brzine treba da budu uključena u Evropsko uputstvo 2.
- Ako signalista utvrdi da je pružni dio do kraja odobrene vožnje slobodan, može osloboditi mašinovođu od vožnje po preglednosti u SR.

Da bi nastavio, mašinovođa treba:

- primiti Evropsko Uputstvo 2 sa svim dodatnim instrukcijama koje je dao signalista;
- prema zadatku koji treba izvršiti, odabrati „Pokreni“ ili „Manevrisanje“ i pratiti instrukcije iz Evropskog Uputstva 2;
- ponovo pokrenuti voz/ manevrisanje.

Ako se na ETCS nivou 2, u bilo kojoj fazi postupka, prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Greška u komunikaciji“,

mašinovođa obavještava signalistu o situaciji. The signaller and driver shall apply rule 'Authorising the passing of an EOA' (section 6.39). Signalista i mašinovođa primjenjuju pravilo „Odobranje

prolaska EOA“ (odjeljak 6.39). U ovom slučaju, signalista izdaje Evropsko uputstvo 1 umjesto Evropskog uputstva 2.

(b) U suprotnom pravcu

Signalista naređuje mašinovođi da ostane u mjestu i da izvrši Kraj misije pomoću Evropskog uputstva 3, a zatim da ponovo krene u suprotnom pravcu pomoću Evropskog uputstva 7.

Mašinovođa izvršava Kraj misije, a zatim primjenjuje pravilo „Puštanje ETCS sistema u vozilu u rad“ (odjeljak 6.1) i pravilo „Priprema kretanja“ (odjeljak 6.2). Ako mašinovođa ne upravlja iz vodeće kabine, on primjenjuje interna pravila željezničkog preduzeća kako bi se osigurala bezbjedna vožnja.

6.41.3. Nije potrebno kretanje nakon zaustavljanja

Ako se od voza/vučne kompozicije ne zahtijeva vožnja nakon zaustavljanja, signalista naređuje mašinovođi da ostane na stanju mirovanja i izvrši Kraj misije pomoću Evropskog uputstva 3.

6.41.4. Zaustavljanje u SH pri prelasku određene granice područja za manevrisanje

Nivoi 1, 2

Kada se pri manevrisanju zaustavlja pri prelasku određene granice područja za manevrisanje, mašinovođa i signalista primjenjuju neusklađena pravila.

6.42. Upravljanje kvarom ETCS na pružnom dijelu

ETCS na vozilu prima informaciju o kvaru na pružnom dijelu.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Kvar na pruži“,

mašinovođa obavještava signalistu o situaciji.

6.43. Upravljanje nesaglasnošću između ETCS na pružnom dijelu i ETCS na vozilu

Sistem detektuje nesaglasnost između ETCS na pružnom dijelu i ETCS na vozilu i voz je zaustavljen.

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Pružna strana nije kompatibilna“,

voz ne može nastaviti sa ETCS.

Mašinovođa primjenjuje pravilo „Odgovor na zaustavljanje“ (odjeljak 6.41).

6.44. Upravljanje nezaštićenim pružnim prelazom

Voz se približava pružnom prelazu koji nije zaštićen.

Nivoi 1, 2

6.44.1. Ako je u FS, OS ili LS

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa primjenjuje pravilo 7 iz Dodatka B2.

6.44.2. Ako je u SR

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Pružni prelaz nije zaštićen“,

mašinovođa primjenjuje pravilo 7 iz Dodatka B2.

6.45. Upravljanje greškom pri očitavanju balize

Dolazi do greške pri očitavanju balize i kočnice se aktiviraju pomoću ETCS-a u vozilu (ne dolazi do prisilnog kočenja voza).

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Greška pri očitavanju balize“,

i voz nije zaustavljen sistemom, mašinovođa obavještava signalistu o situaciji.

Ako se ne primi novo MA kada se voz zaustavi, signalista ovlašćuje mašinovođu da prođe oznaku zaustavljanja primjenom pravila „Odobranje prolaska EOA“ (odjeljak 6.39).

Ako se situacija ponovi, mašinovođa i signalista primjenjuju neharmonizovana pravila.

6.46. Upravljanje neuspješnim prelaskom nivoa

Prelaz se odvija, ali se na vozu ne prima važeća MA van tačke prelaza ili se prelaz ne odvija prilikom prolaska preko tačke prelaza.

Nivoi 1, 2

Tačka prelaza nivoa ETCS može biti označena pomoću sljedeće table sa pružnom oznakom:



* Za tačne dimenzije i raspored table sa oznakama, potrebno je koristiti EN 16494:2015.

6.46.1. Ako je došlo do zaustavljanja voza

Mašinovođa i signalista primjenjuju pravilo „Odgovor na zaustavljanje“ (odjeljak 6.41).

Nakon što odabere „Pokreni“, mašinovođa:

- provjerava koji ETCS nivo treba biti odabran;
 - mijenja ETCS nivo (pravilo „Ručna promjena podataka“ (odjeljak 6.1.2)),
- i zatim ponovo pokreće voz.

U slučaju da ETCS nivo koji treba izabrati nije dostupan na vozu, mašinovođa i signalista primjenjuju pravilo 15 iz Dodatka B2.

6.46.2. Ako je u SR

Mašinovođa:

- zaustavlja voz;
- primjenjuje sljedeće pravilo „U svim ostalim slučajevima“ (odjeljak 6.46.3).

6.46.3. U svim ostalim slučajevima

Mašinovođa:

- obavještava signalistu o situaciji;
 - kada je voz u stanju mirovanja, provjerava koji je tačan ETCS nivo potrebno izabrati;
 - mijenja ETCS nivo (pravilo „Ručna promjena podataka“ (odjeljak 6.1.2))
- i zatim ponovo pokreće voz.

U slučaju da ETCS nivo koji treba izabrati nije dostupan na vozilu, mašinovođa i signalista primjenjuju pravilo 15 iz Dodatka B2.

6.47. Upravljanje u slučaju odsustva RBC informacija

Informacije RBC-a nisu primljene na području koje nije utvrđeno kao područje bez signala za radio komunikaciju, a ETCS na vozilu pokreće kočnice (ne dolazi do zaustavljanja voza).

Nivo 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„Greška u komunikaciji“,

mašinovođa, dok je voz u stanju mirovanja, obavještava signalistu o situaciji.

Ako se ne primi novo MA kada se voz zaustavi, signalista ovlašćuje mašinovođu da prođe oznaku zaustavljanja primjenom pravila „Odobranje prolaska EOA“ (odjeljak 6.39).

6.48. Upravljanje kvarom radio komunikacije

Dolazi do kvara ETCS radio komunikacije.

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašinovođa provjerava ETCS nivo, identifikaciju radio mreže, identifikaciju RBC-a i broj telefona i ispravlja ih ako je potrebno (pravilo „Ručna promjena podataka“ (odjeljak 6.1.2)).

Ako se radio komunikacija sa RBC-om i dalje ne može uspostaviti, mašino vođa obavještava signalistu o situaciji.

(a) kada se na ETCS nivou 2 priprema kretanje i vučna jedinica mora da se kreće u SH

Mašino vođa i signalista primjenjuju neharmonizovana pravila.

(b) kada se na ETCS nivou 2 priprema tandem kretanje

Mašino vođa nevođeće vučne jedinice obavještava mašino vođu vodeće vučne jedinice o kvaru radio komunikacije. Oboje mašino vođa primjenjuju interna pravila željezničkog preduzeća.

(c) u svim ostalim slučajevima

Signalista daje odobrenje mašino vođi za prolazak EOA primjenom pravila „Odobranje prolaska EOA“ (odjeljak 6.39).

6.49. Upravljanje kvarom samoprovjere

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada se mašino vođa prikaže informacija o kvaru ETCS uređaja, treba da isključi ETCS u vozu i ponovo ga uključi kako bi pokrenuo novu samoprovjeru. Ako se ista informacija prikaže ponovo, mašino vođa pokušava da otkloni problem koristeći odgovarajuće tehničke informacije. Ako ovaj pokušaj ne uspije ili nije moguć, mašino vođa obavještava signalistu o situaciji.

Mašino vođa zahtijeva promjenu vučne jedinice.

Ako vučna jedinica mora biti premještena, mašino vođa i signalista primjenjuju pravilo 15 Dodatka B2.

6.50. Upravljanje kvarom koji utiče na radio opremu u vozilu

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada se otkrije kvar radio opreme u vozilu, mašino vođa obavještava signalistu o situaciji.

6.50.1. Tokom pripreme vučne jedinice

Nivo 2

Mašino vođa mora zahtijevati promjenu vučne jedinice.

Ako vučna jedinica mora biti premještena, mašino vođa obavještava signalistu, primjenjuje pravila željezničkog preduzeća i sva uputstva koja je dao signalista.

Ako vučna jedinica ne mora biti premještena, mašino vođa isključuje ETCS u vozilu.

6.50.2. Tokom vožnje

Nivoi 1 sa funkcijom dopune putem radija, 2

Mašino vođa i signalista primjenjuju pravilo 15 Dodatka B2.

6.51. Upravljanje kvarom DMI

DMI otkáže.

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada DMI otkáže, mašino vođa i signalista primjenjuju pravilo 15 Dodatka B2, osim ako drugi DMI nije dostupan.

6.52. Upravljanje kvarom sistema

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa pokušava otkloniti problem koristeći dostupne tehničke informacije.

Ako ovaj pokušaj ne uspije ili nije moguć, mašino vođa i signalista primjenjuju pravilo 15 iz Dodatka B2.

6.53. Upravljanje kvarom NTC-a

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

'[naziv NTC] otkazao'

mašino vođa potvrđuje i primjenjuje neharmonizovana pravila.

6.54. Upravljanje VBC-om

Nivoi 0, 1, 2, NTC

Mašino vođa i signalista primjenjuju neharmonizovana pravila.

6.55. Vožnja u AD

Mašino vođa uključuje ATO u vozu.

Nivoi 1, 2

6.55.1. Aktiviranje ATO-a

Kada se prikaže sljedeći znak, mašino vođa može uključiti automatsku vožnju tako što ga odabere:



Kada je ATO uključen, prikazuje se sljedeći znak:



Vožnja u ATO

Kada se prikaže sljedeći znak:



mašino vođa:

- aktivira opciju „preskoči zaustavni punkt“ kada je to potrebno prema voznom redu ili ako mu je to naloženo;
- nakon zaustavljanja na operativnom zaustavnom punktu, može ručno pomjeriti voz da ispravi



položaj, u pravcu naprijed (kada je prikazano) nakon što obavijesti putnike ili unazad



(kada je prikazano), ako je odobreno od strane signaliste i nakon što su putnici



obaviješteni dok je prikazano;

- upravlja otvaranjem/ zatvaranjem vrata ako je na to pozvan odgovarajućim DMI indikacijama.

6.55.2. Isključivanje ATO-a

Mašino vođa može isključiti ATO na sljedeći način:



- odabirom dugmeta povezanog sa ovim znakom
- primjenom kočnice;
- isključivanjem ATO-a;
- odabirom Poništi.

Kada se ATO isključi, mašino vođa mora da posmatra znak koji prikazuje trenutni ETCS režim i da slijedi pravilo koje važi za unijeti režim.

6.56. Upravljanje kvarom TIMS-a

Nivo 2 kada se mora potvrditi integritet voza

Kada osoba koja priprema voz/ mašino vođa voza koji je predviđen za vožnju ili saobraća u ETCS području nivoa 2 gdje se mora potvrditi integritet voza, sazna da je TIMS otkazao, mora primijeniti pravilo 15 Dodatka B2.

6.57. Upravljanje u slučaju oštećenog odometra

Nivoi 1, 2

Kada se prikaže sljedeća tekstualna poruka:

„odometer oštećen“

mašinovođa primjenjuje pravilo 15 Dodatka B2.

7. GSM-R PRAVILA ZA GLASOVNU KOMUNIKACIJU

7.1. Odabir GSM-R režima

Mašinovođa treba promijeniti GSM-R režim.

Kada prikazani GSM-R režim ne odgovara zadatku koji se izvodi (vožnja ili manevrisanje), mašinovođa odabira ispravan režim.

7.2. Unos funkcionalnog broja

Osoba koja priprema voz/ mašinovođa vrši registraciju.

Osoba koja priprema voz / mašinovođa unosi funkcionalni broj:

— što je ranije moguće prije početnog polaska,

— svaki put kada se funkcionalni broj mijenja.

7.3. Odabir GSM-R mreže na graničnom prelazu

Voz se približava graničnom prelazu.

7.3.1. Onemogućavanje automatskog odabira mreže

Prilikom približavanja dijelu u blizini granica mreže, mašinovođa onemogućava funkciju automatskog odabira mreže u kabinskoj radiostanici, ako je aktivirana, kada mu to naloži Knjiga rute.

7.3.2. Odabir druge GSM-R mreže

Kada je u skladu sa Knjigom rute ili oznakom GSM-R mreže



mašinovođi naloženo da izabere drugu GSM-R mrežu, treba da izabere naznačenu GSM-R mrežu na kabinskom radio uređaju, osim ako mreža nije izabrana nakon ETCS pružne komande. Ako je mašinovođa zauzet hitnim pozivom, ne smije vršiti manuelni odabir sve dok je poziv aktivan.

* Za tačne dimenzije i raspored table sa oznakama, potrebno je koristiti EN 16494:2015.

7.4. Izvršavanje odjave

Voz mora biti ručno odjavljen.

Na kraju vožnje ili kada to zatraži signalista, vozač treba da izvrši odjavu.

7.5. (ne koristi se)

7.6. Upravljanje u slučaju kvara samoprovjere

Kada se prikaže tekstualna poruka koja ukazuje na neuspjelu samoprovjeru GSM-R kabinskog radio uređaja (npr. „Samotestiranje nije uspjelo“), mašinovođa obavještava signalistu o situaciji.

Vozač i signalista primjenjuju pravilo 8 Dodatka B2.

7.7. Upravljanje nedostatkom GSM-R mreže nakon što je voz pušten u saobraćaj

Kada se prikaže tekstualna poruka koja ukazuje na nedostatak GSM-R mreže (npr. „Nema mreže“, „Nedostaje GSM-R signal“), mašinovođa i signalista primjenjuju pravilo 8.2 iz Dodatka B2.

7.8. (ne koristi se)

7.9. Upravljanje kvarom prilikom odjave

Ako odjava nije moguća, vozač treba da obavijesti signalistu o situaciji, primijeni pravila željezničkog preduzeća i postupi po svim datim instrukcijama.

7.10. Preduzimanje mjera u slučaju kada funkcionalni broj nije dostupan

Kada se prikaže tekstualna poruka koja ukazuje da unijeti funkcionalni broj nije dostupan (npr. „Broj nije dostupan“), osoba koja priprema voz/ mašinovođa mora proveriti broj i pokušati ponovo da se registruje koristeći ispravan broj.

Ako registracija ponovo ne uspije, mora obavijestiti signalistu o situaciji, primijeniti pravila željezničkog preduzeća i slijediti sva data uputstva.

7.11. Preduzimanje mjera u slučaju kada je funkcionalni broj već zauzet

Kada se prikaže tekstualna poruka koja ukazuje da je unijeti funkcionalni broj već zauzet (npr. „Broj je već zauzet“ ili „Broj je već dodijeljen“), osoba koja priprema voz/mašinovođa provjerava broj i pokušava ponovo da se registruje koristeći ispravan broj.

Ako je korišćeni funkcionalni broj bio ispravan, osoba koja priprema voz/mašinovođa poziva taj funkcionalni broj i traži od druge strane da odjavi trenutni broj, osim ako je u tome spriječena neharmonizovanim pravilima.

— Ako je poziv uspješan i druga strana odjavi dotični broj, osoba koja priprema voz/mašinovođa ponovo pokreće postupak registracije funkcionalnog broja.

— Ako nema odgovora na poziv, osoba koja priprema voz/mašinovođa pokreće prisilnu odjavu određenog funkcionalnog broja.

U svim ostalim slučajevima, osoba koja priprema voz/mašinovođa obavještava signalistu o problemu i slijedi sva data uputstva.

7.12. Upravljanje kvarom prilikom registracije funkcionalnog broja

Ako registracija funkcionalnog broja nije moguća, mašinovođa treba da obavijesti signalistu o situaciji, primijeni pravila željezničkog preduzeća i postupi po instrukcijama.

7.13. GSM-public kao primarna komunikacija (ako je ova opcija dostupna u vozu)

7.13.1. Prelazak sa GSM-R na GSM-Public

Kada dobije uputstvo putem table koja označava ulazak u GSM mrežu ili putem uputstava u putnoj knjizi, mašinovođa mora da izabere naznačenu javnu GSM mrežu, osim ako mreža nije automatski izabrana.

Mašinovođa i signalista primjenjuju neharmonizovana pravila.

7.13.2. Prelazak sa GSM-Public na GSM-R

Kada dobije uputstvo putem table koja označava (ponovni) ulazak u GSM-R mrežu ili putem uputstava u putnoj knjizi, mašinovođa mora da izabere naznačenu GSM-R mrežu, osim ako GSM-R mreža nije automatski izabrana.

Ako GSM-R mreža nije dostupna, mašinovođa primjenjuje pravilo 8.2 Dodatak B2.

7.14. GSM-Public mreža kao rezervna komunikacija (ako je ova opcija dostupna u vozilu)

7.14.1. Prelazak sa GSM-R na GSM-Public mrežu

Kada se veza sa GSM-R mrežom prekine, mašinovođa mora da izabere alternativnu GSM javnu mrežu ako je za to ovlašten prema uputstvima koja je prethodno dao signalista ili koja su navedena u Pravilniku i/ili Priručniku o putu.

Mašinovođa i signalista primjenjuju neharmonizovana pravila.

7.14.2. Prelazak sa GSM-Public mreže na GSM-R

Kada dobije uputstva od signaliste ili putem uputstava u Pravilniku i/ili Priručniku o putu, mašinovođa mora ručno da izabere naznačenu GSM-R mrežu na radio uređaju u kabini, osim ako je GSM-R terminal u vozilu konfigurisan za automatski izbor mreže.

8. DIO A – NAMJERNO PRAZNO

9. DIO B – SPISAK ETCS OPERATIVNIH KATEGORIJA VOZOVA

ETCS operativne kategorije vozova prikazane su u tabeli ispod:

Oznaka	Tip voza	Tip kočnice	Nedostatak nagiba
PASS 1	putnički voz	P	80
PASS 2			130

PASS 3			150
TILT 1	nagibni putnički voz		165
TILT 2			180
TILT 3			210
TILT 4			225
TILT 5			245
TILT 6			275
TILT 7			300
FP 1	teretni voz		80
FP 2			100
FP 3			130
FP 4			150
FG 1		G	80
FG 2			100
FG 3			130
FG 4			150

10. DIO C – TABELA REFERENCI NA NEUSKLAĐENA PRAVILA

Ovaj dio navodi neusklađena pravila iz Dodatka A.

Tabela dalje definiše entitet (UI ili ŽP) koji je zadužen za utvrđivanje svih potrebnih dodatnih detalja za svako od tih pravila u svom odgovarajućem sistemu upravljanja bezbjednošću.

Referenca	Predmet	Nadležan
5.1.1	Nadzor pruge u okviru signalizacije u upravljačnici koji obavlja mašinovođa	ŽP
6.2.4 6.39 6.41.2	Provjera stanja trase	UI
6.2.4 6.39 6.41.2	Provjera potrebnih ograničenja i/ili instrukcija za vožnju u SR	UI
6.2.4 6.39 6.41.2	Provjera ograničenja brzine nižih od najveće brzine za SR	UI
6.3.1	Ručni ulazak u SH	ŽP
6.3.3	Vožnja u SH	UI
6.3.6	SH odbijen od strane RBC/SH zahtjev nije uspio	UI
6.3.7	Prelazak određene granice područja za manevrisanje	UI
6.7.1	Najava prelaska ETCS nivoa 0	UI
6.7.3	Vožnja na ETCS nivou 0	UI
6.11.1	Najava prelaska ETCS nivoa NTC	UI
6.11.3	Vožnja na ETCS nivou NTC	UI

6.15	Najava LS	UI
6.15	Vožnja u LS	UI
6.16	Najava UN	UI
6.16	Vožnja u UN	UI
6.17	Najava SN	UI
6.17	Vožnja u SN	UI
6.28	Oglašavanje zvučnog upozoravajućeg uređaja	UI
6.33.1	Poništavanje ovlašćenja za ERTMS kretanje voza	UI
6.34.3	Zaštita i ponovno pokretanje manevrisanja	UI
6.40.2	Voz je odbijen pri pripremi za vožnju	UI
6.41.4	Prisilno kočenje u SH	UI
6.45	Upravljanje u slučaju greške u očitavanju balize	UI
6.48 a)	Upravljanje u slučaju neuspješne radio komunikacije kada se zahtijeva SH	UI
6.53	Upravljanje u slučaju kvara NTC-a	UI
6.54	Upravljanje VBC-om	UI
7.11	Preduzimanje mjera u slučaju da se funkcionalni broj već upotrebljava	UI
7.13.1	Prelazak sa GSM-R na GSM-Public	UI
7.14.1	Prelazak sa GSM-R na GSM-Public	UI

Dodatak B

Osnovni principi rada i zajednička operativna pravila

B1. Osnovni principi rada

1. Metod odobravanja kretanja voza mora obezbijediti bezbjedan razmak između vozova.
2. Voz smije saobraćati samo na dijelu pruge ako je sastav voza kompatibilan sa infrastrukturom.
3. Prije nego što voz započne ili nastavi svoje putovanje, mora se obezbijediti da se putnici, osoblje i roba prevoze bezbjedno.
4. Prije nego što vozu bude dozvoljeno da krene ili nastavi kretanje, mora imati ovlaštenje za kretanje i sve neophodne informacije koje definišu uslove tog ovlaštenja.
5. Vozu se zabranjuje da nastavi na dijelu pruge ako se zna ili sumnja da ne bi bilo bezbjedno da voz prođe dok se ne preduzmu mjere za bezbjedan nastavak kretanja.
6. Voz ne smije nastaviti saobraćaj ako je utvrđeno da nije bezbjedan u bilo kom pogledu, dok se ne preduzmu mjere koje omogućavaju vozu da nastavi bezbjedno.

B2. Zajednička operativna pravila

U slučaju pogoršanog rada, takođe treba uzeti u obzir mjere za nepredviđene situacije navedene u tački 4.2.3.6.3.

1. POSIPANJE PIJESKOM

Ako je voz opremljen uređajem za ručno aktiviranje posipanja pijeska, mašinovođa se uvijek mora dozvoliti upotreba pijeska, ali treba da je izbjegava gdje god je to moguće:

- u području skretnica i ukrštanja,
- tokom kočenja pri brzinama manjim od 20 km/h,
- kada je voz u mirovanju.

Izuzeci od ovoga su:

- ako postoji rizik od SPAD-a (prolaska signala u zabranjenom položaju) ili druge ozbiljne nezgode, i ako bi upotreba pijeska pomogla u poboljšanju adhezije,
- prilikom kretanja,
- kada je potrebno testiranje opreme za posipanje pijeska na vučnoj jedinici.

2. POLAZAK VOZA

Na početnoj stanici ili nakon planiranog zaustavljanja, mašinovođa je dozvoljeno da krene kada su ispunjeni sljedeći uslovi:

- nakon što je mašinovođa dobio ovlaštenje za kretanje voza;
- nakon što su ispunjeni uslovi za saobraćanje voza;
- kada je vrijeme za polazak, osim u slučajevima kada je dozvoljeno krenuti prije planiranog vremena.

3. NEMA OVLAŠĆENJA ZA KRETANJE VOZA U OČEKIVANO VRIJEME

Ako mašinovođa nije dobio ovlaštenje za kretanje voza u očekivano vrijeme i nema informacija o razlogu, mašinovođa obavještava signalistu.

4. POTPUNI KVAR PREDNJEG SVJETLA

Ako mašinovođa nije u mogućnosti da uključi nijedno prednje svjetlo:

4.1. Pri dobroj vidljivosti

Mašinovođa obavještava signalistu o kvaru. Voz mora da se kreće maksimalnom dozvoljenom brzinom do najbliže lokacije gdje se prednje svjetlo može popraviti/zamijeniti ili vozilo koje je pogođeno zamijeniti. Prilikom nastavljanja vožnje, mašinovođa mora da koristi zvučni upozoravajući uređaj voza po potrebi ili prema uputstvima signaliste.

4.2. Prilikom mraka ili loše vidljivosti

Mašinovođa obavještava signalistu o kvaru. Sve dok je na prednjem dijelu voza postavljeno prenosivo prednje svjetlo koje prikazuje bijelo svjetlo, voz mora da se kreće maksimalnom dozvoljenom brzinom za takav kvar do najbliže lokacije gdje se prednje svjetlo može popraviti/zamijeniti ili vozilo koje je pogođeno zamijeniti.

Ako prenosivo prednje svjetlo nije dostupno, voz neće nastaviti vožnju, osim ako signalista ne da formalna uputstva da se nastavi do najbliže pogodne lokacije gdje se pruga može osloboditi.

Prilikom nastavljanja vožnje, mašinovođa će koristiti zvučni upozoravajući uređaj voza po potrebi ili prema uputstvima signaliste.

5. POTPUNI KVAR SIGNALA ZADNJEG DIJELA

(1) Ako signalista sazna za potpuni kvar signala zadnjeg dijela, on će preduzeti mjere za zaustavljanje voza na odgovarajućem mjestu i obavijestiti mašinovođu.

(2) Mašinovođa će zatim provjeriti kompletnost voza i, ako je potrebno, popraviti/zamijeniti signal zadnjeg dijela.

(3) Mašinovođa će prijaviti signalisti da je voz spreman za polazak. U suprotnom, ako popravka nije moguća, voz ne može nastaviti vožnju, osim ako nisu napravljeni posebni dogovori između signaliste i mašinovođe.

6. KVAR ZVUČNOG UPOZORAVAJUĆEG UREĐAJA VOZA

Ako zvučni upozoravajući uređaj otkáže, mašinovođa će obavijestiti signalistu o kvaru. Voz ne smije prekoračiti dozvoljenu brzinu u slučaju kvara zvučnog upozoravajućeg uređaja i mora nastaviti sa saobraćajem do najbliže lokacije gdje se zvučni upozoravajući uređaj može popraviti ili zamijeniti pogođeno vozilo. Mašinovođa mora biti spreman da se zaustavi prije prelaska preko bilo kog pružnog prelaza gdje je potrebno da se oglasi zvučni upozoravajući uređaj, a zatim da nastavi sa saobraćajem preko pružnog prelaza samo kada je to bezbjedno. Ako je višetonski zvučni upozoravajući uređaj neispravan, ali barem jedan ton funkcioniše, voz može normalno da nastavi sa saobraćajem.

7. KVAR NA PRUŽNOM PRELAZU

7.1. Zaustavljanje vozova pri prelasku preko neispravnog pružnog prelaza

Kada se otkrije tehnički kvar koji ugrožava bezbjednost prolaska vozova preko pružnog prelaza, i sve dok bezbjedan rad nije ponovo uspostavljen, normalan prolazak vozova preko prelaza mora biti onemogućen.

7.2. Prolazak vozova preko neispravnog pružnog prelaza (ako je odobreno)

(1) Ako priroda kvara dozvoljava nastavak kretanja, mašinovođa svakog voza mora biti ovlašćen da nastavi i prođe preko prelaza.

(2) Nakon što dobije naređenje da pređe preko pružnog prelaza sa kvarom, mašinovođa mora proći preko prelaza prema datim instrukcijama. Ako prelaz postane zaklonjen, mašinovođa mora preduzeti sve mjere da zaustavi voz.

(3) Prilikom približavanja prelazu, mašinovođa mora koristiti zvučni signal voza kada je to potrebno ili kada je tako formalno naložio signalista. Ako je prelaz slobodan, mašinovođa nastavlja i ubrzava voz čim prednji dio voza u potpunosti pređe prelaz.

8. KVAR U RADIO-GLASOVNOJ KOMUNIKACIJI

8.1. Kvar radio-uređaja otkriven tokom pripreme voza

U slučaju kvara na radio-uređaju u vozu, voz ne smije započeti vožnju na prugama gdje je radio obavezan.

8.2. Kvar radio-glasovne komunikacije nakon što je voz ušao u saobraćaj

Sve vrste kvarova

Ako mašinovođa postane svjestan da je primarna glasovna radio-komunikacija u kvaru, mora što je prije moguće obavijestiti signalistu koristeći bilo koje dostupno sredstvo.

Nakon toga, mašinovođa mora primijeniti uputstva signaliste u vezi sa daljim kretanjem voza.

Kvar u vozu

Voz sa neispravnim radio-glasovnom komunikacijom može:

— nastaviti vožnju ako postoji obezbijeđen drugi način komunikacije između mašinovođe i signaliste; ili

— nastaviti do najbliže lokacije gdje se radio može popraviti ili gdje se oštećeno vozilo može zamijeniti ako nije obezbijeđen drugi način glasovne komunikacije između mašinovođe i signaliste.

9. VOŽNJA PO VIDLJIVOSTI

Kada mašinovođa mora da vozi po vidljivosti, dužan je da:

— nastavi sa oprezom, prilagođavajući brzinu u skladu sa vidljivošću pruge ispred, tako da se voz može zaustaviti unutar slobodnog vidnog polja ispred bilo kog vozila, znaka zaustavljanja ili prepreke na infrastrukturi; i

— ne prekorači najveću dozvoljenu brzinu za vožnju po vidljivosti.

Ovo se ne odnosi na neočekivane prepreke koje iznenada uđu u zonu kolosjeka unutar zaustavnog puta.

10. POMOĆ VOZU U KVARU

(1) Ako se voz zaustavi zbog kvara, mašinovođa mora odmah obavijestiti signalistu o kvaru i okolnostima kvara.

(2) Kada je potreban pomoćni voz, mašinovođa i signalista moraju se usaglasiti najmanje o sljedećem:

— vrsti potrebnog pomoćnog voza

— da li je potrebna određena orijentacija (naprijed ili pozadi)

— lokaciji voza u kvaru.

Nakon što mašinovođa zatraži pomoć, voz se ne smije pomjerati čak i ako je kvar otklonjen, sve dok:

— pomoćni voz ne stigne, ili

— mašinovođa i signalista ne dogovore alternativna rješenja.

(3) Signalista ne smije dozvoliti ulazak pomoćnog voza u dio pruge koji zauzima voz u kvaru dok ne primi potvrdu da se voz u kvaru neće pomjerati.

Kada je pomoćni voz spreman da uđe u dio pruge koji zauzima voz u kvaru, signalista mora obavijestiti mašinovođu pomoćnog voza najmanje o sljedećem:

— lokaciji voza u kvaru

— lokaciji do koje voz u kvaru treba biti odvezen

(4) Mašinovođa kombinovanog voza mora da se uvjeri:

— da je pomoćni voz povezan sa vozom u kvaru, i

— da su provjerene performanse kočnica voza, da je automatska kočnica, ako je kompatibilna, povezana i da je izvršeno ispitivanje kočnica.

(5) Kada je kombinovani voz spreman da nastavi vožnju, mašinovođa koji kontroliše voz kontaktira signalistu i obavještava ga o svim ograničenjima i pomjera voz u skladu sa svim uputstvima signaliste.

11. ODOBRENJE ZA PRELAZAK KRAJA OVLAŠĆENJA

Mašinovođa dotičnog voza mora imati odobrenje za prolazak EOA.

Pri davanju odobrenja, signalista mora mašinovođi saopštiti uputstva u vezi sa kretanjem. Mašinovođa mora primijeniti ta uputstva i ne smije prekoračiti propisano ograničenje brzine, ako postoji, sve dok ne dostigne mjesto gdje se može nastaviti normalna vožnja.

12. NEPRAVILNOSTI U SVJETLOSNOJ SIGNALIZACIJI UZ PRUGU

Ako se primijeti neka od sljedećih nepravilnosti:

— nema signalnog aspekta gdje bi ga trebalo biti;

— prikazuje se neregularan signalni aspekt;

— primljen je nepravilan niz aspekata signala pri približavanju signalu;

— signalni aspekt nije jasno vidljiv.

Mašinovođa mora postupiti prema najrestriktivnijem aspektu koji bi signal mogao prikazati.

U svim slučajevima, mašinovođa mora prijaviti signalisti nepravilnost signalnog aspekta kada je primijeti.

13. HITNI POZIV

Kada primi hitni poziv, mašinovođa mora pretpostaviti da postoji opasna situacija i preduzeti sve mjere neophodne da se izbjegnu ili ublaže posljedice te situacije.

Pored toga, mašinovođa mora:

— odmah smanjiti brzinu voza na odgovarajuću brzinu za vožnju po vidljivosti; i

— voziti po vidljivosti, osim ako signalista ne naloži drugačije; i

— postupiti po uputstvima signaliste.

Mašinovođe kojima je naloženo da zaustave voz ne smiju ponovo krenuti bez odobrenja signaliste. Ostale mašinovođe moraju nastaviti vožnju po vidljivosti dok ih signalista ne obavijesti da takva vožnja više nije potrebna.

Svako ko primi hitni poziv mora slušati i ne smije prekidati komunikaciju koja je u toku, osim radi davanja informacija koje su relevantne za situaciju.

14. HITNE RADNJE ZA SPREČAVANJE OPASNOSTI PO VOZOVE

Svaki zaposleni željezničkog prevoznika/upravljača infrastrukture koji sazna za opasnost po vozove mora odmah preduzeti radnje da zaustavi sve vozove koji bi mogli biti ugroženi, obavijestiti signalistu i preduzeti sve druge potrebne mjere da se izbjegne šteta ili gubitak, a posebno:

(1) Svaki mašinovođa koji sazna za opasnost po svoj voz mora se zaustaviti čim to bude bezbjedno i odmah obavijestiti signalistu o opasnosti putem hitnog poziva.

(2) Svaki signalista koji sazna za opasnost mora obavijestiti sve mašinovođe kojih to može da se tiče, putem hitnog poziva ili na bilo koji drugi dostupan način.

15. KVAR NA OPREMI U VOZU

Željezničko preduzeće će utvrditi slučajeve u kojima kvar opreme u vozu utiče na kretanje voza. Željezničko preduzeće će pružiti potrebne informacije mašinovođi i/ili posadi voza o tome koje mjere treba preduzeti u slučaju kvarova u vozu koji utiču na kretanje voza.

Ako mašinovođa sazna za kvar bilo koje opreme u vozu koji utiče na kretanje voza, mašinovođa: — obavještava signalistu o situaciji, lokaciji i ograničenjima u vozu ukoliko se vozu dozvoli da nastavi svoju vožnju,

— ne započinje ili ne nastavlja vožnju dok signalista ne da dozvolu.

Ako signalista da dozvolu da voz počne ili nastavi svoju vožnju, onda mašinovođa mora da postupi u skladu sa ograničenjima postavljenim za voz.

Ako signalista ne da dozvolu da voz počne ili ponovo započne svoju vožnju, onda mašinovođa mora da slijedi uputstva koja je dao signalista.

16. PRELAZAK KRAJA OVLAŠĆENJA BEZ DOZVOLE

— Ako mašinovođa primijeti da je voz prešao kraj ovlašćenja bez dozvole, voz se mora odmah zaustaviti.

— Ako voz zaustavi ATP/TPS, mašinovođa mora preduzeti mjere da podrži hitnu kočnicu.

— Mašinovođa mora informisati signalistu.

— Ako signalista primijeti da je voz prešao kraj ovlašćenja bez dozvole, signalista mora preduzeti sve potrebne radnje da odmah zaustavi voz.

— Mašinovođa i signalista moraju preduzeti sve neophodne mjere da zaštite sva kretanja.

Kada voz može nastaviti, mašinovođa mora obavijestiti signalistu. Signalista mora postaviti ili provjeriti trasu voza i izdati sve potrebne instrukcije za nastavak vožnje.

17. KVAR PRUŽNE OPREME, UKLJUČUJUĆI KONTAKTNU MREŽU

— Upravljač infrastrukture mora da utvrdi da li kvar pružne opreme (uključujući kontaktanu mrežu) utiče na bezbjedan i/ili efikasan rad vozova.

— Upravljač infrastrukture mora dati mašinovođi potrebna uputstva o tome šta treba preduzeti u slučaju kvara, kako je navedeno u ovom Pravilniku u tački 4.2.1.2.2.3.

— Ako mašinovođa sazna za kvar bilo koje pružne opreme (uključujući kontaktanu mrežu) koji utiče na bezbjedan i/ili efikasan rad vozova, mašinovođa mora što prije obavijestiti signalistu o situaciji i pratiti njegova uputstva.

18. ULAZAK U ZAUZETU DIONICU KOLOSJEKA UNUTAR STANICE

— U slučaju neplaniranog ulaska u zauzetu dionicu kolosjeka, signalista mora, prije nego što odobri ulazak u zauzetu dionicu kolosjeka, da osigura da su uključene mašinovođe obaviještene o okolnostima.

— U svim slučajevima kada voz mora da uđe u zauzetu dionicu kolosjeka, signalista mora, prije nego što odobri ulazak u zauzetu dionicu kolosjeka, da dobije potvrdu da se zauzeti voz ili vozila neće kretati prema vozu koji ulazi u zauzetu dionicu kolosjeka.

Dodatak C

Metodologija komunikacije vezane za bezbjednost

C1. Usmena komunikacija

1. Opseg i svrha

Ovaj Dodatak propisuje pravila za komunikaciju vezanu za bezbjednost između osoblja voza, prvenstveno mašinovođe, i signaliste, sa posebnim naglaskom na definisanje strukture, metodologije i sadržaja komunikacije. Komunikacija vezana za bezbjednost ima prioritet nad svim drugim vrstama komunikacije.

2. Komunikacija vezana za bezbjednost

2.1. Struktura komunikacije

Prenošenje poruka vezanih za bezbjednost mora biti kratko i jasno, i koliko je to moguće, bez skraćenica. Da bi se osiguralo da je poruka razumljiva i da se potrebna radnja može preduzeti, osoba koja prenosi poruku mora obuhvatiti najmanje sljedeće:

— navesti tačnu lokaciju.

— navesti funkciju koju obavlja i informacije o potrebnoj radnji.

Mašinovođe se identifikuju pomoću broja voza i lokacije.

Signalisti se identifikuju prema kontrolnom području ili lokaciji signalne stanice.

2.2. Metodologija komunikacije

Osoba koja prenosi poruku mora:

— provjeriti da li je poruka primljena i ponoviti je po potrebi. Pošto su hitne poruke namijenjene davanju hitnih operativnih uputstava koja su direktno povezana sa bezbjednošću željeznice, ponavljanje ovih poruka može se izostaviti.

— ako je potrebno, ispraviti grešku koja je napravljena u poruci.

— ako je potrebno, obavijestiti osobu kako može biti kontaktirana.

Za komunikaciju između signalista i mašinovođa, odgovornost signalista je da osigura da razgovara sa mašinovođom unutar svog kontrolnog područja. Ovo je posebno važno kada se komunikacija odvija u područjima gdje se preklapaju komunikacione granice. Ovo pravilo važi čak i nakon prekida tokom prenosa poruke.

2.3. Sadržaj komunikacije

Sljedeće poruke koriste se za identifikaciju različitih strana:

— od strane signaliste:

Voz ... [broj voza]

ovdje ... [kontrolno područje/lokacija signalne stanice]

— od strane mašinovođe:

ovo je voz... [broj voza] na ... [lokacija]

Terminologija mora biti dosljedno korišćena u proceduri komunikacije od strane svih učesnika:

Situacija	Terminologija
Termin kojim se prenosi pravo govora drugoj strani	„Red“
Termin kojim se potvrđuje da je poslata poruka primljena	„Primljeno“
Termin koji se koristi da se poruka ponovi u slučaju lošeg prijema ili nesporazuma	„Ponovi“
Termin koji se koristi da se provjeri da li se poruka koju je pročitao primalac tačno poklapa sa poslatom porukom	„Tačno“
Termin kojim se označava da poruka koju je pročitao primalac ne odgovara poslatom sadržaju	„Greška ponavljam“ (+)
Termin koji se koristi da druga strana sačeka kada postoji privremeni prekid komunikacije, a veza nije prekinuta	„Čekaj“

Termin koji se koristi da se druga strana obavijesti da je komunikacija možda prekinuta, ali da se treba nastaviti kasnije	„Ponovo pozivam“
Termin koji se koristi da označi da je poruka završena	„Kraj“

Standardna terminologija mora se koristiti u komunikacionoj proceduri od strane svih učesnika bez prevođenja:

Situacija	Standardna terminologija
Termin koji se koristi za označavanje vanredne situacije	'Mayday, mayday, mayday'

Ovaj termin se ne prevodi i ne mora se koristiti u slučaju da je funkcionalnost poziva u hitnim slučajevima dostupna u vozu (npr. GSM-R).

2.4. Rječnik željezničke terminologije

Kada je to relevantno, željezničko preduzeće mora da izradi rječnik željezničke terminologije za svaku mrežu preko koje saobraćaju njegovi vozovi. Mora da obezbijedi termine koji se redovno koriste na jeziku koji je izabralo željezničko preduzeće i na „radnom“ jeziku upravljača infrastrukture na čijoj infrastrukturi željezničko preduzeće saobraća, na osnovu terminologije koju koristi odgovarajući upravljač infrastrukture.

3. Pravila komunikacije

Da bi komunikacija koja se tiče bezbjednosti bila pravilno shvaćena, bez obzira na korišćena sredstva komunikacije, treba primjenjivati sljedeća pravila:

3.1. Međunarodni fonetski alfabet

Međunarodni fonetski alfabet se koristi:

- za identifikaciju slova alfabeta;
- za spelovanje riječi i imena lokacija koja su teška za izgovor ili mogu biti pogrešno shvaćena;
- pri navođenju identiteta signala ili skretnica.

A Alpha	G Golf	L Lima	Q Quebec	V Victor
B Bravo	H Hotel	M Mike	R Romeo	W Whisky
C Charlie	I India	N November	S Sierra	X X-ray
D Delta	J Juliet	O Oscar	T Tango	Y Yankee
E Echo	K Kilo	P Papa	U Uniform	Z Zulu
F Foxtrot				

3.2. Brojevi

Brojevi se izgovaraju cifru po cifru:

- 0 = Nula
- 1 = Jedan
- 2 = Dva
- 3 = Tri
- 4 = Četiri
- 5 = Pet
- 6 = Šest
- 7 = Sedam
- 8 = Osam
- 9 = Devet

C2. Evropska uputstva

1. Uvod

Željeznička preduzeća i upravljači infrastrukture moraju koristiti Evropska uputstva u postupku komunikacije u sledećim slučajevima:

- (1) Odobrenje za prolazak kraja ovlašćenja;
- (2) Odobrenje za nastavak nakon zaustavljanja;
- (3) Obaveza zadržavanja na mjestu;
- (4) Povlačenje uputstva;
- (5) Obaveza vožnje sa ograničenjem brzine;
- (6) Obaveza vožnje po vidljivost;
- (7) Ovlašćenje za polazak nakon pripreme kretanja;
- (8) Ovlašćenje za prolazak preko neispravnog/ih pružnog/ih prelaza;
- (9) Obaveza vožnje uz ograničenje napajanja;
- (10-20) REZERVISANO

Brojevi od 1 do 20 su rezervisani za Evropska uputstva.

Korišćenje Evropskih uputstava brojevi 1–4 i 7 je obavezno za ETCS, u skladu sa pravilima Dodatka A.

Kada signalista treba da izda operativno uputstvo za koje postoji Evropsko uputstvo, signalista mora koristiti to Evropsko uputstvo. Ako operativno uputstvo vezano za sistem klase B zahtijeva više informacija od Evropskih uputstava, može se koristiti nacionalno uputstvo. U tom slučaju, upravljač infrastrukture može definisati te zahtjeve u svojim nacionalnim uputstvima.

Ako su numerisana, nacionalna uputstva koja izdaju pojedinačni upravljači infrastrukture počinju od broja 21 nadalje.

Nacionalna uputstva moraju sadržati najmanje isti sadržaj kao Evropsko uputstvo.

2. Sadržaj

Operativno uputstvo mora sadržati najmanje:

- odakle je izdato (lokacija signaliste),
- datum izdavanja (ne važi za usmeno uputstvo),
- na koji voz/manevarsku kompoziciju se odnosi,
- jasna, precizna i nedvosmislena uputstva,
- jedinstvenu identifikaciju koju obezbjeđuje signalista.

Pored toga, u zavisnosti od okolnosti, operativno uputstvo može takođe da sadrži:

- vrijeme izdavanja,
- lokaciju voza/kompozicije i mjesto primjene uputstva,
- identifikaciju mašinovođe;
- identifikaciju izdavaoca;
- potvrdu (potpis ili elektronska potvrda) da je uputstvo primljeno.

Svako operativno uputstvo koje je izdato da bude zapisano može biti opozvano samo Evropskim uputstvom broj 4, eksplicitno referišući jedinstvenu identifikaciju uputstva koje se opoziva.

Kao izuzetak, Evropsko uputstvo broj 3 može se opozvati i Evropskim uputstvom 1, 2 ili 7 bez potrebe za posebnim Evropskim uputstvom broj 4.

3. Dostava operativnog uputstva

Operativno uputstvo može biti dostavljeno digitalno, usmeno, fizički na papiru ili kao usmeno uputstvo koje mašinovođa zapisuje, ili putem drugih sigurnih komunikacionih metoda sa istim nivoom informacija.

U principu, kada je potrebno da mašinovođa zapiše operativno uputstvo, voz mora biti u stanju mirovanja. Željezničko preduzeće i nadležni upravljač infrastrukture mogu zajednički izvršiti procjenu rizika koja bi, kao rezultat toga, mogla definisati uslove pod kojima je bezbjedno odstupiti od ovog principa.

Operativno uputstvo mora biti dostavljeno što je bliže moguće pogođenom području.

Operativno uputstvo ima prednost nad povezanim indikacijama koje pružaju signali pored pruge i/ili DMI. Kada se primjenjuje dozvoljena brzina ili brzina otpuštanja niža od maksimalne brzine propisane u operativnom uputstvu, primjenjuje se najniža brzina.

Operativno uputstvo izdaje signalista samo kada je identifikovan broj voza i, ako je potrebno, lokacija voza/manevarske kompozicije. Prije primjene operativnog uputstva, mašinovođa mora

da provjeri da li se ovo operativno uputstvo odnosi na njegov voz/manevarsku kompoziciju i njegovu trenutnu ili identifikovanu lokaciju.

4. Upoznavanje sa operativnim uputstvom

Željezničko preduzeće mora da definiše postupak kojim se osigurava da je mašinovođa upoznat sa operativnim uputstvom dok voz ne stigne do mjesta gdje treba da se obradi.

Kada operativno uputstvo ne mora da se izvrši odmah nakon njegove isporuke, mašinovođa mora imati mogućnost da preuzme operativno uputstvo.

5. Praćenje obrađenog operativnog uputstva

Upravljač infrastrukture i željezničko preduzeće moraju da prate procese isporuke i korišćenja operativnih uputstava.

6. Evropska uputstva

Svako polje za potvrdu, polje sa informacijama i opcija za unos u polje sadržano u Evropskom uputstvu dobijaju svoj abecedni ili numerički identifikator. Numerisani identifikatori koji su dio više od jednog Evropskog uputstva dobijaju identifikator koji počinje sa „x“ umjesto broja Evropskog uputstva. Ovo „x“ može se zamijeniti samo brojem Evropskog uputstva prilikom digitalnog prenosa ovog uputstva.

Iako sadržaj i identifikatori moraju biti korišćeni i abecedni i i numerički redosljed identifikatora mora biti poštovan, sam format može biti indikativan.

Ako se određeno polje za potvrdu, polje ili opcija za unos u polje ne koristi u Crnoj Gori ili na mreži upravljača infrastrukture, ne postoji obaveza prikazivanja ovog polja za potvrdu, polja ili opcije za unos u polje u Evropskom uputstvu.

Nijedno polje za potvrdu, polje ili opcija za unos u polje ne smije biti dodato.

Obim svakog pojedinačnog polja ne može prevazići obim primjene Evropskog uputstva kojem pripada.

Upravljač infrastrukture i željezničko preduzeće mogu dodati smjernice o tome kako popuniti i čitati obrasce Evropskog uputstva, pod uslovom da ove smjernice nisu dio postupka komunikacije.

A Train No Shunting composition No C Location of train Location of shunting composition	B Date D Location of issuer
European Instruction 1 – Authorisation to pass EOA 1	
Is allowed to pass EOA 1.10 at and at and at 1.11.1 Km 1.11.2 Signal 1.12.1 Km 1.12.2 Signal 1.13.1 Km 1.13.2 Signal from to 1.14.1 Location 1.14.2 Km 1.14.3 Signal 1.15.1 Location 1.15.2 Km 1.15.3 Signal	
Proceed in SH 1.20	
Is exempted from running on sight x.25	
Set SR speed to x.30 x.31.1 Km/h x.31.2 Mph	
Set SR distance to x.35 x.36 Meter	
Do not exceed the speed of x.41 between in and x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Location x.44 Location on and x.45.1 Track x.45.2 Line x.46.1 Track x.46.2 Line from to x.47.1 Km x.47.2 Signal x.48.1 Km x.48.2 Signal	
Examine the line for the following reason x.90 and report findings to x.91 [free text] x.92 [free text]	
Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver Y Time	W ID of issuer Z Unique identification
User instructions: Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: In the valid fields, fill in the information on the dotted lines. x.47.1 Km x.47.2 Signal	

A Train No Shunting composition No 	B Date
C Location of train Location of shunting composition ☐ European Instruction 2 – Authorisation to proceed after trip 2 ☐ If no MA is received, is allowed to proceed in SR 2.10 [or] ☐ Is allowed to proceed in SH 2.11 ☐ Is exempted from running on sight x.25 ☐ Set SR speed to x.30 x.31.1 Km/h x.31.2 Mph ☐ Set SR distance to x.35 x.36 Meter ☐ Do not exceed the speed of between in and x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Location x.44 Location on and x.45.1 Track x.45.2 Line x.46.1 Track x.46.2 Line from to x.47.1 Km x.47.2 Signal x.48.1 Km x.48.2 Signal ☐ Examine the line for the following reason and report findings to x.90 x.91 [free text] x.92 [free text] ☐ Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver 	W ID of issuer
Y Time 	Z Unique identification

User instructions:

Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows:

X

In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows:

|

~~x.47.2 Signal~~

In the valid fields, fill in the information on the dotted lines.

A Train No Shunting composition No C Location of train Location of shunting composition	B Date D Location of issuer
European Instruction 3 – Obligation to remain at standstill 3	
Remain at standstill at the current location 3.10	
Carry out End of Mission 3.15	
Delete the available MA 3.20	
Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver Y Time	W ID of issuer Z Unique identification
User instructions: Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: In the valid fields, fill in the information on the dotted lines. x.47.1 Km x.47.2 Signal	

A Train No Shunting composition No		B Date	
C Location of train Location of shunting composition		D Location of issuer	
European Instruction 4 – Revocation of an instruction 4			
4.10	Operational instruction 	is revoked	
4.11 Unique identification			
x.95	Additional instructions 	x.96 [free text]	
V ID of driver		W ID of issuer	
Y Time		Z Unique identification	
User instructions: Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: In the valid fields, fill in the information on the dotted lines.			
		x.47.1 Km x.47.2 Signal	

A Train No Shunting composition No 	B Date
C Location of train Location of shunting composition 	D Location of issuer
European Instruction 5 – Obligation to run with speed restriction 5	
Do not exceed the speed of x.41 between in and on and from to x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Location x.44 Location x.45.1 Track x.45.2 Line x.46.1 Track x.46.2 Line x.47.1 Km x.47.2 Signal x.48.1 Km x.48.2 Signal	
Speed restriction indicated by lineside boards Yes 5.67 <i>[or]</i> No 5.68	
Examine the line for the following reason x.90 and report findings to	
Additional instructions x.95	
V ID of driver 	W ID of issuer
Y Time 	Z Unique identification
User instructions: X Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: In the valid fields, fill in the information on the dotted lines. x.47.1 Km x.47.2 Signal	

A Train No Shunting composition No	B Date
C Location of train Location of shunting composition	D Location of issuer
European Instruction 6 – Obligation to run on sight 6	
Run on sight 6.40 [and] Do not exceed the speed of x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph between in and x.43 Location x.44 Location on and x.45.1 Track x.45.2 Line x.46.1 Track x.46.2 Line from to x.47.1 Km x.47.2 Signal x.48.1 Km x.48.2 Signal	
Examine the line for the following reason x.90 x.91 [free text]	
Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver	W ID of issuer
Y Time	Z Unique identification
User instructions: Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: x.47.1 Km ~~x.47.2 Signal~~ In the valid fields, fill in the information on the dotted lines.	

A Train No Shunting composition No	B Date
C Location of train Location of shunting composition	D Location of issuer
☐ European Instruction 7 – Authorisation to start after preparing a movement 7	
☐ Is allowed to start in SR 7.10 [or] ☐ Is allowed to start in SH 7.11 in the direction towards 7.12.1 Location 7.12.2 Signal	
☐ Is allowed to pass EOA at and at 7.20 7.21 Signal 7.22 Signal [and] ☐ Is prohibited to use override 7.23	
☐ Is exempted from running on sight x.25	
☐ Set SR speed to x.30 x.31.1 Km/h x.31.2 Mph	
☐ Set SR distance to x.35 x.36 Meter	
☐ Do not exceed the speed of between in and x.41 x.42.1 Km/h x.42.2 Mph x.43 Location x.44 Location on and x.45.1 Track x.45.2 Line x.46.1 Track x.46.2 Line from to x.47.1 Km x.47.2 Signal x.48.1 Km x.48.2 Signal	
☐ Examine the line for the following reason and report findings to x.90 x.91 [free text] x.92 [free text]	
☐ Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver	W ID of issuer
Y Time	Z Unique identification
User instructions: Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: In the valid fields, fill in the information on the dotted lines. x.47.1 Km ~~x.47.2 Signal~~	

A Train No Shunting composition No 	B Date
C Location of train Location of shunting composition 	D Location of issuer

8

European Instruction 8 – Authorisation to pass defective level crossing(s)

8.40

Be advised of defective level crossing(s)

[and / or]

x.41

Do not exceed the speed of

x.42.1 Km/h | x.42.2 Mph

between | in

and

x.43 Location

x.44 Location

on

and

x.45.1 Track | x.45.2 Line

x.46.1 Track | x.46.2 Line

from

to

x.47.1 Km | x.47.2 Signal

x.48.1 Km | x.48.2 Signal

8.50

Defective level crossing(s)

(at)

and

and

and

8.51.1 Km | 8.51.2 ID

8.52.1 Km | 8.52.2 ID

8.53.1 Km | 8.53.2 ID

8.54.1 Km | 8.54.2 ID

and

and

and

and

8.55.1 Km | 8.55.2 ID

8.56.1 Km | 8.56.2 ID

8.57.1 Km | 8.57.2 ID

8.58.1 Km | 8.58.2 ID

8.59.1 Km | 8.59.2 ID

8.60

When approaching level crossing(s), do not exceed the speed of

8.61.1 Km/h | 8.61.2 Mph

8.65

Stop before level crossing(s)

8.70

Examine level crossing(s)

8.75

Activate level crossing(s) manually

8.80

Activate audible warning device

8.85

Is allowed to pass level crossing(s)

x.95

Additional instructions

x.96 [free text]

User instructions:

Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows:

X

In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows:

In the valid fields, fill in the information on the dotted lines.

x.47.1 Km | ~~x.47.2 Signal~~

A Train No Shunting composition No	B Date
C Location of train Location of shunting composition	D Location of issuer
European Instruction 9 – Obligation to run with power supply restriction 9	
Power supply restriction 9.40 between in x.43 Location and x.44 Location on x.45.1 Track x.45.2 Line and x.46.1 Track x.46.2 Line from x.47.1 Km x.47.2 Signal to x.48.1 Km x.48.2 Signal	
Power supply restriction indicated by lineside boards Yes 9.67 [or] No 9.68	
Run with lowered pantograph(s) 9.70	
Run with 'main switch off' 9.75	
Limit power consumption to 9.80 9.81.1 % 9.81.2 Amp. 9.81.3 kVA	
Examine the line for the following reason x.90 x.91 [free text] and report findings to x.92 [free text]	
Additional instructions x.95 x.96 [free text]	
V ID of driver	W ID of issuer
Y Time	Z Unique identification
<i>User instructions:</i> Mark with a cross the tick boxes that become valid, as follows: X In case of multiple options for the information, delete the non-valid options, as follows: x.47.1 Km ~~x.47.2 Signal~~ In the valid fields, fill in the information on the dotted lines.	

7. Komunikacija operativnog uputstva

Sljedeća terminologija mora se koristiti u komunikacionoj proceduri od strane svih učesnika:

Situacija	Terminologija
Početak isporuke operativnog uputstva	„Priprema procedure ... [identifikacija procedure]“
Potvrda da se operativno uputstvo može isporučiti	„Spremno za proceduru ... [identifikacija procedure]“
Otkazivanje operativnog uputstva	„Otkazana procedura ... [identifikacija procedure]“
Ako se poruka kasnije nastavlja, procedura se ponavlja od početka	„Greška tokom prenosa“
Kada pošiljalac otkrije grešku u prenosu, zahtijeva otkazivanje	„Greška (+ priprema nove procedure ... [identifikacija procedure])“ ili 'Greška (+ ponoviti)'
Greška prilikom čitanja	„Greška (+ ponoviti)“
Nesporazum: ako jedna od strana ne razumije poruku, poruka se ponavlja	„Ponoviti (+ govoriti polako)“

8. Knjiga evropskih i nacionalnih uputstava

Upravljač infrastrukture je odgovoran za sastavljanje Knjige evropskih i nacionalnih uputstava na svojim operativnim jezicima.

Svi obrasci nacionalnih i evropskih uputstava koji se koriste moraju biti objedinjeni u dokumentu ili kompjuterskom medijumu pod nazivom Knjiga evropskih i nacionalnih uputstava.

Ovu knjigu koriste i mašinovođa i osoblje koje odobrava kretanje vozova. Knjiga koju koristi mašinovođa i Knjiga koju koristi osoblje koje odobrava kretanje vozova moraju biti strukturirane i numerisane na isti način.

Knjiga se sastoji od dva dijela.

Prvi dio sadrži najmanje sljedeće stavke:

- indeks Evropskih uputstava korišćenih od strane upravljača infrastrukture,
- indeks nacionalnih operativnih uputstava,
- spisak situacija na koje se primjenjuje svako operativno uputstvo,
- način izdavanja svakog operativnog uputstva, uključujući i da li je dozvoljeno da ga mašinovođa zapiše tokom vožnje,
- tabelu koja sadrži međunarodni fonetski alfabet.

Drugi dio sadrži, na operativnim jezicima upravljača infrastrukture, forme:

- Evropskih uputstava,
- nacionalnih operativnih uputstava.

Ove forme moraju biti prikupljene od strane željezničkog preduzeća i dostavljene mašinovođi. Željeznička preduzeća koja posluju na mrežama više upravljača infrastrukture moraju mašinovođi obezbijediti:

- generičke forme Evropskih uputstava kako je definisano u tački 6 Dodatka C2, ili
- skraćene forme Evropskih uputstava koje uključuju najmanje polja koja koriste upravljač/i infrastrukture na čijim mrežama će željezničko preduzeće saobraćati.

Kompatibilnost rute i Knjiga ruta**D1 Parametri za kompatibilnost vozila i voza na ruti predviđenoj za saobraćaj***Napomena:*

1. U skladu sa zahtjevima iz tačke 4.2.2.5.1, željezničko preduzeće može sprovesti provjere kompatibilnosti rute za određene parametre u ranijim fazama.
2. Svi parametri moraju biti provjereni na nivou vozila: to je označeno sa „X“ u koloni „Nivo vozila“. Neki parametri moraju biti provjereni prilikom promjene sastava voza, kako je definisano u tački 4.2.2.5; ti parametri su označeni sa „X“ u koloni „Nivo voza“.
3. Kako bi se izbjeglo dupliranje testiranja, u vezi sa parametrima „Saobraćajna opterećenja i nosivost infrastrukture“ i „Sistemi detekcije voza“, upravljači infrastrukture treba da dostave, putem RINF parametara 1.1.1.5.1 ili 1.1.1.5.2, listu tipova vozila ili vozila kompatibilnih sa rutom za koju su već izvršili provjeru kompatibilnosti rute, kada takve informacije postoje.

Interfejs za provjeru kompatibilnosti rute	Informacije o vozilu (iz Crnogorskog registra ovlašćenih tipova vozila, tehničke dokumentacije ili nekog drugog odgovarajućeg izvora informacija)	Informacije o ruti dostupne u Registru infrastrukture (RINF) ili dostavljene od strane upravljača infrastrukture dok RINF nije kompletan	Nivo vozila	Nivo voza	Procedura za provjeru kompatibilnosti vozila i voza sa rutom predviđenom za saobraćaj
Saobraćajna opterećenja i nosivost infrastrukture	Statička osovinska opterećenja i projektne i operativne mase u sljedećim slučajevima opterećenja: — projektna masa kako je definisano u LOC&PAS TSI: — u radnom stanju, — pri normalnom opterećenju, — pri izuzetnom opterećenju, — Gdje je relevantno, operativna masa u skladu sa EN 15663: 2017- A1 2018: — u radnom stanju,	1.1.1.1.2.4 Spособnost opterećenja 1.1.1.1.2.4.1 Nacionalna klasifikacija sposobnosti opterećenja 1.1.1.1.2.4.2 Usklađeno st konstrukcija sa High Speed Load Model (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Željeznička lokacija konstrukcija koje zahtijevaju posebne provjere 1.1.1.1.2.4.4 Dokument/ a sa procedurom/ama za statičku i dinamičku provjeru kompatibilnosti rute	x	x	Provjere statičke kompatibilnosti za vozila moraju se sprovesti u skladu sa tačkom 7 standarda EN 15528:2021 i dodatnim postupkom/cima ili relevantnim informacijama ako ih je obezbijedio upravljač infrastrukture putem RINF-a u okviru parametra 1.1.1.1.2.4.4. Svaki zahtjev koji postavi upravljač infrastrukture, a koji se odnosi na nosivost putnika, a koji treba uzeti u obzir tokom provjera kompatibilnosti sa

	— pri normalnom opterećenju. Maksimalna projektna brzina Dužina vozila Pozicija osovina duž jedinice (raspored osovina) Kategorija EN linije Za vozila sposobna za prevoz putnika: kategorija EN linije za standardnu vrijednost opterećenja u prostorima za stajanje i – ukoliko je primjenjivo – za posebnu vrijednost opterećenja u prostorima za stajanje, u skladu sa Tačkom 6.4 EN 15528:2021. Statička provjera kompatibilnosti za vagone: Dozvoljeno opterećenje za različite kategorije linija prema WAG TSI.				rutom za vozila sposobna za prevoz putnika, mora biti uključen u proceduru/e ili relevantne informacije koje pruža upravljač infrastrukture putem RINF-a u okviru parametra 1.1.1.1.2.4.4. Takav postupak može uzeti u obzir tehničke ili operativne mjere koje utiču na nosivost putnika na stajacim površinama. Dinamičke provjere kompatibilnosti za vozove, kada je to potrebno u skladu sa informacijama koje je pružio upravljač infrastrukture, moraju se izvršiti u skladu sa procedurom/ama ili relevantnim informacijama koje je pružio upravljač infrastrukture putem RINF-a u okviru parametra 1.1.1.1.2.4.4.
Gabariti	Gabariti vozila: — Referentni profili za koje je vozilo ovlašteno; — drugi procijenjeni gabariti.	1.1.1.1.3.1.1 gabariti 1.2.1.0.3.4 gabariti 1.1.1.1.3.1.2 Lokacija određenih tačaka na željeznici koje zahtijevaju posebne provjere 1.1.1.1.3.1.3 Dokument sa poprečnim presjekom određenih tačaka koje zahtijevaju posebne provjere 1.2.1.0.3.5 Lokacija određenih tačaka na	X	X	Poređenje deklariranih referentnih profila između vozila/voza i predviđene rute. Upravljač infrastrukture mora da identifikuje određene tačke koje odstupaju od deklarisanog referentnog profila u parametrima RINF-a: 1.1.1.1.3.1.1 i

		željeznici koje zahtijevaju posebne provjere 1.2.1.0.3.6 Dokument sa poprečnim presjekom određenih tačaka koje zahtijevaju posebne provjere			1.2.1.0.3.4. U ovim slučajevima, RINF se ažurira u skladu sa tim (parametri: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). <i>Napomena:</i> Za provjeru ovih specifičnih tačaka može biti potrebna dodatna diskusija između upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća.
Specifična provjera za kombinovani transport	Kod kompatibilnosti vagona, cifra korekcije vagona i ILU tehnički broj (WCC + ILU tehnički broj) kombinacija sa cifrom korekcije teretnog vagona = CT kod	1.1.1.1.3.4 Standardni broj profila kombinovanog transporta za izmjenjive karoserije 1.1.1.1.3.9 Standardni broj profila kombinovanog transporta za valjkaste jedinice 1.1.1.1.3.8 Standardni broj profila kombinovanog transporta za kontejner 1.1.1.1.3.5 Standardni broj profila kombinovanog transporta za poluprikolice (CT kod linije)		X	Poređenje se vrši u skladu sa specifikacijom definisanom u tački 3.1 Tehničkog dokumenta o kodiranju kombinovanog transporta (ERA/TD/2023-01/CCT), verzija 1.0 od 6.3.2023.
Vertikalni radijus	Minimalna vertikalna: — mogućnost radijusa konveksne krivine — mogućnost radijusa konkavne krivine	1.2.2.0.3.3 Minimalni radijus vertikalne krivine (Sporadni kolosjek)	X		Poređenje deklarisanog minimalnog radijusa vertikalne krivine između vozila i predviđene rute.
Sistemi za detekciju vozova	Informacije o tome da li vozilo ima električnu ili elektronsku opremu koja stvara smetnju u šini ili da li vozilo	1.1.1.3.7.1.1 Vrsta sistema za detekciju vozova 1.1.1.3.7.1.2 Vrsta šinskih kola ili brojača osovina za koje su	X		Verifikacija je potrebna samo: — Ako je u 1.1.1.3.7.1.1 deklarisan tip „kolosječno strujno

	ima električnu ili elektronsku opremu koja stvara smetnju elektromagnetnih polja blizu brojača osovina Vrsta sistema za detekciju vozova za koje je vozilo projektovano i ocijenjeno ispitivanjima izvršenim u skladu sa ERA/ERTMS/03328 1	potrebne posebne provjere. 1.1.1.3.7.1.3 Dokument sa postupkom/cima koji se odnose na tip sistema za detekciju vozova deklariranih u 1.1.1.3.7.1.2		kolo“, tada samo za vozila koja imaju električnu ili elektronsku opremu koja stvara smetnje struje u šini — Ako je u 1.1.1.3.7.1.1 deklariran tip „brojač osovina“, tada samo za vozila koja imaju električnu ili elektronsku opremu koja stvara elektromagnetna polja u blizini brojača osovina — Ako je 1.1.1.3.7.1.1 „petlja“, onda nije potrebno. Poređenje deklariranog tipa sistema detekcije voza između vozila i nameravane rute. <i>Napomena:</i> Prilikom izdavanja dozvole za vozilo, na osnovu TSI i dokumenata koji određuju specifične slučajeve, na koje se poziva u RINF-u i na osnovu ERA/ERTMS/03328 1, tehnička kompatibilnost se verifikuje između vozila i svih sistema detekcije voza na mreži u području upotrebe. U propisno opravdanim slučajevima (npr. problemi sa nedetektovanjem vozila koji se javljaju tokom rada), ispitivanja i/ili

					provjere mogu se obaviti nakon izdavanja dozvole za vozilo, uz učešće željezničkog preduzeća i upravljača infrastrukture.
Sistem za detekciju vozova	Mogućnost sprječavanja upotrebe uređaja za podmazivanje	1.1.1.1.7.1 Upotreba podmazivanja prirubnica	X		Provjera da li je upotreba podmazivanja prirubnica dozvoljena na predviđenoj ruti <i>Napomena:</i> Rezultat provjere treba da uzme u obzir sistem upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća (npr. sprečavanje upotrebe podmazivanja prirubnica na dionici pruge)
Sistemi detekcije voza: uticajna jedinica	Iz tehničke dokumentacije svakog vozila u vozu Za svaki opseg upravljanja frekvencijama definisan u specifikaciji navedenoj u Dodatku J.2 indeks [A] TSI Loc&Pas i u specifičnim slučajevima ili tehničkim dokumentima navedenim u članu 13 TSI CCS kada su dostupni: — Maksimalna struja smetnji (A) i primjenjivo pravilo sabiranja,	1.1.1.3.4.2 Frekvencijski opsezi za detekciju 1.1.1.3.4.2.1 Maksimalna struja smetnji 1.1.1.3.4.2.2 Minimalna ulazna impedansa 1.1.1.3.4.2.3 Maksimalno magnetno polje		X	Provjera kompatibilnosti rute primjenjuje se na: — putničke vozove sastavljene od lokomotive/a i vagona, — teretne vozove kod kojih jedan ili više teretnih vagona imaju električnu ili elektronsku opremu na vozilu koja stvara smetnje struje u šini ili elektromagnetna polja u blizini brojača osovina. Usklađenost rezultujućih emisija na nivou „ uticajne jedinice “ (kako je definisano u klauzuli 3.2 Dodatka A

	— Maksimalno magnetno polje (dBμA/m) kako zračenog polja tako i polja usljed povratne struje, i primjenjivo pravilo sabiranja, — minimalna ulazna impedansa (Ohm). Uporedivi parametri specificirani u posebnim slučajevima ili tehničkim dokumentima na koje se upućuje u članu 13 TSI CCS, kada su dostupni.			indeks 77 CCS TSI) sa maksimalnim vrijednostima smetnji (nivo struje i granična vrijednost magnetnog polja) i minimalno dozvoljenom impedansom mora biti provjerena. Za svaki frekvencijski opseg, rezultujuće emisije na nivou „uticajne jedinice“ moraju se izračunati na osnovu pravila sabiranja navedenih u: — Klauzulama 3.2.1 i 3.2.2 Dodatka A indeks 77 CCS TSI za sisteme detekcije voza usklađene sa TSI, — posebnim slučajevima koji se odnose na tehničke dokumente, kako je navedeno u članu 13 CCS TSI, za sisteme detekcije voza koji nijesu usklađeni sa TSI. Do obavještenja o specifičnim slučajevima navedenim u članu 13 CCS TSI, primjenjuju se obaviještena nacionalna pravila.
Detekcija pregrijanih ležajeva osovina	Nadzor stanja ležajeva osovina (detekcija pregrijanih ležajeva osovina)	1.1.1.1.7.4 Postojanje poredpružnih sistema za detekciju pregrijanih ležajeva osovina	X	Za postojeća vozila koja nisu u skladu sa TSI: Poređenje deklarirane usklađenosti vozila sa poredpružnim HABD sistemima i planiranom trasom, u slučaju kada je

				mreža/e u području upotrebe sastavljena od više od jednog tipa poredpružnog HABD sistema. Ako je mreža u području upotrebe sastavljena samo od jednog tipa poredpružnog HABD sistema, provjera kompatibilnosti rute nije potrebna. Napomena: Za vozila usklađena sa TSI: Kompatibilnost sa poredpružnim HABD sistemima na mreži područja upotrebe provjerava se u fazi autorizacije. Sve specifičnosti mreže moraju biti obuhvaćene posebnim slučajem.
Karakteristike vožnje	Kombinacija/e maksimalne brzine i maksimalnog nedostatka nadvišenja na koje je vozilo ovlašćeno (operativni opseg za koji je vozilo procijenjeno); Nagib šine.	1.1.1.1.4.2 Nedostatak nadvišenja 1.1.1.1.2.5 Maksimalno dozvoljena brzina 1.1.1.1.4.3 Nagib šine	X	Poređenje kombinacije maksimalne brzine, maksimalnog nedostatka nadvišenja i nagiba šina za koje je vozilo ocijenjeno, sa vrijednostima nedostatka nadvišenja, brzine i nagiba šina deklaranim u RINF ili informacijama koje obezbjeđuje upravljač infrastrukture. Ako karakteristike vozila ne odgovaraju karakteristikama infrastrukture i kompatibilnost između vozila i trase može biti ugrožena, Upravljač

					infrastrukture dužan je da u roku od mjesec dana, besplatno i u elektronskom formatu, dostavi tačnu kombinaciju brzine i nedostatka nadvišenja za konkretne tačke gdje može doći do kompromitovanja kompatibilnosti. Napomena: Rezultat provjere treba da uzme u obzir željezničko preduzeće prilikom pripreme Knjige ruta. Kao rezultat ove provjere mogu se uvesti operativni uslovi (npr. ograničenje brzine na pojedinim dionicama pruge).
Osovinski sklop	Širina kolosjeka osovinskog sklopa	1.1.1.1.4.1 Nominalna širina kolosjeka 1.2.1.0.4.1 Nominalna širina kolosjeka	X		Poređenje širine osovinskog sklopa sa širinom kolosjeka na planiranoj trasi.
Osovinski sklop	Minimalni prečnik točka u upotrebi	1.1.1.1.5.2 Minimalni prečnik točka za fiksne tupe skretnice	X		Poređenje minimalnog prečnika točka između vozila i planirane trase.
Osovinski sklop	Vrsta postrojenja za promjenu širine kolosjeka za koje je vozilo projektovano	1.2.0.0.0.5 Geografska lokacija operativne tačke 1.2.0.0.0.4.1 Vrsta/e postrojenja za promjenu širine kolosjeka	X		Poređenje vrsta postrojenja za promjenu širine kolosjeka za koje je vozilo projektovano sa vrstama postrojenja za promjenu širine kolosjeka na planiranoj trasi.
Minimalni radijus krivine	Mogućnost minimalnog radijusa horizontalne krivine	1.1.1.1.3.7 Minimalni radijus horizontalne krivine	X	X	Poređenje minimalnog radijusa horizontalne krivine između vozila i planirane trase.

		1.2.2.0.3.2 Minimalni radijus horizontalne krivine			
Kočenje	Kočenje u hitnim slučajevima i maksimalna radna kočnica: Zaustavni put, Maksimalno usporenje, za stanje opterećenja „projektna masa pod normalnim opterećenjem“ pri maksimalnoj projektovanoj brzini. Za opšte operacije, pored gore navedenih podataka: procenat težine kočnice (λ)	1.1.1.3.11.1 Maksimalno traženo kočiono rastojanje 1.1.1.1.3.6 Profil nagiba 1.1.1.1.2.5 Maksimalna dozvoljena brzina 1.1.1.1.6.1 Maksimalno usporavanje voza 1.1.1.3.11.2 Dostupnost dodatnih informacija pomenutih u odjeljku 4.2.2.6.2.(2) od strane upravljača infrastrukture je dostupna ili ne (D/N) Ako da: 1.1.1.3.11.3 Referenca na dokument/a koji se moraju navesti u RINF	X	X	Za unaprijed definisanu formaciju (kako je navedeno u odjeljku 2.2.1 TSI LOC&PAS): Poređenje deklarisanog zaustavnog puta i maksimalnog usporavanja voza između voznog parka i predviđene rute za svako stanje opterećenja po projektovanoj maksimalnoj brzini. Za opšte operacije: Nema specifičnog predloženog postupka, koji treba da bude obuhvaćen sistemom upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća.
Kočenje	Termički kapacitet: — Referentni slučaj TSI; — ako nije naznačen referentni slučaj, termički kapacitet izražen u smislu: — — Brzine; — Nagiba; — Rastojanja; — Vremena (ako rastojanje nije naznačeno)	1.1.1.1.3.6 Profil nagiba 1.1.1.1.2.5 Maksimalna dozvoljena brzina	X		Poređenje referentnog slučaja vozila sa predviđenim karakteristikama rute. Napomena: RINF ili informacije koje je dao upravljač infrastrukture, označavaju lokaciju promjene u km, dužina nagiba može se izračunati izdvajanjem podataka.
Kočenje	Maksimalni nagib na kojem vozilo može stajati samo na parking kočnici	1.1.1.1.3.6 Profil nagiba 1.2.2.0.3.1 Nagib za kolosjek za stajanje	X	X	Poređenje deklarisanog maksimalnog profila nagiba između

	(ako je vozilo opremljeno parking kočnicom)				vozila i predviđene rute. Napomena: Rezultat poređenja treba da uzme u obzir sistem upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća (npr. korišćenje dodatnih sredstava)
Magnetna pružna kočnica	Mogućnost sprječavanja upotrebe magnetne kočnice (samo ako je opremljeno magnetnom kočnicom)	1.1.1.1.6.3 Upotreba magnetnih kočnica 1.1.1.1.6.5 Dokument sa uslovima korišćenja magnetne pružne kočnice.	X		Provjera da li je upotreba magnetne pružne kočnice dozvoljena na predviđenoj ruti. Napomene: Ako je upotreba magnetne kočnice dozvoljena, menadžer infrastrukture obezbjeđuje uslove njene upotrebe. Rezultat provjere treba uzeti u obzir u Sistemima upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća (npr. zabrana korišćenja magnetne kočnice na određenom dijelu pruge).
Kočnica sa vrtložnim strujama	Mogućnost sprječavanja upotrebe kočnice sa vrtložnim strujama (samo ako je opremljena kočnicom sa vrtložnim strujama)	1.1.1.1.6.2 Upotreba kočnica sa vrtložnim strujama 1.1.1.1.6.4 Dokument sa uslovima upotrebe kočnice sa vrtložnim strujama.	X		Provjera da li je upotreba kočnice sa vrtložnim strujama dozvoljena na predviđenoj ruti. Napomene: Ako je upotreba kočnica sa vrtložnim strujama dozvoljena, upravljač infrastrukture obezbjeđuje uslove njene upotrebe.

					Rezultat provjere treba uzeti u obzir u Sistemima upravljanja bezbednošću željezničkog preduzeća (npr. zabrana korišćenja kočnice sa vrtložnim strujama na određenom dijelu pruge).
Vremenski uslovi	Temperaturni opseg	1.1.1.1.2.6 Temperaturni opseg	X		Poređenje deklarisanog temperaturnog opsega između vozila i predviđene rute. Napomena: Sistem upravljanja bezbednošću željezničkog preduzeća mora uzeti u obzir sva moguća ograničenja kada se upoređeni temperaturni opseg razlikuje.
Vremenski uslovi	Uslovi snijega, leda i grada	1.1.1.1.2.8 Postojanje oštih klimatskih uslova	X		Poređenje deklarisanog stanja vozila za „Uslove snijega, leda i grada“ (npr. S1) sa „Postojanjem oštih klimatskih uslova“ na planiranoj dionici. Napomena: Sistem upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća mora uzeti u obzir sva moguća ograničenja. Diskusija između željezničkog preduzeća i upravljača infrastrukture radi identifikacije

					mogućih ograničenja.
Naponi i frekvencije	Sistem napajanja energijom: — Nominalni napon i frekvencija, — Tip kontaktne mreže	1.1.1.2.2.1.1 Vrsta sistema kontaktne linije 1.1.1.2.2.1.2 Sistem napajanja energijom (napon i frekvencija)	X		Poređenje deklarisanog napona između vozila i planirane dionice sistema napajanja (nominalni napon i frekvencija) i tipa kontaktne mreže.
Regenerativna kočnica	Mogućnost sprječavanja korišćenja regenerativne kočnice (samo ako je vozilo opremljeno regenerativnom kočnicom)	1.1.1.2.2.4 Dozvola za regenerativno kočenje	X		Provjera da li je korišćenje regenerativne kočnice dozvoljeno na planiranoj dionici ili pod specifičnim uslovima. Napomena: Rezultat provjere treba da uzme u obzir sistem upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća (npr. sprječavanje upotrebe regenerativne kočnice na dijelu pruge).
Ograničenje struje	Električne jedinice opremljene funkcijom ograničenja snage ili struje	1.1.1.2.5.1 Ograničenje struje ili snage na vozilu	X		Provjera da li planirana dionica zahtijeva da vozilo bude opremljeno funkcijom ograničenja struje ili snage. Napomena: Vozila u skladu sa TSI, sa maksimalnom snagom većom od 2 MW, opremljena su ograničenjem struje ili snage.
Pantograf	Maksimalna struja u mirovanju po pantografu za svaki	1.1.1.2.2.3 Maksimalna struja u mirovanju po pantografu	X		Poređenje deklarisane maksimalne struje u

	DC sistem za koji je vozilo opremljeno	1.2.2.0.6.1 Maksimalna struja u mirovanju po pantografu			mirovanju po pantografu za svaki DC sistem između vozila i planirane dionice.
Pantograf	Visina kontakta pantografa sa kontaktom mreže (mjereno preko vrha šina) za svaki sistem napajanja za koji je vozilo opremljeno	1.1.1.2.2.5 Maksimalna visina kontaktne mreže 1.1.1.2.2.6 Maksimalna visina kontaktne mreže	X		Poređenje visine kontakta pantografa sa kontaktom mreže za svaki sistem napajanja između vozila i planirane dionice.
Pantograf	Glava pantografa za svaki sistem napajanja za koji je vozilo opremljeno	1.1.1.2.3.1 Prihvaćene TSI kompatibilne glave pantografa 1.1.1.2.3.2 Prihvaćene druge glave pantografa	X		Poređenje geometrije glave pantografa (uključujući izolovane ili neizolovane robove za 1 950 mm) za svaki sistem napajanja između vozila i planirane dionice.
Pantograf	Materijal kontaktne trake pantografa kojim vozilo može biti opremljeno za svaki sistem napajanja energijom za koji je vozilo opremljeno	1.1.1.2.3.4 Dozvoljeni materijal kontaktne trake	X		Poređenje materijala kontaktne trake pantografa, za svaki sistem napajanja energijom, između vozila i predviđene rute.
Pantograf	Kriva srednje kontaktne sile	1.1.1.2.5.2 Dozvoljena kontaktna sila	X		Poređenje srednje kontaktne sile između vozila i predviđene rute: Za TSI-kompatibilna vozila namijenjena za rad na linijama koje nisu u skladu sa TSI: poređenje srednje kontaktne sile između vozila i planirane dionice, za svaki napon. Za postojeća vozila koja nisu TSI-kompatibilna: poređenje srednje

					kontaktne sile između vozila i planirane dionice, za svaki napon. Napomena: TSI-kompatibilno vozilo je odobreno sa srednjom kontaktnom silom unutar graničnih vrijednosti definisanih u EN 50367:2012, Tabela 6.
Pantograf	Broj pantografa u kontaktu sa nadzemnom kontaktnom linijom (OCL) (za svaki sistem napajanja energijom za koji je vozilo opremljeno); Najkraća udaljenost između dva pantografa u kontaktu sa OCL (za svaki sistem napajanja za koji je vozilo opremljeno; za jedinstvenu i, ako je primjenjivo, višestruku vožnju) (samo ako je broj podignutih pantografa veći od 1); Tip OCL korišćen za testiranje performansi prikupljanja struje (za svaki sistem napajanja za koji je vozilo opremljeno) (samo ako je broj podignutih pantografa veći od 1).	1.1.1.2.3.3 Zahtjevi za broj podignutih pantografa i razmak između njih, pri datoj brzini	X	X	Za prethodno definisanu formaciju (kao što je navedeno u odjeljku 2.2.1 TSI LOC&PAS): Za svaki sistem napajanja: — Poređenje broja pantografa vozila u kontaktu sa OCL i predviđenom rutom; — Poređenje najkraće udaljenosti između dva pantografa u kontaktu sa OCL i predviđenom rutom. Za opšte operacije: Obuhvaćeno sistemom upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća, uzimajući u obzir uslove koje postavlja upravljač infrastrukture, kao što je navedeno u RINF-u ili u informacijama koje pruža upravljač infrastrukture. Napomena: Rezultat poređenja, koji se tiče

					minimalnog rastojanja između dva podignuta pantografa, može dovesti do operativnog ograničenja za vozilo koje sistem upravljanja bezbjednošću željezničkog preduzeća treba da uzme u obzir (npr. električna višestruka jedinica sa dva podignuta pantografa je primorana da spusti jedan pantograf).
Pantograf	Automatski uređaj za spuštanje (ADD) ugrađen (za svaki sistem napajanja za koji je vozilo opremljeno)	1.1.1.2.5.3 Potreban automatski uređaj za spuštanje	X		Provjera da li planirana dionica zahtijeva da vozilo bude opremljeno automatskim uređajem za spuštanje.
Tunel	Kategorija protivpožarne zaštite	1.1.1.1.8.10 Kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva 1.1.1.1.8.11 Nacionalna kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva 1.2.1.0.5.7 Kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva 1.2.1.0.5.8 Nacionalna kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva 1.2.2.0.5.7 Kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva 1.2.2.0.5.8 Nacionalna kategorija protivpožarne bezbjednosti voznog sredstva	X		Poređenje između kategorije protivpožarne bezbjednosti vozila i predviđene rute.

Dužina voza	Dužina voza	1.2.2.0.2.1 Upotrebljiva dužina kolosjeka 1.2.1.0.6.4 Upotrebljiva dužina perona	X	X	Za fiksnu i prethodno definisanu formaciju (kao što je navedeno u odjeljku 2.2.1 TSI LOC&PAS): Poređenje dužine jedinice/a (jedinstvena ili višestruka vožnja) sa dužinom kolosjeka i perona predviđene rute. Za opšte operacije: Provjera dužine sastavljenog voza sa dužinom kolosjeka i perona predviđene rute. Napomena: Rezultat provjere treba da uzme u obzir željezničko preduzeće u svom sistemu upravljanja bezbjednošću. Kao rezultat ove provjere mogu biti nametnuti operativni uslovi.
Visina perona i pristup i izlaz	Visine perona za koje je vozilo projektovano	1.2.1.0.6.5 Visina perona	X		Poređenje visina perona između vozila i predviđene rute. Napomena: Rezultat provjere treba da uzme u obzir željezničko preduzeće u svom sistemu upravljanja bezbjednošću. Kao rezultat ove provjere mogu biti nametnuti operativni uslovi.
ETCS	Kompatibilnost ETCS sistema	1.1.1.3.2.9 Kompatibilnost ETCS sistema	X		Poređenje vrijednosti kompatibilnosti ETCS sistema u RINF koja je uključena u autorizaciju vozila.

ETCS	Upravljanje informacijama o integritetu voza (ne od mašinovođe)	1.1.1.3.2.8 Potvrda integriteta voza sa vozila (ne od mašinovođe) potrebna za pristup pruži	X	X	Provjera da li je vozilo/voz u stanju da potvrdi (ne od mašinovođe) integritet voza ako to zahtijeva pruga.
ETCS	Opseg zakonski dozvoljenih verzija ETCS sistema	1.1.1.3.2.10 ETCS M_version	X		Provjera da li je vrijednost ETCS M_VERSION u RINF unutar opsega zakonski dozvoljenih verzija ETCS sistema koje vozilo podržava.
ETCS	Informacija o bezbjednoj dužini sastava sa vozila potrebna za pristup pruži i SIL nivo	1.1.1.3.2.11 Informacija o bezbjednoj dužini sastava sa vozila potrebna za pristup liniji i SIL	X	X	Provjera da li vozilo/voz može dostaviti informaciju o bezbjednoj dužini sastava sa minimalnim zahtijevanim nivoom naznačenim u RINF.
GSM-R	Kompatibilnost radio sistema Glas	1.1.1.3.3.9 Kompatibilnost radio sistema Glas	X		Poređenje vrijednosti radio sistema kompatibilnosti glas u RINF koja je uključena u autorizaciju vozila
GSM-R	Kompatibilnost radio sistema podaci	1.1.1.3.3.10 Kompatibilnost radio sistema podaci	X		Poređenje vrijednosti kompatibilnosti radio sistema podaci u RINF koja je uključena u autorizaciju vozila
GSM-R	GSM-R glas SIM kartica matične mreže	1.1.1.3.3.5 GSM-R mreže pokrivene roaming ugovorom	X		Provjera da li je matična mreža GSM-R SIM kartice na listi GSM-R mreža sa roaming ugovorom za sve tačke na ruti. Ovo se mora provjeriti za sve SIM kartice u vozilu.
GSM-R	GSM-R podaci SIM kartica matične mreže	1.1.1.3.3.5 GSM-R mreže pokrivene roaming ugovorom	X		Provjera da li je matična mreža GSM-R podaci SIM

					kartice na listi GSM-R mreža sa roaming ugovorom za sve tačke na ruti. Ovo se mora provjeriti za sve SIM kartice u vozilu.
GSM-R	GSM-R glas SIM kartica podrška za grupu ID 555	1.1.1.3.3.4 GSM-R upotreba grupe 555	X		Provjera da li se ID grupe 555 koristi na kolosjeku. Ako ovo nije konfigurisano u vozilu, alternativne operative procedure treba prethodno dogovoriti sa upravljачem infrastrukture.
Klasa B	Naslijeđeni sistem zaštite vozova klase B	1.1.1.3.5.3 Naslijeđeni sistemi zaštite vozova	X		Poređenje naziva i verzije naslijeđenog sistema zaštite vozova klase B.
Klasa B	Naslijeđeni radio sistem klase B	1.1.1.3.6.1 Naslijeđeni radio sistem	X		Poređenje naziva i verzije naslijeđenog radio sistema klase B.
(*1) Opšti rad: Jedinica je projektovana za opšti rad kada je namijenjena za spajanje sa drugom jedinicom/ama u formaciji voza koja nije definisana u fazi projektovanja (1) INF TSI. (2) ENE TSI.					

Dodatak D2

Elementi koje upravljač infrastrukture mora da obezbijedi željezničkom preduzeću za Knjigu rute

Broj	Informacije za Knjigu rute	Informacije za Knjigu rute Registru infrastrukture (RINF)	Objašnjenja
1	Opšte informacije o upravljaču infrastrukture		
1.1	Kod upravljača infrastrukture – UI kod	1.1.0.0.0.1 – sekcija pruge 1.1.1.1.8.1 – sekcija pruge tunel 1.2.1.0.0.1 – kolosjek operativne tačke 1.2.1.0.5.1 – kolosjek operativne tačke tunel 1.2.1.0.6.1 – peron 1.2.2.0.0.1 – sporedni kolosjek	
2	Mape i dijagrami		
2.1	Mapa: šematski pregled uključujući		
2.1.1	Sekcije pruge	1.1.1.0.1.1	RINF elementi su geo-locirani. Mapa jedne sekcije pruge obezbjeđuje se na osnovu geo-lokacije preko usluge mapiranja. Mapa uzastopnih sekcija pruge proizilazi iz računanja rute
2.1.2	(Glavne) operativne tačke	1.2.0.0.0.5	RINF elementi su geo-locirani. Mapa jedne operativne tačke obezbjeđuje se na osnovu geo-lokacije preko usluge mapiranja
2.2	Dijagram rute		Ruta je definisana listom uzastopnih kolosjeka sekcija pruge sa pripadajućim operativnim tačkama, povezujući operativnu tačku A sa operativnom tačkom B

2.2.1.1	Označavanje glavnih kolosjeka	1.1.0.0.0.2 1.1.1.0.0.1 1.1.1.0.0.2	Nacionalna identifikacija pruge je svojstvo svake sekcije pruge. Glavni kolosjek je dat identifikacijom kolosjeka i pravcem vožnje (N/O/B)
2.2.1.2	Označavanje petlji	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.3	Označavanje sigurnosnih/zaštitnih skretnica	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.4	Označavanje sporednih kolosjeka	1.2.2.0.0.2	Sporedni kolosjeci su definisani kao dio operativnih tačaka (geolokalni)
2.2.2	Glavne lokacije (stanice, razvodna mjesta, čvorišta, teretni terminali) i njihov položaj u odnosu na prugu	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4 1.2.0.0.0.5 1.2.0.0.0.6	
2.2.3	Lokacija, vrsta i naziv svih fiksnih signala relevantnih za vozove	1.1.1.3.14 – signal na pruži 1.2.1.0.8 – signal u operativnom stanju	Signal skretnice na koji se treba pozvati u odnosu na kolosjek, dionicu pruge ili operativnu tačku
2.3	Dijagrami stanica/ranžirnih stanica/depoa		Stanica, ranžirna stanica, depo su definisani u RINF-u kao tipovi operativnih tačaka
2.3.1	Jedinstveni ID operativne tačke (UOPID)	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3	
2.3.2	Vrsta lokacije putnički terminal, teretni terminal, kolona, depo	1.2.0.0.0.4	
2.3.3	Lokacija, vrsta i identifikacija fiksnih signala koji štite opasne tačke	1.2.1.0.8.1 1.2.1.0.8.2 1.2.1.0.8.3 1.2.1.0.8.4	Signal na koji se treba pozvati u odnosu na operativnu tačku
2.3.4	Identifikacija i plan kolosjeka, uključujući skretnice	1.2.1.0.0.2 1.2.0.0.0.7.1 1.2.0.0.0.7.2	Dodati parametri šematskog pregleda
2.3.5	Identifikacija perona	1.2.1.0.6.2	
2.3.6	Dužina perona	1.2.1.0.6.4	
2.3.7	Visina perona	1.2.1.0.6.5	
2.3.8	Zakrivljenost perona	1.2.1.0.6.8	
2.3.9	Identifikacija petlji	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3	

		1.2.0.0.0.4	
2.3.10	Fiksne instalacije za servisiranje vozova (pražnjenje toaleta, objekti za čišćenje, dopunjavanje vode, punjenje gorivom, dopunjavanje pijeska, napajanje električnom energijom)	1.2.2.0.4.1 1.2.2.0.4.2 1.2.2.0.4.3 1.2.2.0.4.4 1.2.2.0.4.5 1.2.2.0.4.6	
3	Specifični dio informacija o pruži		
3.1	Opšte karakteristike		
3.1.1	Krajnji dio pruge 1	1.1.0.0.0.3	
3.1.2	Krajnji dio pruge 2	1.1.0.0.0.4	
3.1.3	Oznake rastojanja pored pruge (frekvencija, izgled i pozicioniranje)	1.1.1.0.0.3	
3.1.4	Maksimalna dozvoljena brzina za svaki kolosjek	1.1.1.1.2.5	
3.1.5	Namjerno prazno		
3.1.6	Namjerno prazno		
3.1.7	Sredstva komunikacije sa centrom za upravljanje/kontrolu saobraćaja u normalnim, pogoršanim i vanrednim situacijama	1.1.1.3.3.1 – GSM-R verzija 1.1.1.3.6.1 – Ostali instalirani radio sistemi (Naslijeđeni radio sistemi) 1.1.1.3.3.3 – Opcione GSM-R funkcije	
3.2	Specifične tehničke karakteristike		
3.2.1	Profil nagiba	1.1.1.1.3.6	
3.2.2	Lokacija nagiba	1.1.1.1.3.6	
3.2.3	Tuneli: lokacija, naziv, dužina, specifične informacije kao što su postojanje pješačkih staza i mjesta za evakuaciju i spasavanje, kao i lokacija bezbjednih područja gdje se može obaviti evakuacija putnika; kategorizacija protivpožarne bezbjednosti	1.1.1.1.8.2 1.1.1.1.8.3 1.1.1.1.8.4 1.1.1.1.8.7 1.1.1.1.8.10 1.1.1.1.8.11 1.1.1.1.8.12 1.1.1.1.8.12.1 1.1.1.1.8.13 1.1.1.1.8.13.1	
3.2.4	Područja bez zaustavljanja: identifikacija, lokacija, tip	1.1.1.3.14.1 1.1.1.3.14.2 1.1.1.3.14.3 1.1.1.3.14.5	Specifična vrsta signala „područje bez zaustavljanja“ plus dužina područja bez zaustavljanja
3.2.5	Industrijski rizici – mjesta gdje je opasno da mašinovođa izađe	1.1.0.0.1.1	

3.2.6	Namjerno prazno		
3.2.7	Vrsta signalizacionog sistema i odgovarajući operativni režim (dvostruki kolosjek, obrnuti rad, vožnja lijevo ili desno, itd.)	1.1.1.3.2.1 – ETCS nivo 1.1.1.3.2.2 – ETCS osnovni nivo 1.1.1.3.5.3 – Naslijeđeni sistem zaštite voza 1.1.1.0.0.2 – Normalan pravac vožnje 1.1.0.0.1.3 – Operativni režim	Signalizacioni sistemi su već u RINF-u. Obrnuti režim rada je već definisan u RINF-u na nivou pruge. Parametar za dvokolosječni režim i režim vožnje lijevo-desno definisan na nivou dionice pruge
3.2.8	Namjerno prazno		
3.3	Energetski podsistem		
3.3.1	Sistem napajanja energijom (napon i frekvencija)	1.1.1.2.2.1.2	
3.3.2	Maksimalna struja voza	1.1.1.2.2.2	
3.3.3	Ograničenje u vezi sa potrošnjom energije specifične električne vučne jedinice/a	1.1.1.2.5.1 1.1.1.2.5.4	Da/Ne već u RINF-u. Parametar u grupi parametara „Pravila i ograničenja“ za dokument koji opisuje ograničenje
3.3.4	Ograničenje u vezi sa položajem višestruke vučne jedinice radi usklađivanja sa razdvajanjem kontaktne linije (položaj pantografa)	1.1.1.2.5.5	Parametar u grupi parametara „Pravila i ograničenja“
3.3.5	Lokacija neutralnih dionica	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.6	Lokacija područja koja se moraju proći sa spuštenim pantografima	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.7	Uslovi koji se primjenjuju u vezi sa regenerativnim kočenjem	1.1.1.2.2.4.1	
3.3.8	Maksimalna struja u mirovanju po pantografu	1.1.1.2.2.3	
3.4	Podsistem kontrole, upravljanja i signalizacije		
3.4.1	Potreba za više od jednog sistema koji su istovremeno aktivni	1.1.1.3.10.1 1.1.1.3.10.2 1.2.1.1.9.1 1.2.1.1.9.2	
3.4.2	Posebni uslovi za prebacivanje između različitih sistema zaštite, upravljanja i upozorenja vozova klase B	1.1.1.3.8.1.1 1.2.1.1.7.1.1	
3.4.3	Posebni tehnički uslovi potrebni za prebacivanje između ERTMS/ETCS i	1.1.1.3.8.3 1.2.1.1.7.3	Granična lokacija može se zaključiti sa kolosjeka povezanog sa ETCS-om i

	sistema klase B, granične lokacije između ERTMS/ETCS i sistema klase B		susjednog kolosjeka povezanog sa sistemom klase B
3.4.4	ID radio mreže koji se koriste na ruti i posebna uputstva (lokacija) za prebacivanje između različitih radio sistema	1.1.1.3.3.1 – GSM-R verzija 1.2.1.1.2.1 1.1.1.3.6.1 – Ostali instalirani radio sistemi (Radio Legacy Systems) 1.2.1.1.5.1 1.1.1.3.8.2 1.1.1.3.8.2.1 1.2.1.1.7.2 1.2.1.1.7.2.1	Lokacija za prebacivanje može se zaključiti sa kolosjeka povezanog sa jednim radio sistemom i susjednog kolosjeka povezanog sa drugim radio sistemom
3.4.5	Dozvoljenost korišćenja kočnice sa vrtložnim strujama	1.1.1.1.6.2 1.2.1.0.4.2	
3.4.6	Dozvoljenost korišćenja magnetne kočnice	1.1.1.1.6.3 1.2.1.0.4.3	
3.4.7	ID, broj/evi telefona i područje/a nadležnosti (granične lokacije) ERTMS/ETCS radio blok centara koji pokrivaju rutu	1.1.1.3.2.17 1.2.1.1.1.17	Područje koje pokriva RBC je definisano svim delovima pruge povezanim sa istim ID-em ili brojem telefona
3.4.8	ATO stepen automatizacije i verzija sistema instalirana pored pruge	1.1.1.3.13.1 1.1.1.3.13.2 1.2.1.1.10.1 1.2.1.1.10.2	RINF parametri povezani sa dijelom pruga
3.4.9	ATO komunikacioni sistem podržan sa pruge	1.1.1.3.13.3 1.2.1.1.10.3	
3.4.10	Velika metalna masa	1.1.1.3.2.18 1.2.1.1.1.18	
3.4.11	Integritet voza potvrđen od strane vozila	1.1.1.3.2.8 1.2.1.1.1.8	
3.5	Podsistem za rad i upravljanje saobraćajem		
3.5.1	Operativni jezik	1.1.0.0.1.2 1.2.0.0.0.8	

Dodatak D3

ERTMS inženjerske informacije pored pruge relevantne za operacije koje upravljač infrastrukture mora da obezbijedi željezničkom preduzeću

Napomene:

1. Informacije navedene ovdje su komplementarne provjeri kompatibilnosti rute, za koju se podrazumijeva da je već sprovedena za voz namijenjen za saobraćaj na ruti. Upravljači infrastrukture moraju ih obezbijediti putem RINF-a. Ovi parametri mogu biti objavljeni u RINF aplikaciji korišćenjem koncepta „zajedničkog podskupa karakteristika“.
2. Većina informacija navedenih ispod nije inače vidljiva mašinovođi ili se može samo indirektno percipirati u određenim operativnim uslovima, obično posmatranjem ponašanja sistema u specifičnim situacijama.
3. Stavka 1.5 navodi minimalni skup ETCS nacionalnih vrijednosti koji mora biti stavljen na raspolaganje željezničkim preduzećima. Upravljači infrastrukture moraju takođe, na zahtjev željezničkog preduzeća, obezbijediti kompletan skup Nacionalnih vrijednosti.
4. ERTMS termini pomenuti u tabeli definisani su u pojmovniku i specifikaciji sistemskih zahtjeva TSI za upravljanje, komandovanje i signalizaciju (pod indeksima 3 i 4, respektivno, u Dodatku A).
5. Informacije navedene u ovom Dodatku unaprijediće znanje mašinovođa o operativnim uslovima koje treba da uzmu u obzir prilikom vožnje pod ERTMS-om na mreži upravljača infrastrukture. One se mogu koristiti u obuci mašinovođa i mogu biti integrisane u interne procedure i pravila željezničkog preduzeća.

Broj	Informacija	Objašnjenje
1	ETCS specifičnosti	
1.1	Da li je ETCS pruga projektovana za prenos Uslova na kolosjeku i ako jeste, kojih	Ako pruga ne pruža Uslove na kolosjeku, mašinovođa će morati biti obaviješten o takvim uslovima putem alternativnih metoda
1.2	Da li ETCS pruga implementira proceduru za prelaz preko pruge (LX) ili ekvivalentno rješenje	Ako pruga ne implementira nikakvo rješenje za pokrivanje neispravnih LX-ova (koji su obično zaštićeni tehničkim sistemom), mašinovođe će morati da se pridržavaju uputstava dobijenih iz drugih izvora
1.3	Nedostatak nadvišenja koji se koristi za određivanje osnovnog statičkog profila brzine pruge i drugih kategorija vozova sa nedostatkom nadvišenja za koje je ETCS pruga konfigurisana da pruža statičke profile brzine	Osnovne informacije za mašinovođe vozova sa lošijim (nižim) tolerisanim nedostatkom nadvišenja od onih za koje ETCS pruga pruža statičke profile brzine
1.4	Razlozi zbog kojih ETCS radio blok centar može odbiti voz	Spisak slučajeva koji podliježu izborima dizajna sistema koje je napravio upravljač infrastrukture
1.5	Nacionalne vrijednosti ETCS-a	Minimalni skup parametara koji se saopštavaju željezničkom preduzeću
1.5.1	D_NVROLL	Parametar koji koristi ETCS u vozilu da nadgleda dozvoljenu distancu za vožnju pod zaštitom od samopokretanja i zaštitom od vožnje unazad

1.5.2	Q_NVEMRRLS	Kvalifikator koji definiše da li se primjena kočnice za slučaj opasnosti iz razloga koji nisu isključivanje može opozvati čim uslovi za to nestanu ili nakon što voz potpuno stane
1.5.3	V_NVALLOWOVTRP	Maksimalna dozvoljena brzina pri izboru „Prevazilaženje EOA“
1.5.4	V_NVSUPOVTRP	Dozvoljeno ograničenje brzine koje se nadgleda kada je aktivno „Prevazilaženje EOA“
1.5.5	D_NVOVTRP	Maksimalna distanca za prevazilaženje zaustavljanja voza
1.5.6	T_NVOVTRP	Maksimalno vrijeme za prevazilaženje zaustavljanja voza
1.5.7	D_NVPOTRP	Maksimalna dozvoljena udaljenost za vožnju unazad u režimu nakon zaustavljanja
1.5.8	T_NVCONTACT	Maksimalno vrijeme bez sigurnosne poruke od radio blok centra prije nego voz reaguje
1.5.9	M_NVCONTACT	Reakcija sistema u vozilu kada istekne T_NVCONTACT
1.5.10	M_NVDERUN	Kvalifikator koji određuje da li ETCS u vozilu dozvoljava promjenu ID-a mašinovođe tokom vožnje ili samo u stanju mirovanja
1.5.11	Q_NVDRIVER_ADHES	Kvalifikator koji određuje da li je mašinovođa dozvoljeno da mijenja faktor adhezije koji ETCS u vozilu koristi za izračunavanje kočionih krivih
1.5.12	Q_NVSBTSMPerm	Dozvola za korišćenje radne kočnice u praćenju ciljne brzine
1.5.13	Nacionalne vrijednosti korišćene za model kočenja	Skup parametara za podešavanje kočionih krivih koje računa ETCS u vozilu da bi se uskladila tačnost, performanse i bezbjednosne margine koje nalaže upravljač infrastrukture
2	GSM-R specifičnosti	
2.1	Da li je GSM-R mreža konfigurisana da dozvoli prisilnu deregistraciju funkcionalnog broja od strane drugog mašinovođe	Ova funkcionalnost uslovljava primjenjiva operativna pravila za mašinovođe i signaliste kada se radi sa kabinskim radio-uređajima registrovanim pod pogrešnim brojevima
2.2	Specifična ograničenja koja nameće GSM-R operator mreže za ETCS vozne jedinice koje mogu da rade samo u „circuit-switch“ režimu	Ova ograničenja, gdje su primjenjiva, imaju za cilj da upravljaju ograničenim brojem „circuit-switched“ radio veza koje

		Radio blok centar može istovremeno da obrađuje

Dodatak E

Nivo jezika i komunikacije

Usmena kvalifikacija u jeziku može se podijeliti na pet nivoa:

Nivo	Opis
5	— može prilagoditi način na koji razgovara sa bilo kojim sagovornikom — može iznijeti mišljenje — može pregovarati — može ubjeđivati — može davati savjete
4	— može se snaći u potpuno nepredviđenim situacijama — može praviti pretpostavke — može izraziti argumentovano mišljenje
3	— može se snaći u praktičnim situacijama koje uključuju nepredviđeni element — može opisivati — može voditi jednostavan razgovor
2	— može se snaći u jednostavnim praktičnim situacijama — može postavljati pitanja — može odgovarati na pitanja
1	— može govoriti koristeći naučene rečenice

Dodatak F

Elementi relevantni za profesionalnu kvalifikaciju za zadatke povezane sa „pratnjom vozova“

1. Opšti zahtjevi

- (a) Ovaj Dodatak, koji se tumači zajedno sa tačkama 4.6 i 4.7, predstavlja listu elemenata koji se smatraju relevantnim za zadatke povezane sa pratnjom voza u mreži.
- (b) Izraz „profesionalna kvalifikacija“, u kontekstu ovih Pravila, odnosi se na elemente koji su važni da bi se obezbijedilo da operativno osoblje bude obučeno i sposobno da razumije i izvršava zadatke.
- (c) Pravila i procedure odnose se na zadatke koji se obavljaju i na osobu koja ih obavlja. Te zadatke može obavljati bilo koje ovlašćeno i kvalifikovano lice, bez obzira na naziv, zvanje ili rang korišćen u pravilima ili procedurama ili od strane pojedinačne kompanije.

2. Profesionalno znanje

Svako ovlašćenje zahtijeva uspješno položen početni ispit i obezbjeđivanje kontinuirane procjene i obuke, kako je opisano u tački 4.6.

2.1. Opšte profesionalno znanje

- (a) Principi sistema upravljanja bezbjednošću organizacije, relevantni za zadatke.
- (b) Uloge i odgovornosti ključnih aktera uključenih u operacije.
- (c) Opšti uslovi relevantni za bezbjednost putnika, tereta i lica na ili oko željezničke pruge.
- (d) Uslovi zdravlja i bezbjednosti na radu.
- (e) Opšti principi bezbjednosti željezničkog sistema.
- (f) Lična bezbjednost, uključujući i kada voz napušta prugu.

2.2. Poznavanje operativnih procedura i bezbjednosnih sistema relevantnih za zadatke

- (a) Operativne procedure i bezbjednosna pravila.
- (b) Relevantni aspekti sistema upravljanja, komandovanja i signalizacije.
- (c) Formalizovana procedura razmjene poruka, uključujući upotrebu komunikacione opreme.

2.3. Poznavanje voznih sredstava

- (a) Unutrašnja oprema putničkih vozila.
- (b) Odgovarajuće znanje o zadacima kritičnim za bezbjednost u pogledu procedura i interfejsa za vozna sredstva.

2.4. Poznavanje rute

- (a) Relevantni operativni aranžmani (kao što je način otpreme voza) na pojedinačnim lokacijama (oprema stanice i signalizacija itd.).
- (b) Stanice na kojima putnici mogu da izađu ili uđu u voz.
- (c) Lokalni operativni i vanredni aranžmani specifični za liniju/e rute.

2.5. Znanje o bezbjednosti putnika

Obuka o bezbjednosti putnika obuhvata najmanje sljedeće:

- (a) Principi za obezbjeđivanje bezbjednosti putnika:
 - Podrška putnicima sa smanjenom pokretljivošću;
 - Identifikacija opasnosti;
 - Procedure primjenjive u nesrećama koje uključuju osobe;
 - Postupanje u slučaju požara i/ili dima;
 - Evakuacija putnika.
- (b) Principi komunikacije:
 - Identifikovanje onih koje treba kontaktirati i razumijevanje metoda komunikacije, posebno sa signalistom tokom incidenta evakuacije;
 - Identifikovanje uzroka/situacija i zahtjeva za pokretanje komunikacije
 - Metode komunikacije za informisanje putnika;
 - Metode komunikacije u pogoršanim radnim uslovima/vanrednim situacijama.
- (c) Vještine ponašanja:

- Svjesnost o situaciji;
- Savjesnost;
- Komunikacija;
- Donošenje odluka i djelovanje.

3. Sposobnost primjene znanja u praksi

Sposobnost primjene ovog znanja u normalnim, pogoršanim i vanrednim situacijama zahtijevaće od osoblja da bude u potpunosti upoznato sa:

- Metodama i principima za primjenu pravila i procedura;
- Postupkom za korišćenje pružne opreme i voznog parka, kao i bilo koje specifične opreme vezane za bezbjednost;

Posebno sa:

- (a) Provjerama prije polaska, uključujući ispitivanja kočnica ako je potrebno i pravilno zatvaranje vrata.
- (b) Procedurom polaska.
- (c) Radom u pogoršanim uslovima.
- (d) Procjenom potencijalnog kvara u prostorijama za putnike i reagovanjem u skladu sa pravilima i procedurama.
- (e) Mjerama zaštite i upozorenja kako je propisano pravilima i propisima ili kao pomoć mašinovođi.
- (f) Komunikacijom sa osobljem upravljača infrastrukture prilikom pomaganja mašinovođi.
- (g) Prijavljivanjem svih neuobičajenih događaja u vezi sa radom voza, stanjem voznog parka i bezbjednošću putnika. Ako je potrebno, ovi izvještaji se podnose u pisanoj formi, na jeziku koji izabere željezničko preduzeće.

Dodatak G

Elementi relevantni za profesionalne kvalifikacije za zadatak pripreme vozova

1. Opšti zahtjevi

(a) Ovaj Dodatak, koji se čita zajedno sa tačkama 4.6 i 4.7, daje spisak elemenata koji se smatraju relevantnim za zadatak pripreme voza na mreži.

(b) Izraz „profesionalna kvalifikacija“, u kontekstu ovih Pravila, odnosi se na one elemente koji su važni kako bi se obezbijedilo da operativno osoblje bude obučeno i sposobno da razumije i izvrši zadatke.

(c) Pravila i procedure odnose se na zadatak koji se obavlja i na osobu koja ga sprovodi. Ove zadatke može obavljati bilo koje ovlašćeno kvalifikovano lice, bez obzira na naziv, zvanje ili stepen koji koriste pravila ili procedure ili pojedinačna kompanija.

2. Profesionalno znanje

Svaka autorizacija zahtijeva uspješno položen početni ispit i odredbe za kontinuiranu procjenu i obuku kako je opisano u tački 4.6.

2.1. Opšte profesionalno znanje

(a) Principi sistema upravljanja bezbjednošću organizacije, relevantni za zadatak.

(b) Uloge i odgovornosti ključnih učesnika u operacijama.

(c) Opšti uslovi relevantni za bezbjednost putnika i/ili tereta, uključujući prevoz opasnih materija i vanrednih tovara.

(d) Procjena opasnosti, naročito u vezi sa rizicima u željezničkom saobraćaju i električnim napajanjem.

(e) Uslovi zdravlja i bezbjednosti na radu.

(f) Opšti principi bezbjednosti željezničkog sistema.

(g) Lična bezbjednost na ili u blizini željezničkih pruga.

(h) Principi komunikacije i formalizovana procedura razmjene poruka, uključujući upotrebu komunikacione opreme.

2.2. Poznavanje operativnih procedura i bezbjednosnih sistema relevantnih za zadatak

(a) Rad vozova u normalnim, pogoršanim i vanrednim situacijama.

(b) Operativne procedure na pojedinačnim lokacijama (signalizacija, stanična/depo/ranžirna oprema) i bezbjednosna pravila.

(c) Lokalni operativni aranžmani.

2.3. Poznavanje opreme voza

(a) Namjena i upotreba opreme vagona i vozila.

(b) Identifikacija i organizovanje tehničkih pregleda.

(c) Odgovarajuće znanje o bezbjednosno-kritičnim zadacima u pogledu procedura i interfejsa voznog parka.

3. Sposobnost primjene znanja u praksi

Sposobnost primjene ovog znanja u normalnim, pogoršanim i vanrednim situacijama zahtijevaće da osoblje bude u potpunosti upoznato sa:

— Metodama i principima za primjenu pravila i procedura;

— Postupkom za korišćenje pružne opreme i voznog parka, kao i bilo koje specifične opreme vezane za bezbjednost;

Posebno sa:

(a) Primjenom pravila pripreme voza, pravila sastava voza, pravila kočenja voza, pravila utovara voza itd. kako bi se osiguralo da je voz spreman za vožnju.

(b) Razumijevanjem oznaka i etiketa na vozilima.

(c) Postupkom za određivanje i stavljanje podataka o vozu na raspolaganje.

(d) Komunikacijom sa posadom voza.

(e) Komunikacijom sa osobljem odgovornim za kontrolu kretanja vozova.

(f) Pokretanjem u pogoršanim uslovima, posebno jer to utiče na pripremu vozova.

(g) Mjerama zaštite i upozorenja kako je propisano pravilima i propisima ili lokalnim aranžmanima na predmetnoj lokaciji.

(h) Mjerama koje treba preduzeti u vezi sa incidentima koji uključuju prevoz opasnih materija (gdje je to relevantno).

Dodatak H

Evropski broj vozila i povezana abecedna oznaka na karoseriji

1. OPŠTE ODREDBE O EVROPSKOM BROJU VOZILA

Evropski broj vozila (EVN) dodjeljuje se u skladu sa specifikacijama za registre vozila.

EVN se mijenja u skladu sa tačkom 3.2.2.8 Priloga II specifikacija za registre vozila.

EVN se može promijeniti na zahtjev vlasnika u skladu sa tačkom 3.2.2.9 Priloga II specifikacija za registre vozila.

2. OPŠTI RASPORED SPOLJAŠNJIH OZNAKA

Velika slova i karakteri koji čine oznaku moraju biti visine najmanje 80 mm, u sans serif vrsti fonta odgovarajućeg kvaliteta. Manja visina može se koristiti samo kada nije moguće drugačije, npr. ako se oznaka stavlja na donje bočne nosače.

Oznaka se postavlja najviše 2 metra iznad nivoa šina.

Vlasnik može dodati, slovima veće veličine od evropskog broja vozila, sopstvenu brojčanu oznaku (koja se uglavnom sastoji od cifara serijskog broja dopunjenih abecednim kodiranjem) korisnu u radu. Mjesto gdje se sopstveni broj označava ostavlja se na izbor vlasnika, međutim, uvijek mora biti moguće lako razlikovati evropski broj vozila od sopstvene brojčane oznake vlasnika.

3. VAGONI

Oznaka mora biti upisana na karoseriji vagona na sljedeći način:

23. TEN 80 D-RFC 7369 553-4 Zcs	31. TEN 80 D-DB 0691 235-2 Tanoos	33. TEN 84 NL-ACTS 4796 100-8 Slpss

Gdje u primjerima:

D i NL označavaju zemlju registracije kako je navedeno u specifikacijama za registre vozila, Dodatak 6, dio 4.

RFC, DB i ACTS označavaju oznaku vlasnika kako je navedeno u specifikacijama za registre vozila, Dodatak 6, dio 1.

Za vagone čija karoserija ne nudi dovoljno veliku površinu za ovu vrstu rasporeda, posebno u slučaju ravnih vagona, oznaka mora biti raspoređena na sljedeći način:

01 87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Kada su jedno ili više indeksnih slova nacionalnog značaja ispisani na vagonu, ova nacionalna oznaka mora biti prikazana poslije međunarodne slovne oznake i odvojena od nje crticom na sljedeći način:

01 87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. PUTNIČKI VOZovi I VUČNI PUTNIČKI SASTAVI

Broj vozila se mora označiti na svakoj bočnoj strani vozila na sljedeći način:

F-SNCF	61 87 <u>20 - 72 021</u> - 7
	B ¹⁰ tu

Oznaka zemlje u kojoj je vozilo registrovano i tehničke karakteristike štampaju se neposredno ispred, iza ili ispod dvanaestocifrenog Evropskog broja vozila.

U slučaju putničkih vagona sa kabinom mašinovođe, Evropski broj vozila se takođe upisuje unutar kabine.

5. LOKOMOTIVE, VUČNE JEDINICE I SPECIJALNA VOZILA

Evropski broj vozila se postavlja na svaki bočni zid vučnog vozila na sljedeći način:

92 10 1108 062-6

Evropski broj vozila se takođe piše unutar svake kabine vučnog vozila.

6. ABECEDNA OZNAKA INTEROPERABILNOSTI

'TEN': Vozilo koje posjeduje autorizaciju važeću za područje upotrebe koje obuhvata sve države članice EU.

'PPV/PPW': Vozilo koje je u skladu sa PPV/PPW ili PGW sporazumom (unutar OSJD država).
(original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении);

PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Dodatak I

Spisak oblasti za koje se nacionalni propisi mogu nastaviti primjenjivati

1. OBLASTI ZA NACIONALNA PRAVILA

(a) Manevrisanje

— Isključena su operativna pravila za digitalno automatsko spajanje (DAC)

— Nacionalna pravila za ERTMS manevrisanje ograničena su na oblasti definisane u dijelu C Dodatka A

(b) Pravila signalizacije

— Pravila koja se odnose na operativnu upotrebu nacionalnog sistema signalizacije

(c) Maksimalne brzine u degradiranom režimu, uključujući vožnju po vidljivosti

(d) Vožnja sa oprezom

(e) Lokalno operativno pravilo

— Pravila strogo lokalne prirode koja se odnose na specifične lokalne uslove, kada nisu pomenuta u RINF-u

(f) Operacije prilikom radova

(g) Bezbjedan rad probnih vozova

(h) Vidljivost voza

— Prednji kraj (vidjeti tačku 4.2.2.1.2)

— Postojeća vozila koja nisu u skladu sa TSI

— Upravljanje vanrednim situacijama i hitnim intervencijama (vidjeti tačku 4.2.3.7)

— Uloga lokalnih/nacionalnih organa i službi za vanredne situacije, i njihovi kontakt podaci.

— Metode i procedure u vanrednim situacijama koje nisu obuhvaćene zahtjevima ovih pravila, uključujući obavještanje o nezgodama i incidentima: nacionalna uputstva o modalitetima obavještanja organa.

(j) Metodologija bezbjednosno-relevantne komunikacije

— Nacionalna operativna uputstva (vidjeti Dodatak C2)

(k) Zahtjevi za poznavanje rute u skladu sa nacionalnom transpozicijom sertifikacije mašinovođa;

2. SPISAK OTVORENIH PITANJA

(a) Izuzetan transport

(b) Specifični zahtjevi za upravljanje vozovima kombinovanog transporta koji prelaze tovarni gabarit, ali ne prelaze kodifikaciju pruge

(c) Informacije o kretanju vozova za mašinovođe (vidjeti 4.2.1.2.3)

— Dodatne informacije;

(d) Evidentiranje praćenja podataka van voza (vidjeti 4.2.3.5.1)

— Dodatne informacije

(e) Evidentiranje praćenja podataka u vozu (vidjeti 4.2.3.5.2)

— Dodatne informacije

(f) Profesionalne kompetencije (vidjeti tačku 4.2.1.1 i 4.6)

— Elementi relevantni za stručnu kvalifikaciju za zadatke vezane za otpremu vozova i odobravanje kretanja vozova.

— Dokaz o profesionalnim kompetencijama.

(g) Zdravstveni i bezbjednosni uslovi (vidjeti tačku 4.7)

— Ograničenja za alkohol, drogu i psihotropne lijekove (vidjeti 4.7.1).

(h) Zajednički operativni principi i pravila (vidjeti 4.4 i Dodatak B)

— Posipanje pijeskom – automatska oprema za posipanje pijeskom i izvještaj u slučaju upotrebe opreme za posipanje pijeskom;

— Kvar pružnog prelaza – dodatne informacije;

— Metodologija bezbjednosno-relevantne komunikacije

— Dodatni termini (vidjeti Dodatak C1)

(j) Operacije u dugim tunelima (vidjeti 4.3.5)

Dodatak J

Rječnik pojmova

Definicije u ovom rječniku pojmova odnose se na upotrebu termina u ovim Pravilima.

Za potrebe ovih Pravila, primjenjivaće se definicija iz Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznica i iz tačke 2.2 TSI za lokomotive i putnička vozna sredstva.

Pojam	Definicija
Nesreća	Kako je definisano u Zakonu o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznica.
Autorizacija kretanja vozova	Rad u signalnim centrima, kontrolnim sobama za električnu vuču i saobraćajnim kontrolnim centrima koji omogućava kretanje vozova. Ovo ne uključuje osoblje zaposleno u željezničkom preduzeću koje je odgovorno za upravljanje resursima poput posade ili vozila.
Kombinovani transportni voz	Kombinovani transportni voz je teretni voz sastavljen u potpunosti ili djelimično od teretnih vagona natovarenih intermodalnim tovarnim jedinicama (npr. izmjenjive karoserije, poluprikolice, kontejneri, valjkaste jedinice).
Kompetencija	Kvalifikacija i iskustvo neophodno za bezbjedno i pouzdano izvršavanje zadatka. Iskustvo se može steći i tokom procesa obuke.
Opasna roba	Kako je obuhvaćeno zakonskim propisima o unutrašnjem prevozu opasne robe
Pogoršani rad	Rad nastao usljed neplaniranog događaja koji sprejčava normalno pružanje usluga vozova.
Otpremanje	Vidjeti Otpremanje voza
Mašinovođa	Kako je definisano zakonodavstvom o sertifikaciji mašinovođa.
Hitni poziv	Poziv uspostavljen u opasnim situacijama kako bi se upozorili svi vozovi/ manevarski sastavi u definisanom području.
Kraj odobrenja	Lokacija do koje je voz ili manevarski sastav ovlašćen da se kreće.
Prolazak kraja odobrenja bez dozvole	Prolazak kraja odobrenja bez dozvole je svaki slučaj kada se voz kreće izvan kraja odobrenja u sljedećim okolnostima: — Signal pored pruge u opasnosti ili naređenje za ZAUSTAVLJANJE gdje ATP nije u funkciji, — Kraj odobrenja za kretanje dat u okviru ATP, — Tačka saopštena usmenim ili pismenim ovlašćenjem utvrđenim propisima, — Table za zaustavljanje, — Ručni signali. Ovo pokriva odobrenja za kretanje kako je opisano u ETCS-u i odobrenja za kretanje data kroz instrukcije/signale. Svaki slučaj kada se vozilo bez priključene vučne jedinice ili nenadzirani voz samostalno kreće, nije uključen.
Evropsko uputstvo	Usklađeno operativno uputstvo koje daje sličan sadržaj mašinovođama širom Evropske unije kako bi mogli da reaguju na sličan način u sličnim situacijama.
Evakuacija	Evakuacija voza je kada se svim putnicima naredi da napuste voz i krenu na infrastrukturu pod nadzorom osoblja u vozu. Osoblje u vozu se složilo sa signalistom ili drugim odgovornim osobljemupravljača infrastrukture da je to bezbjedno.

Izuzetan prevoz	Vozilo i/ili teret koji se prevozi, a koji zbog konstrukcije/dizajna, dimenzija ili težine ne ispunjava parametre rute i zahtijeva posebno ovlaštenje za kretanje i može zahtijevati posebne uslove tokom dijela ili cijelog putovanja.
Zdravstveni bezbjednosni uslovi	i U kontekstu ovih Pravila, ovo se odnosi samo na medicinske i psihološke kvalifikacije potrebne za rukovanje relevantnim elementima podsistema.
Vruća osovina	Osovina i ležaj koji su prešli maksimalnu projektovanu radnu temperaturu.
Incident	Kako je definisano u Zakonu o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznica.
Dužina voza	Ukupna dužina svih vozila preko odbojnika, uključujući lokomotivu/e
Petlja	Pruga, povezana sa glavnim prugom, koja se koristi za preticanje, ukrštanje i stavljanje u mirovanje.
Nacionalno uputstvo	Uputstvo definisano na nacionalnom nivou ili od strane upravljača infrastrukture koje pokriva situacije specifične za sistem klase B ili prelaz između sistema klase A i klase B.
Operativni jezik	Jezik ili jezici koji se koriste u svakodnevnom radu upravljača infrastrukture i objavljeni u njegovoj Izjavi o mreži, za komunikaciju operativnih ili bezbjednosnih poruka između osoblja upravljača infrastrukture i željezničkog preduzeća.
Operativno uputstvo	Formalne informacije koje se razmjenjuju između signaliste i mašinovođe kako bi se osigurao/nastavio željeznički saobraćaj u specifičnim situacijama. Operativno uputstvo postoji i na nacionalnom i na evropskom nivou.
Putnik	Osoba (osim zaposlenih sa specifičnim dužnostima u vozu) koja putuje vozom ili se nalazi na željezničkom posjedu prije ili poslije putovanja.
Praćenje učinka	Sistematsko posmatranje i bilježenje učinka željezničke usluge i infrastrukture u svrhu poboljšanja njihovog učinka.
Kvalifikacija	Fizička i psihološka sposobnost za zadatak, zajedno sa potrebnim znanjem.
Realno vrijeme	Sposobnost razmjene ili obrade informacija o određenim događajima (npr. dolazak na stanicu, prolazak kroz stanicu, polazak sa stanice) tokom putovanja voza, dok se dešavaju.
Tačka prijavljivanja	Tačka u rasporedu voza gdje je potrebno prijaviti vrijeme dolaska, polaska ili prolaska.
Ruta	Određeni dio ili dijelovi pruge.
Zadatak kritičan za bezbjednost	Zadatak koji utiče na bezbjednost željeznice, a izvodi ga osoblje koje priprema, upravlja, kontroliše ili je na drugi način uključeno u kretanje vozova.
Planirano zaustavljanje	Planirano zaustavljanje iz komercijalnih ili operativnih razloga.
Manevarska kompozicija	Vučna jedinica povezana ili ne sa skupom vozila i namijenjena za kretanje u uslovima manevrisanja bez podataka o vozu.
Spoljni kolosjek	Bilo koji kolosjek/ci unutar operativne tačke koji se ne koristi za operativno usmjeravanje voza.
Signalista	Osoblje zaduženo za određivanje rute vozova/manevarskih kompozicija i izdavanje uputstava mašinovođama.
Osoblje	Zaposleni koji rade za željezničko preduzeće ili upravljača infrastrukture, ili njihove izvođače radova, koji obavljaju zadatke navedene u ovim Pravilima.

Aspekt zaustavljanja	Bilo koji aspekt signala koji ne dozvoljava mašinovođi da prođe signal.
Mjesto zaustavljanja	Lokacija navedena u redu vožnje voza na kojoj je planirano zaustavljanje voza, obično radi obavljanja određene aktivnosti, kao što je omogućavanje ukrcaja i iskrcaja putnika.
Red vožnje	Dokument ili sistem koji daje detalje o redu vožnje voza/vozova na određenoj ruti.
Vremenska tačka	Lokacija identifikovana u redu vožnje voza gdje je utvrđeno određeno vrijeme. Ovo vrijeme može biti vrijeme dolaska, vrijeme polaska ili, u slučaju voza koji nije predviđen da se zaustavi na toj lokaciji, vrijeme prolaska.
Vučna jedinica	Pogonsko vozilo sposobno da se kreće samostalno i da vuče druga vozila na koja je priključeno.
Voz	Voz se definiše kao (a) vučna jedinica/e, sa ili bez priključenih vozila, sa dostupnim podacima o vozu, koja se kreće između dvije ili više definisanih tačaka prema dodijeljenoj putanji voza i identifikovana jedinstvenim brojem voza.
Sastav voza	Sastav voza je redosljed vozila u vozu. To podrazumijeva i formaciju vozila unutar voza i njihove specifične karakteristike.
Otprema voza	Obavještenje osobi koja upravlja vozom da su sve aktivnosti na stanici ili u depou završene i da je, što se tiče odgovornog osoblja, vozu dato ovlašćenje za kretanje.
Posada voza	Članovi osoblja voza, koji su sertifikovani kao kompetentni i koje je željezničko preduzeće imenovalo za obavljanje specifičnih, određenih zadataka vezanih za bezbjednost u vozu, na primjer mašinovođa ili kondukter.
Priprema voza	Proces kojim se obezbjeđuje da je voz u ispravnom stanju za ulazak u saobraćaj, da je oprema voza pravilno postavljena i da sastav voza odgovara predviđenoj ruti/rutama voza. Obuhvata spajanje ili odvajanje vozila, povezivanje ili isključivanje cijevi, servisa, kablova i označavanje zadnjeg signala. Priprema voza takođe uključuje podešavanje konfiguracije kočnica, kao i inspekcije, testove i provjere prije polaska. <i>Napomena:</i> Pokret za uključenje ili izlazak vozila iz kompozicije voza je manevarsko kretanje.

Skraćenica	Objašnjenje
AC	Naizmjenična struja
ATP	Automatska zaštita voza
CCS	Komandno-upravljački sistem i signalizacija
CEN	Evropski komitet za standardizaciju (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Konvencija o međunarodnom željezničkom prevozu (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CT	Kombinovani transport
dB	Decibeli

DC	Jednosmjerna struja
DMI	Interfejs mašinovođe
EC	Evropska zajednica
ECG	Elektrokardiogram
EIRENE	Evropska integrisana željeznička radio mreža
EN	Euro-norma
ENE	Energija
EOA	Kraj ovlašćenja
ERA	Agencija Evropske unije za željeznice
ERTMS	Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem
ETCS	Evropski sistem kontrole vozova
EU	Evropska unija
FRS	Specifikacija funkcionalnih zahtjeva
GSM-R	Globalni sistem mobilne komunikacije — Željeznica
ILU	Intermodalna utovarna jedinica
IM	Upravljač infrastrukture
INF	Infrastruktura
OPE	Upravljanje saobraćajem
OSJD	Organizacija za saradnju između željeznica
PPV/PPW	Ruska skraćenica za Prawila Polzowanii Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Pravila korišćenja željezničkih vozila u međunarodnom saobraćaju
RINF	Registar infrastrukture
RST	Vozna sredstva
RU	Željezničko preduzeće
SIL	Nivo integriteta bezbjednosti
SMS	Sistem upravljanja bezbjednošću
SPAD	Signal prošao u opasnosti
SRS	Specifikacija zahtjeva sistema
TAF	Telematske aplikacije za teret
TEN	Trans-evropska mreža
TPS	Sistem zaštite voza
TSI	Tehnička specifikacija interoperabilnosti
UIC	Međunarodna unija željeznica (Union Internationale des Chemins de fer)
LOC&PAS TSI	TSI za lokomotive i putnička vozna sredstva
CCS TSI	TSI za komandno-upravljački i signalni sistem
NOI TSI	TSI za buku
WAG TSI	TSI za vagone
PRM TSI	TSI za osobe sa smanjenom pokretljivošću

ENE TSI	TSI za energiju
INF TSI	TSI za infrastrukturu
SRT TSI	TSI za sigurnost u željezničkim tunelima

957.

Na osnovu člana 30 stav 4 Zakona o državnoj upravi („Službeni list CG”, br. 78/18, 70/21 i 52/22), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E

O IMENOVANJU DRŽAVNOG SEKRETARA U MINISTARSTVU KULTURE I MEDIJA

Za državnog sekretara u Ministarstvu kulture i medija imenuje se Luka Ilić, specijalista fizičke kulture.

Broj: 11-100/26-1085/3

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

958.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23), a shodno članu 5 Odluke o obrazovanju Savjeta za prava lica sa invaliditetom („Službeni list CG”, br. 35/24 i 105/24), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O RAZRJEŠENJU ZAMJENICE SEKRETARA SAVJETA ZA PRAVA LICA SA
INVALIDITETOM

Razrješava se zamjenica sekretara Savjeta za prava lica sa invaliditetom, mr Milica Rajković, zbog spriječenosti da obavlja poslove zamjenice sekretara Savjeta za prava lica sa invaliditetom, usljed dugotrajnog bolovanja.

Broj: 11-104/26-1143/5
Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

959.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23) i člana 5 Odluke o obrazovanju Savjeta za prava lica sa invaliditetom („Službeni list CG”, br. 35/24 i 105/24), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O IMENOVANJU ZAMJENICE SEKRETARA SAVJETA ZA PRAVA LICA SA
INVALIDITETOM

Jelena Đurišić, samostalna savjetnica III u Ministarstvu ljudskih i manjinskih prava, imenuje se za zamjenicu sekretara Savjeta za prava lica sa invaliditetom.

Broj: 11-100/26-1144/3
Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

960.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23), a shodno članu 4 Odluke o obrazovanju Savjeta za inovacije i pametnu specijalizaciju („Službeni list CG”, br.109/23, 52/24, 93/24, 98/25, 116/25 i 38/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O RAZRJEŠENJU ZAMJENICE PREDsjedNICE SAVJETA ZA INOVACIJE I
PAMETNU SPECIJALIZACIJU

Razrješava se zamjenica predsjednice Savjeta za inovacije i pametnu specijalizaciju, mr Ivana Janković-Mijanović, ranija vršiteljka dužnosti generalne direktorice Direktorata za inovacije i pametnu specijalizaciju u Ministarstvu prosvjete, nauke i inovacija.

Broj: 11-104/26-1152/3

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

961.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23) i člana 4 Odluke o obrazovanju Savjeta za inovacije i pametnu specijalizaciju („Službeni list CG”, br.109/23, 52/24, 93/24, 98/25, 116/25 i 38/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O IMENOVANJU ZAMJENICE PREDsjedNICE I DVIJE ČLANICE SAVJETA ZA
INOvACIJE I PAMETNU SPECIJALIZACIJU

Imenuju se zamjenica predsjednice i dvije članice Savjeta za inovacije i pametnu specijalizaciju, i to:

Zamjenica predsjednice,

Mr Savica Vujičić, vršiteljka dužnosti generalne direktorice Direktorata za inovacije i pametnu specijalizaciju u Ministarstvu prosvjete, nauke i inovacija;

Članice:

- Ana Anđelić, predstavnica Savjeta stranih investitora;
- Ivana Todorović, predstavnica Savjeta za konkurentnost.

Broj: 11-100/26-1149/3

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

962.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23) i člana 4 Odluke o obrazovanju Savjeta za pravednu tranziciju („Službeni list CG”, br. 59/25, 87/25, 153/25 i 37/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O RAZRJEŠENJU DVA ČLANA I SEKRETARKE SAVJETA ZA PRAVEDNU
TRANZICIJU

Razrješavaju se dva člana i sekretarka Savjeta za pravednu tranziciju, i to:

- 1) Milutin Butorović, ministar bez portfelja, član;
- 2) Ivan Bulatović, direktor Elektroprivrede Crne Gore AD Nikšić;
- 3) Danijela Čabarkapa, predstavnik Ministarstva energetike i rudarstva, sekretarka Savjeta za pravednu tranziciju.

Broj: 11-104/26-1185/3

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

963.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23) i člana 4 Odluke o obrazovanju Savjeta za pravednu tranziciju („Službeni list CG”, br. 59/25, 87/25, 153/25 i 37/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O IMENOVANJU PET ČLANOVA I SEKRETARKE SAVJETA ZA PRAVEDNU
TRANZICIJU

1. Imenuje se pet članova i sekretarka Savjeta za pravednu tranziciju, i to:

- 1) Ljubiša Pavićević, vršilac dužnosti generalnog direktora Direktorata za energetske efikasnost u Ministarstvu energetike i rudarstva, član;
- 2) Zdravko Dragaš, izvršni direktor Elektroprivrede Crne Gore AD Nikšić, član;
- 3) Duško Zarubica, generalni sekretar Saveza sindikata Crne Gore, član;
- 4) Dragutin Mitrović, član Izvršnog odbora Unije poslodavaca Crne Gore, član;
- 5) Ivana Mihajlović, zamjenica generalnog sekretara Unije slobodnih sindikata Crne Gore i savjetnica za pravna pitanja, članica.

2. Za sekretarku Savjeta za pravednu tranziciju imenuje se Brankica Cmiljanović, načelnica Direkcije za strategiju elektroenergetike u Ministarstvu energetike i rudarstva.

Broj: 11-100/26-1186/3

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

964.

Shodno članu 77 Zakona o zdravstvenoj zaštiti („Službeni list CG”, br. 91/25, 121/25 i 31/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O PRESTANKU VRŠENJA DUŽNOSTI V. D. DIREKTORA INSTITUTA ZA JAVNO
ZDRAVLJE

Dr Ivanu Samardžiću, vršiocu dužnosti direktora Instituta za javno zdravlje, prestaje vršenje navedene dužnosti zbog isteka vremena od šest mjeseci, na koje je određen za vršioca dužnosti direktora Instituta za javno zdravlje.

Broj: 11-104/26-1175/3
Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

965.

Na osnovu člana 77 Zakona o zdravstvenoj zaštiti („Službeni list CG”, br. 91/25, 121/25 i 31/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O ODREĐIVANJU VRŠIOCA DUŽNOSTI DIREKTORA INSTITUTA ZA JAVNO
ZDRAVLJE

Za vršioca dužnosti direktora Instituta za javno zdravlje određuje se dr Ivan Samardžić, specijalista epidemiologije, do imenovanja direktora u skladu sa zakonom, a najduže do šest mjeseci.

Broj: 11-100/26-1176/3
Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

966.

Na osnovu člana 61 st. 1 i 4 Zakona o državnim službenicima i namještenicima („Službeni list CG”, br. 2/18, 34/19, 8/21, 82/25, 3/26 i 33/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O ODREĐIVANJU VRŠITELJKE DUŽNOSTI GENERALNE DIREKTORICE
DIREKTORATA ZA STRATEŠKE INVESTICIJE I SARADNJU SA LOKALNOM
SAMOUPRAVOM U MINISTARSTVU JAVNIH RADOVA

Za vršiteljku dužnosti generalne direktorice Direktorata za strateške investicije i saradnju sa lokalnom samoupravom u Ministarstvu javnih radova određuje se Milica Jovović, spec. sc. menadžmenta, do postavljenja generalnog direktora ovog direktorata u skladu sa zakonom, a najduže do šest mjeseci.

Broj: 11-100/26-1199/4
Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

967.

Na osnovu člana 22 Uredbe o Vladi Crne Gore („Službeni list CG”, br. 80/08, 14/17, 28/18, 63/22 i 121/23) i čl. 3 i 4 Odluke o obrazovanju Koordinacionog tijela za usklađivanje i praćenje inspekcijskih nadzora („Službeni list CG”, br. 107/24, 114/24, 68/25 i 10/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O RAZRJEŠENJU I IMENOVANJU DVA ČLANA KOORDINACIONOG TIJELA ZA
USKLAĐIVANJE I PRAĆENJE INSPEKCIJSKIH NADZORA

1. Razrješavaju se dva člana Koordinacionog tijela za usklađivanje i praćenje inspekcijskih nadzora, i to:

- Damjan Ćulafić, ministar ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, predstavnik Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera i

- Ivana Đodić, v. d. sekretarke Ministarstva rada, zapošljavanja i socijalnog dijaloga, predstavnica Ministarstva rada, zapošljavanja i socijalnog dijaloga.

2. Imenuju se dva člana Koordinacionog tijela za usklađivanje i praćenje inspekcijskih nadzora, i to:

- Vesna Bigović, v. d. generalne direktorice Direktorata za inspekcijski nadzor u Ministarstvu ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, predstavnica Ministarstva ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera i

- Slavko Čogurić, v. d. generalnog direktora Direktorata za inspekcijske poslove u Ministarstvu rada, zapošljavanja i socijalnog dijaloga, predstavnik Ministarstva rada, zapošljavanja i socijalnog dijaloga.

Broj: 11-100/26-1218/2

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.

968.

Na osnovu člana 61 st. 1 i 4 Zakona o državnim službenicima i namještenicima („Službeni list CG”, br. 2/18, 34/19, 8/21, 82/25, 3/26 i 33/26), Vlada Crne Gore je, na sjednici od 2. aprila 2026. godine, donijela

R J E Š E N J E
O ODREĐIVANJU VRŠITELJKE DUŽNOSTI GENERALNE DIREKTORICE
DIREKTORATA ZA SARADNJU
SA DIJASPOROM U MINISTARSTVU DIJASPORE

Za vršiteljku dužnosti generalne direktorice Direktorata za saradnju sa dijasporom u Ministarstvu dijaspore određuje se Ajla Dervišević, spec. sc. međunarodnih odnosa, do postavljenja generalnog direktora ovog direktorata u skladu sa zakonom, a najduže do šest mjeseci.

Broj: 11-100/26-1205/2

Podgorica, 2. aprila 2026. godine

Vlada Crne Gore
Predsjednik,
mr **Milojko Spajić**, s.r.