



HRVATSKA KOMORA INŽENJERA
TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA

Strukovni razred inženjera željezničkog prometa
Povjerenstvo za polaganje stručnih ispita

SAŽETAK ZA POLAGANJE STRUČNOG ISPITA ZA STJECANJE STATUSA OVLAŠTENOG INŽENJERA HRVATSKE KOMORE INŽENJERA TEHNOLOGIJE PROMETA I TRANSPORTA (HKIP)

2. Posebni dio stručnog ispita

a) Legislativa organizacije i tehnologije željezničkog prometa

Obrada:

Dražen Vinšćak, dipl.ing.

Đuro Srbić, dipl. ing.

Zagreb, listopad 2010. godine



SADRŽAJ

1. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima (»Narodne novine–Međunarodni ugovori«, broj 12/2000.)
2. Uredba o potvrđivanju Europskog sporazuma o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama (AGTC) (»Narodne novine – Međunarodni ugovori«, broj 08/94)
3. Zakon o željeznici (»Narodne novine«, broj 123/03, 30/04, 79/07 i 75/09)
4. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (»Narodne novine«, broj 87/96)
5. Zakon o kombiniranom prometu (»Narodne novine«, broj 124/09)
6. Pravilnik o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu (»Narodne novine«, broj 156/08)
7. Pravilnik o značenju i uporabi signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu (»Narodne novine«, broj 126/09)
8. Pravilnik o izradi i objavljivanju voznog reda u željezničkom prometu (»Narodne novine«, broj 128/09)
9. Uputa o označivanju tračničkih vozila na HŽ-Hrvatskim željeznicama (Službeni vjesnik HŽ Hrvatskih željeznica, broj 3/93., 1/02., 6/04.)



1. ZAKON O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA OD 3. LIPNJA 1999. GODINE O IZMJENAMA KONVENCIJE O MEĐUNARODNOM ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU (COTIF) OD 9. SVIBNJA 1980. GODINE (PROTOKOL 1999.) I KONVENCIJE O MEĐUNARODNOM ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU (COTIF)

OPĆE ODREDBE

Članak 1. Međuvladina organizacija

1. Stranke ove Konvencije tvore, kao države članice, Međuvladinu organizaciju za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF), u daljnjem tekstu "Organizacija".
2. Sjedište Organizacije je Bern. Opća skupština može odlučiti o premještanju sjedišta u drugo mjesto u jednoj od zemalja članica.
3. Organizacija ima pravnu osobnost. Ima posebice ovlasti zaključivanja ugovora, stjecanja i raspolaganja pokretnom i nepokretnom imovinom i ovlasti kao stranka u sudskim postupcima.
5. Odnosi između Organizacije i Države u kojoj se nalazi njezino sjedište, reguliraju se sporazumom o sjedištu.

Članak 2. Cilj organizacije

1. Cilj Organizacije je promicati, poboljšati i olakšati, u svakom pogledu, međunarodni željeznički promet, posebice:
 - a) utvrđivanjem sustava jedinstvenog prava u sljedećim područjima prava:
 1. ugovora o međunarodnom prijevozu putnika i robe u međunarodnom direktnom željezničkom prometu, uključujući dopunski prijevoz ostalim oblicima prijevoza vezano uz jedan ugovor;
 2. ugovora o korištenju vagona kao sredstva prijevoza u međunarodnom željezničkom prometu;
 3. ugovora o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu;
 4. prijevoza opasnih tvari u međunarodnom željezničkom prometu.
 - b) pomoći pri uklanjanju, u najkraćem mogućem vremenskom roku, svih prepreka pri prijelazu granica u međunarodnom željezničkom prometu, vodeći neprestance računa o posebnim javnim interesima, u mjeri u kojoj su te prepreke u okviru odgovornosti država;
 - c) doprinosom stručnom usklađivanju u području željeznice vrednovanjem tehničkih standarda i prihvaćanjem jedinstvenih tehničkih propisa;
 - d) utvrđivanjem jedinstvenog postupka za primitak željezničkih vozila i drugih sredstava za korištenje u međunarodnom prometu;
 - e) kontrolom nad odgovarajućom primjenom pravila i preporuka utvrđenih u okviru Organizacije;
 - f) izradom sustava jedinstvenog prava, pravila i postupaka navedenim od a) do e).
2. Organizacija može
 - a) u okviru cilja navedenog pod stavkom 1. izraditi druge sustave jedinstvenog prava,
 - b) konstituirati strukturu unutar koje države članice mogu izraditi druge međunarodne konvencije čiji će cilj biti promicanje, poboljšanje ili olakšanje međunarodnog željezničkog prometa.

Članak 6. Jedinствена pravila

1. Ukoliko deklaracije nisu donesene sukladno s člankom 42., stavkom 1., prva rečenica, međunarodni željeznički promet i odobrenje za korištenje željezničkih sredstava u međunarodnom prometu ravna se prema:
 - a) "Jedinstvenim pravilima glede Ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (CIV)", Dodatak A Konvenciji;
 - b) "Jedinstvenim pravilima vezanim uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM)", Dodatak B Konvenciji;
 - c) "Propisu o Međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID)", Dodatak C Konvenciji;
 - d) "Jedinstvenim pravilima o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu (CUV)", Dodatak D Konvenciji;
 - e) "Jedinstvenim pravilima o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI)", Dodatak E Konvenciji;



- f) "Jedinstvenim pravilima o vrednovanju tehničkih standarda i prihvaćanju jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom prometu (APTU)", Dodatak F Konvenciji;
- g) "Jedinstvenim pravilima o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF)", Dodatak G Konvenciji;
- h) ostalim sustavima jedinstvenog prava koje će Organizacija izraditi prema članku 2., stavku 2., pod a), a koji su također u dodatku Konvencije.

**JEDINSTVENA PRAVILA GLEDE UGOVORA O MEĐUNARODNOM ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU
PUTNIKA (CIV - Dodatak A Konvenciji)
Članak 1. Djelokrug**

1. Ova Jedinstvena pravila vrijede za svaki ugovor o željezničkom prijevozu putnika, uz naknadu ili besplatno, kad je polazište i odredište u različitim državama članicama, bez obzira na mjesto stalnog boravišta ili mjesto poslovanja i nacionalnosti strana u ugovoru o prijevozu.
2. Kad međunarodni prijevoz, koji je predmet samo jednog ugovora, uključuje cestovni ili riječni prijevoz u unutrašnjem prometu države članice, kao dopuna pograničnog željezničkog prijevoza, vrijede ova Jedinstvena pravila.
3. Kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz, kao dodatak željezničkom prijevozu, ova Jedinstvena pravila vrijede ako se pomorski ili pogranični riječni prijevoz obavlja putem usluga uključenih u popis usluga predviđenih u članku 24. st. 1. Konvencije.
4. Ova Jedinstvena pravila također vrijede kad je riječ o obvezama prijevoznika u slučaju usmrćenja ili osobne povrede, za putnike koji prate pošiljku čiji je prijevoz izvršen sukladno s Jedinstvenim pravilima CIM.
5. Ova Jedinstvena pravila ne primjenjuju se na prijevoz obavljen između postaja koje se nalaze na teritoriju susjednih država, kad infrastrukturom tih postaja upravlja jedan ili više upravitelja, podređenih samo jednoj od tih država.
6. Svaka država koja je ugovorna strana Konvencije glede međunarodnog direktnog željezničkog putničkog prometa koji je usporediv s ovim Jedinstvenim pravilima, pri davanju molbe za pristup Konvenciji izjavljuje da će primjenjivati ta Jedinstvena pravila samo na prijevoz obavljen na dijelu infrastrukture koji se nalazi na njezinom teritoriju. Taj dio željezničke infrastrukture mora biti jasno određen i povezan sa željezničkom infrastrukturom države članice. Kada država da gore navedenu izjavu, ova Jedinstvena pravila vrijede samo pod uvjetom
 - a) da se mjesto polaska ili odredišta, kao pravac određen u ugovoru o prijevozu, nalazi na specificiranoj infrastrukturi ili
 - b) da specificirana infrastruktura povezuje infrastrukturu dviju država članica i da je označena kao ruta za tranzitni prijevoz.
7. Država koja je pridržala pravo sukladno sa st. 6., može ga povući u bilo kojem trenutku, izvješćujući o tome depozitara. Povlačenje stupa na snagu mjesec dana pošto depozitar o tome obavijesti države članice. Izjava prestaje važiti kad Konvencija spomenuta u st. 6., prva rečenica, prestane važiti za tu državu.

**JEDINSTVENA PRAVILA VEZANA UZ UGOVOR O MEĐUNARODNOM ŽELJEZNIČKOM
PRIJEVOZU ROBE (CIM - Dodatak B Konvenciji)
I. OPĆE ODREDBE
Članak 1. Djelokrug**

1. Ova Jedinstvena pravila vrijede za svaki ugovor o prijevozu robe uz naknadu kad je mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku u različitim državama članicama, bez obzira na mjesto poslovanja i nacionalnost strana u ugovoru o prijevozu.
2. Ova Jedinstvena pravila također važe za ugovore o željezničkom prijevozu robe uz naknadu, kad se mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku nalaze u različitim državama članicama, od kojih je barem jedna država članica, a strane u ugovoru su suglasne da ugovor podliježe ovim Jedinstvenim pravilima.



3. Kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora, uključuje cestovni ili riječni prijevoz u unutrašnjem prometu države članice, kao dodatak pograničnom željezničkom prijevozu, primjenjuju se ova Jedinствена pravila.
4. Kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz kao dodatak željezničkom prijevozu, ova Jedinствена pravila vrijede ako se pomorski ili riječni prijevoz obavlja na uslugama koje su uključene u popis usluga predviđenih u članku 24. st. 1. Konvencije.
5. Ova Jedinствена pravila ne odnose se na prijevoz obavljen između postaja smještenih na području susjednih država, kad infrastrukturom tih postaja upravlja jedan ili više direktora podređenih samo jednoj od tih država.
6. Svaka država koja je ugovorna strana konvencije glede međunarodnog direktnog željezničkog robnog prometa koji je usporediv s ovim Jedinственим pravilima može, pri podnošenju molbe za pristup Konvenciji, izjaviti da će primjenjivati ta Jedinствена pravila samo na prijevoz obavljen na dijelu infrastrukture koji se nalazi na njezinom teritoriju. Taj dio željezničke infrastrukture mora biti jasno određen i povezan sa željezničkom infrastrukturom države članice. Kada država daje gore spomenutu izjavu, ova Jedinствена pravila vrijede samo pod uvjetom:
- a) da se mjesto preuzimanja robe ili mjesto određeno za isporuku, kao i ruta određena u ugovoru o prijevozu, nalaze na navedenoj infrastrukturi ili
 - b) da navedena infrastruktura povezuje infrastrukturu dviju država članica i da je označena u ugovoru o prijevozu kao ruta za provoz.
7. Država koja je pridržala pravo sukladno sa st. 6. može ga povući u bilo kojem trenutku uz obavijest depozitaru o tome. Povlačenje stupa na snagu mjesec dana pošto depozitar obavijesti o tome države članice. Izjava prestaje važiti kad Konvencija spomenuta u st. 6., prva rečenica, prestane važiti za tu državu.

**PROPIS O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU OPASNIH TVARI ŽELJEZNICOM
(RID - Dodatak C Konvenciji)
Članak 1. Djelokrug**

1. Propis se primjenjuje:
- a) na međunarodni željeznički prijevoz opasnih tvari na području država članica,
 - b) na prijevoz koji dopunjuje željeznički prijevoz za koji važe Jedinствена pravila CIM, ovisno o međunarodnim pravilima koja se primjenjuju na druge oblike prijevoza, kao i aktivnosti navedene u Aneksu ovom propisu.
2. Opasne tvari zabranjene u Aneksu za prijevoz, ne smiju se prihvatiti za međunarodni prijevoz.
- Članak 2. IZUZEĆA**
- Ovaj propis se ne primjenjuje, u potpunosti ili djelomično, za prijevoz opasnih tvari za koje je predviđeno izuzeće u Aneksu. Izuzeće se može osigurati samo kad količina ili priroda izuzetog tereta ili ambalaže omogućava sigurnost prijevoza.

**JEDINSTVENA PRAVILA O UGOVORIMA ZA KORIŠTENJE VOZILA U MEĐUNARODNOM
ŽELJEZNIČKOM PROMETU (CUV - Dodatak D Konvenciji)
Članak 1. Djelokrug**

Ova Jedinствена pravila primjenjuju se na dvostrane ili višestranе ugovore o korištenju željezničkih vozila kao sredstva za prijevoz u skladu s Jedinственим pravilima CIV i u skladu s Jedinственим pravilima CIM.

Članak 2. Definicije

U svrhu ovih Jedinствених pravila, izraz

- a) "željezničko prijevozno poduzeće" znači privatno ili javno poduzeće koje je ovlašteno prevoziti osobe ili robu i koje osigurava vuču;
- b) "vozilo" znači takvo vozilo, pogodno za kretanje na svojim kotačima po željezničkim tračnicama, koje nema vlastiti pogon;
- c) "vlasnik ili upravitelj" (keeper) znači osobu koja, kao vlasnik ili osoba koja ima pravo raspolaganja vozilom, ekonomski opravdano stalno koristi vozilo kao sredstvo prijevoza;

d) "domicilna postaja" znači mjesto upisano na vozilu i u koje se vozilo može ili mora vratiti, sukladno s uvjetima ugovora o korištenju.

Članak 3. Oznake ili natpisi na vozilu

1. Unatoč pravilima o tehničkom prijemu vozila za promet u međunarodnom prijevozu, osoba koja osigurava vozilo na temelju ugovora spomenutog u članku 1., mora osiguravati da na vozilu bude upisano:

- a) oznaka vlasnika;
- b) gdje je primjenjivo, oznaka željezničkog prijevoznog poduzeća, voznom parku kojega vozilo pripada;
- c) gdje je primjenjivo, oznaka domicilne postaje;
- d) ostale oznake i natpisi dogovoreni ugovorom o korištenju.

2. Znakovi i natpisi predviđeni u stavku 1. mogu se popuniti elektronskim identifikacijskim znakovima.

JEDINSTVENA PRAVILA O UGOVORU O KORIŠTENJU INFRASTRUKTURE U MEĐUNARODNOM ŽELJEZNIČKOM PROMETU (CUI - Dodatak E Konvenciji)

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1. Djelokrug

1. Ova Jedinствена pravila vrijede za svaki ugovor o korištenju željezničke infrastrukture u svrhu međunarodnog prava u okviru značenja Jedinствениh pravila CIV i Jedinствениh pravila CIM. Ona su također primjenjiva, bez obzira na mjesto poslovanja i nacionalnost ugovornih strana. Ova Jedinствена pravila primjenjiva su čak i onda kad željezničkom infrastrukturom upravljaju ili je koriste države ili državne institucije ili organizacije.

2. Ovisno o članku 21., ova Jedinствена pravila ne primjenjuju se na druge pravne odnose, kao što su posebice

- a) odgovornost prijevoznika ili upravitelja prema njihovim djelatnicima ili drugim osobama, usluge kojih oni koriste za obavljanje njihovih zadaća,
- b) odgovornost prema svakom drugom prijevozniku ili upravitelju s jedne strane i trećoj stranci s druge strane.

Članak 2. Deklaracija o odgovornosti u slučaju usmrćenja ili tjelesne povrede

1. Svaka država može, u bilo kojem trenutku, izjaviti da neće za žrtve nezgoda koje se dogode na njezinom teritoriju, primjenjivati sve odredbe o odgovornosti u slučaju usmrćenja ili ranjavanja (smrt, ranjavanje ili druga tjelesna ili mentalna povreda), kada su žrtve državljanji, ili imaju mjesto boravišta u toj državi.

2. Država koja je dala izjavu u skladu sa st. 1. može je u bilo kojem trenutku povući priopćenjem depozitaru. To povlačenje stupa na snagu mjesec dana nakon dana kad je depozitar o tome obavijestio države članice.

Članak 3. Definicije

U svrhu ovih Jedinствениh pravila, izraz

- a) "željeznička infrastruktura" znači sve željezničke pruge i stabilne instalacije ukoliko su nužne za prometovanje željezničkih vozila i sigurnost prometa;
- b) "upravitelj" znači osobu koja daje na raspolaganje željezničku infrastrukturu;
- c) "prijevoznik" znači osobu koja prevozi osobe ili robu u međunarodnom željezničkom prijevozu na temelju Jedinствениh pravila CIV ili Jedinствениh pravila CIM;
- d) "pomoćnik" znači djelatnike ili druge osobe, usluge kojih prijevoznik ili upravitelj koristi u izvršavanju ugovora kad ti djelatnici ili druge osobe djeluju u okviru svojih funkcija;
- e) "treća stranka" znači svaku drugu osobu koja nije ni upravitelj, ni prijevoznik ni pomoćnik;
- f) "dopusnica" znači ovlaštenje u skladu sa zakonima i propisima države gdje prijevoznik ima mjesto poslovanja svoje glavne djelatnosti, za obavljanje djelatnosti prijevoza željeznicom;
- g) "uvjerenje o sigurnosti" znači dokument kojim se potvrđuje, u skladu sa zakonima i propisima države u kojoj se korištena infrastruktura nalazi, da ukoliko je riječ o prijevozniku - interni ustroj poduzeća, kao i - osoblje i vozila koji će se koristiti na infrastrukturi udovoljavaju uvjetima glede sigurnosti, kako bi osigurali uslugu koja neće ugroziti infrastrukturu.

Članak 4. Obvezno pravo

Ako nije drukčije predviđeno u ovim Jedinствениm pravilima, svaki uvjet koji bi, izravno ili neizravno, derogirao ova Jedinствена pravila, poništava se. Poništenje takvog uvjeta ne uključuje poništenje



drugih odredbi ugovora. Ipak, ugovorne strane mogu preuzeti veću odgovornost i teže obveze od onih predviđenih Jedinstvenim pravilima ili utvrditi maksimalni iznos odštete za gubitak ili štetu imovine.

JEDINSTVENA PRAVILA O VREDNOVANJU TEHNIČKIH STANDARDA I PRIHVAĆANJU JEDINSTVENIH TEHNIČKIH PROPISA PRIMJENJIVIH NA ŽELJEZNIČKA SREDSTVA NAMIJENJENA KORIŠTENJU U MEĐUNARODNOM PROMETU (APTU - Dodatak F Konvenciji)

Članak 1. OKVIR

Ova Jedinstvena pravila utvrđuju, za željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom željezničkom prometu, postupak za vrednovanje tehničkih standarda i prihvaćanje jedinstvenih tehničkih propisa.

Članak 2. DEFINICIJE

Za svrhe ovih Jedinstvenih pravila i njihovih aneksa, izraz

- a) "ugovorna država" znači državu članicu Organizacije koja nije dala izjavu glede ovih Jedinstvenih pravila, sukladno s člankom 42. st. 1., prva rečenica, Konvencije;
- b) "međunarodni promet" znači promet željezničkih vozila po željezničkim tračnicama na području najmanje dviju ugovornih država;
- c) "željezničko prijevozno poduzeće" znači privatno ili javno poduzeće koje je ovlašteno prevoziti putnike i robu i koje osigurava vuču;
- d) "upravitelj infrastrukturom" znači poduzeće ili vlasti koje upravljaju željezničkom infrastrukturom;
- e) "željeznička sredstva" znači željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom prometu, posebice željeznička vozila i željeznička infrastruktura;
- f) "željezničko vozilo" znači vozilo prikladno za kretanje na vlastitim kotačima po željezničkim tračnicama sa ili bez vuče;
- g) "vučna jedinica" znači željezničko vozilo predviđeno kao sredstvo za vuču;
- h) "teretni vagon" znači željezničko vozilo koje nema vlastitu vuču, a namijenjeno je prijevozu robe;
- i) "putnički vagon" znači željezničko vozilo koje nema vlastitu vuču, a namijenjeno je prijevozu putnika;
- j) "željeznička infrastruktura" znači željezničke pruge i stabilne uređaje, u onoj mjeri u kojoj su nužni za prometovanje željezničkih vozila i sigurnost prometa;
- k) "tehnički standardi" znači tehničku specifikaciju koju prihvaća priznato nacionalno ili međunarodno tijelo za standardizaciju, u skladu s postupcima za nju primjenjivih; tehnička specifikacija pripremljena u okviru Europskih zajednica tretirat će se kao tehnički standard;
- l) "tehnički propis" znači pravilo, osim tehničkih standarda, koje se odnosi na izgradnju, rad, održavanje ili postupak glede željezničkih sredstava.

JEDINSTVENA PRAVILA O TEHNIČKOM ODOBRENJU ZA PRIHVATLJIVOST ŽELJEZNIČKIH SREDSTAVA NAMIJENJENIH ZA KORIŠTENJE U MEĐUNARODNOM PROMETU (ATMF -

Dodatak G Konvenciji)

Članak 1. Okvir

Ova Jedinstvena pravila određuju postupak za tehničko odobrenje za prihvatljivost za željeznička vozila i druga željeznička sredstva radi uključivanja ili korištenja u međunarodnom prometu.

Članak 2. Definicije

U svrhu ovih Jedinstvenih pravila izraz:

- a) "ugovorne države" znači državu članicu Organizacije koja nije dala izjavu glede ovih Jedinstvenih pravila sukladno s člankom 42. st. 1., prva rečenica Konvencije;
- b) "međunarodni promet" znači prometovanje željezničkih vozila po željezničkim tračnicama na području najmanje dviju ugovornih država;
- c) "željezničko prijevozno poduzeće" znači privatno ili javno poduzeće koje je ovlašteno prevoziti putnike i robu i koje osigurava vuču;
- d) "upravitelj infrastrukturom" znači svako poduzeće ili upravu koja upravlja željezničkom infrastrukturom;
- e) "vlasnik ili upravitelj" (keeper) znači osobu koja, kao vlasnik ili onaj koji ima pravo raspolaganja, gospodarski iskorištava željezničko vozilo neprekidno, kao sredstvo prijevoza;
- f) "tehničko odobrenje za prihvatljivost" znači postupak ovlaštene uprave za uključivanje željezničkog vozila ili drugih željezničkih sredstava za korištenje u međunarodnom prometu;
- g) "dozvola za prototipno vozilo" (dozvola za određeni tip konstrukcije vozila) znači postupak vezan uz tip konstrukcije željezničkog vozila, koji provodi ovlašteno tijelo, pri čemu se, pojednostavljenim



postupkom odobrava izdavanje uporabne dozvole serijskim vozilima koja odgovaraju tom tipu konstrukcije, odnosno prototipu;

h) "uporabna dozvola" znači pravo, kojeg je odobrilo ovlašteno tijelo, za svako pojedino željezničko vozilo za uključivanje u međunarodni promet;

i) "željezničko vozilo" znači vozilo prikladno za kretanje na svojim vlastitim kotačima po željezničkim tračnicama sa ili bez vuče;

j) "ostala željeznička sredstva" znači željeznička sredstva namijenjena za korištenje u međunarodnom prometu, a koja nisu željezničko vozilo.



2. AGC SPORAZUM

Article 1

For the purposes of this Agreement:

- a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;
- b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:
 - i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);
 - ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
 - iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in i) and ii));
- c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as "international combined transport network" which they intend to undertake within the framework of national programmes. The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Annex I

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

- C-E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka
- C-E 69 (Murakeresztér-) Kotoriba-Čakovec (-Središće)
- C-E 70 (Dobova-) Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik (-Šid)
- C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Oštarije-Rijeka
- C-E 702 (Središće-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Bogojevo)
- C-E 751 Zagreb-Sunja-Volinja (-Dobrljin-Bihać-Ripač-) Strmica-Knin- Split Šibenik
- C-E 753 Zagreb-Karlovac-Oštarije-Gospić-Knin-Zadar
- C-E 771 (Bogojevo-) Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac (-Bosanski Šamac-Sarajevo-Čapljina-) Metković-Ploče
- C 773 (Magyarbóly-) Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

Annex II

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT CROATIA

Rijeka Slavonski Brod	Split Zagreb
--------------------------	-----------------

Border crossing points of importance for international combined transport

- Savski Marof (HZ) - Dobova (SZ)
- Erdut (HZ) - Bogojevo (JZ)
- Tovarnik (HZ) - Sid (JZ)
- Slavonski Šamac (HZ) - Bosanski Šamac (ZBH)

Metković (HZ) - Čapljina (ZBH)
 Volinja (HZ) - Dobrljin (ZBH)
 Strmica (HZ) - Ripač (ZBH)
 Šapjane (HZ) - Ilirska Bistrica (SZ)
 Lupoglav (HZ) - Podoorje (SZ)

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		New lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)	(not specified)	2
2. Vehicle loading gauge		UIC B ^{2/}	UIC C ^{2/}
3. Minimum distance between track centres ^{1/}		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ^{1/}	(not specified)	(not specified)	12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

^{1/} Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

^{2/} UIC: International Union of Railways.

^{3/} Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).



B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values ^{2/}
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

3. ZAKON O ŽELJEZNICI

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuje ustrojstvo željezničkog sustava, način i uvjeti obavljanja željezničkog prijevoza, status željezničke infrastrukture i uvjeti pristupa na željezničku infrastrukturu, usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa za koje Republika Hrvatska osigurava dio sredstava, te sustav regulacije u djelatnosti željezničkog prijevoza.

Pojmovi

Članak 2.

Pojedini izrazi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

- *Dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu* je upravni akt kojim se željezničkom prijevozniku priznaje sposobnost obavljanja svih ili pojedinih vrsta usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu,
- *Dozvola za upravljanje željezničkom infrastrukturom* je upravni akt kojim upravitelj infrastrukture stječe pravo upravljanja željezničkom infrastrukturom,
- *Izvjешće o mreži* je detaljan prikaz raspoložive željezničke infrastrukture namijenjen željezničkim prijevoznicima, koji sadrži opća pravila, rokove, postupke i kriterije u vezi određivanja pristojbi i kriterije za raspodjelu kapaciteta, te druge informacije o uvjetima za pristup infrastrukturi,
- *Infrastrukturni kapacitet* je ukupan broj trasa vlakova, koji omogućuje željeznička infrastruktura, a koristi se temeljem voznog reda,
- *Infrastrukturni pojas* je područje unutar granica zemljišta koje funkcionalno služi za uporabu, održavanje, te tehnološka unaprjeđenja i razvoj infrastrukturnih kapaciteta,
- *Javni prijevoz* je prijevoz putnika i/ili stvari dostupan svakom pod jednakim uvjetima, a kojeg željeznički prijevoznik obavlja na temelju sklopljenog ugovora o prijevozu,
- *Kombinirani prijevoz* je prijevoz stvari tijekom kojeg teretno vozilo, teretno vozilo s prikolicom, tegljač s poluprikolicom sa ili bez vučnog vozila, izmjenjiva platforma ili kontejner od 20 stopa ili više, koristi cestu za početnu ili završnu dionicu puta, a na drugim dionicama koristi željeznicu ili unutarnji plovni put ili morski prijevoz,
- *Mreža* je cjelokupna željeznička infrastruktura koju posjeduje i/ili kojom upravlja upravitelj infrastrukture,
- *Međunarodna grupacija* je svaka udruga koju čine najmanje dva željeznička prijevoznika osnovana u različitim državama radi pružanja usluga u međunarodnom željezničkom prijevozu,
- *Međunarodni prijevoz tereta* je prijevoz tereta kod kojih teret prelazi najmanje jednu državnu granicu. Vlak s međunarodnim teretom se može dopunjavati i/ili dijeliti pri čemu pojedini dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta ili odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze najmanje jednu državnu granicu,
- *Prijevoz za vlastite potrebe* je prijevoz osoba i/ili stvari u željezničkom prijevozu, koji se obavlja za potrebe upravitelja infrastrukture ili potrebe željezničkog prijevoznika,
- *Rješenje o sigurnosti* je upravni akt izdan od nadležnoga tijela kojim željeznički prijevoznik, pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe i/ili željeznički promet za potrebe gradnje, rekonstrukcije i održavanja na željezničkim prugama, dokazuju da ispunjavaju sve propisane uvjete za sigurno obavljanje prijevoza na pojedinoj željezničkoj pruzi ili željezničkoj mreži.
- *Rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom* je upravni akt izdan od nadležnoga tijela kojim upravitelj infrastrukture dokazuje da ispunjava uvjete za sigurno upravljanje prometom i održavanje željezničke infrastrukture, u skladu s ovim Zakonom i ostalim propisima o sigurnosti u željezničkom prometu.
- *Upravitelj infrastrukture* je pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom,
- *Vozni red* je akt upravitelja infrastrukture koji određuje sva planirana kretanja vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi,
- *Željeznički prijevoz* je djelatnost koja obuhvaća prijevoz putnika i robe i/ili vuču vlakova,
- *Željeznički prijevoznik* je svaka domaća i inozemna pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu i rješenje o sigurnosti izdane od mjerodavnog tijela,
- *Željeznički sustav* obuhvaća željeznički prijevoz i željezničku infrastrukturu.

NN 75/09

NN 75/09

– *Osuvremenjivanje željezničke infrastrukture* je izvođenje radova, rekonstrukcija i adaptacija prema propisima koji uređuju gradnju. NN 79/07

Ustrojstvo željezničkog sustava

Članak 3.

Željeznički sustav uspostavljen ovim Zakonom temelji se na načelu razdvajanja željezničkog prijevoza i željezničke infrastrukture.

II. USLUGE U ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU

Vrste usluga

Članak 4.

- (1) Usluge u željezničkom prijevozu su usluge javnog prijevoza i prijevoz za vlastite potrebe.
- (2) Usluge javnog prijevoza, iz stavka 1. ovoga članka, obavljaju se prema tržišnim uvjetima, na temelju ugovora o prijevozu, osim ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.

Željeznički prijevoznik

Članak 5.

- (1) Željezničkim prijevoznikom smatra se svaka domaća i inozemna pravna osoba koja ima dozvolu za obavljanje usluga javnog prijevoza i rješenje o sigurnosti.
- (2) Željezničkim prijevoznikom, u smislu odredbi ovoga Zakona, smatra se i međunarodna grupacija. Dozvola za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu

Članak 6.

- (1) Rješenje kojim se dozvoljava obavljanje usluga javnog prijevoza (u daljnjem tekstu: dozvola) na zahtjev domaće pravne osobe izdaje ministarstvo mjerodavno za željeznički promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo).
- (2) Za dobivanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka pravna osoba mora ispunjavati sljedeće uvjete:

1. da ima sjedište na teritoriju Republike Hrvatske,
2. da je registrirana za obavljanje djelatnosti željezničkog prijevoza (sa ili bez vuče vlakova ili samo vuču vlakova) za usluge za koje traži dozvolu,
3. da protiv nje nije pokrenut ili je u tijeku stečajni postupak,
4. da član njezine uprave nije pravomoćno osuđen u trajanju jedne ili više godina za kazneno djelo u gospodarskom poslovanju, kazneno djelo protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, povrede prava na rad i drugih prava iz rada, izbjegavanje carinskog nadzora i neplaćanje carine i drugih davanja koja se plaćaju u carinskom postupku u slučaju prijevoznika koji traži dozvolu za međunarodni prijevoz roba koja podliježu carinskim postupcima,
5. da je financijski sposoban, što znači da svoje sadašnje i buduće obveze može pod normalnim uvjetima poslovanja ispuniti u određenom roku,
6. da u radnom odnosu ima stručne djelatnike koji mogu osigurati visok stupanj sigurnosti prijevoza,
7. da raspolaže kvalitetnim voznim parkom i drugom odgovarajućom tehničkom opremljenošću,
8. da je osiguran kod osiguravajućeg društva, te sposoban namiriti moguću odštetu na temelju odgovornosti nastale u obavljanju njegove djelatnosti, te da može pružiti jamstva za pokriće štete u slučaju udesa u odnosu na putnike, prtljagu, teret, poštu, treće osobe i okoliš u skladu sa zakonom i drugim propisima, te međunarodnim ugovorima koji obvezuju Republiku Hrvatsku.

- (3) Svakoj pravnoj osobi koja ispunji uvjete iz stavka 2. ovoga članka izdat će se dozvola za obavljanje usluge javnog prijevoza za koju je podnijela zahtjev.

- (4) Dozvola iz stavka 1. ovoga članka ne daje pravo željezničkom prijevozniku pristup na željezničku infrastrukturu.

- (5) Uvjete koje mora ispunjavati željeznički prijevoznik iz stavka 2. ovoga članka detaljnije se razrađuju propisom koji donosi ministar mjerodavan za željeznički promet (u daljnjem tekstu: ministar) uz suglasnost ministra financija. Ministar financija daje suglasnost na uvjete stavka 2. točke 5. i 8. ovoga članka.

Članak 7.

- (1) Dozvola se izdaje u pravilu na rok od 5 godina, s mogućnošću produženja.
- (2) Ovisno o opsegu i visini ulaganja u prijevozna sredstva, kada se gospodarski učinci ulaganja ne mogu ostvariti u roku 5 godina, dozvola se može dati na rok duži od 5 godina, ali ne duži od 20 godina.



(3) U slučaju produženja dozvole u smislu stavka 1. ovoga članka željeznički prijevoznik mora dokazati da ispunjava sve uvjete iz članka 6. stavka 2. ovoga Zakona.

(4) O svim promjenama koje utječu na valjanost dozvole, Ministarstvo je dužno izvjestiti sve države s kojima Republika Hrvatska ima sklopljene međunarodne ugovore o međusobnom priznanju dozvola.

Članak 8.

Željeznički prijevoznik za sve vrijeme važenja dozvole mora ispunjavati uvjete iz članka 6. stavka 2. ovoga Zakona, osim u slučajevima kada je ovim Zakonom propisano drugačije.

Članak 9.

(1) Ako se utvrdi da željeznički prijevoznik ne ispunjava uvjet iz članka 6. stavka 2. točke 5. ovoga Zakona, pod uvjetom da nije ugrožena sigurnost željezničkog prometa, Ministarstvo će narediti željezničkom prijevozniku da otkloni nedostatke u roku koji ne može biti duži od šest mjeseci.

(2) Dozvola se oduzima trajno ako:

1. željeznički prijevoznik prestane ispunjavati neki od uvjeta iz članka 6. stavka 2. osim uvjeta iz točke 5.,
2. ako u roku iz stavka 1. ovoga članka ne otkloni nedostatke u pogledu financijske sposobnosti sukladno stavku 1. ovoga članka.

Članak 10.

(1) Ako željeznički prijevoznik ne započne s obavljanjem djelatnosti za koju je dobio dozvolu u roku šest mjeseci od njenog izdavanja ili prestane obavljati djelatnost duže od šest mjeseci Ministarstvo će donijeti rješenje o oduzimanju dozvole.

(2) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka, ako željeznički prijevoznik podnese novi zahtjev i dokaže da ispunjava propisane uvjete, može mu se izdati nova dozvola.

(3) Iznimno, na zahtjev željezničkog prijevoznika, Ministarstvo može dozvoliti prekid obavljanja djelatnosti na vrijeme duže od šest mjeseci, ako to zahtijevaju nastale okolnosti i posebnost usluga javnog prijevoza koje obavlja željeznički prijevoznik.

Članak 11.

(1) Željeznički prijevoznik dužan je u roku 30 dana prijaviti Ministarstvu statusne promjene, te svaku promjenu činjenica ili okolnosti od značaja za obavljanje djelatnosti odnosno izdavanje dozvole.

(2) Po primitku prijave iz stavka 1. ovoga članka Ministarstvo odlučuje ovisno o opsegu nastale promjene, te da li postoji potreba podnošenja novog zahtjeva za izdavanje nove dozvole.

(3) Ako Ministarstvo utvrdi da su promjene iz stavka 1. ovoga članka takvog značaja da zahtijevaju izdavanje nove dozvole, do njezinog izdavanja željeznički prijevoznik može nastaviti obavljanje onih prijevoznih usluga i u onoj mjeri u kojoj mu je to dopuštala ranija dozvola, osim u slučaju oduzimanja ranije dozvole zbog ugrožavanja sigurnosti prometa.

(4) Protiv rješenja Ministarstva o izdavanju i oduzimanju dozvole može se pokrenuti upravni spor.

Priznavanje stranih dozvola

Članak 12.

(1) Na teritoriju Republike Hrvatske priznaju se dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od mjerodavnih tijela drugih država u skladu s međunarodnim ugovorom o međusobnom priznavanju dozvola.

(2) Od dana pristupanja Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije priznat će se dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od mjerodavnih tijela drugih država članica Europske unije.

(3) U slučaju sumnje da željeznički prijevoznik koji ima dozvolu mjerodavnog tijela druge države, ne ispunjava uvjete za obavljanje djelatnosti za koju je dobio dozvolu, Ministarstvo je dužno o tome bez odgađanja izvjestiti mjerodavno tijelo druge države koje je izdalo dozvolu.

Uvjeti sigurnosti

Članak 13.

(1) Za obavljanje usluga javnog prijevoza na prugama željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, pored dozvole iz članka 6. ovoga Zakona, željeznički prijevoznik mora ispunjavati uvjete sigurnosti, radi sigurnog odvijanja prometa na pojedinoj željezničkoj pruzi ili željezničkoj mreži.

~~(2) Ispunjavanje uvjeta sigurnosti dokazuje se rješenjem o sigurnosti koje na zahtjev željezničkog prijevoznika izdaje Ministarstvo.~~

~~(3) Rješenje iz stavka 2. ovoga članka izdaje se na vrijeme od pet godina s mogućnošću produženja na zahtjev željezničkog prijevoznika.~~

(4) Za dobivanje rješenja o sigurnosti željeznički prijevoznik mora ispunjavati sljedeće uvjete:

1. tehničke uvjete i uvjete za vožnju propisane za obavljanje prijevoznih usluga u željezničkom prometu,
2. da je osoblje koje zapošljava za upravljanje i praćenje vlakova kojima se obavljaju usluge prijevoza, odgovarajuće osposobljeno za primjenu prometnih pravila o sigurnosti u željezničkom prometu,
3. da vozni park kojeg će koristiti za obavljanje djelatnosti prijevoza na prugama željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, ispunjava sve uvjete propisane zakonom koji se uređuje sigurnost u željezničkom prometu.

~~(5) Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da su nastupile okolnosti zbog kojih imalac rješenja o sigurnosti više ne ispunjava uvjete iz stavka 4. ovoga članka, Ministarstvo će rješenjem ukinuti rješenje o sigurnosti.~~

~~(6) Ako se inspekcijskim nadzorom utvrde određene nepravilnosti, a koje bitno ne utječu na sigurnost željezničkog prometa, mjerodavni inspektor i drugi ovlašteni državni službenik rješenjem će narediti njihovo otklanjanje i odrediti rok u kojem je imalac rješenja to dužan učiniti.~~

~~(7) Ako imalac rješenja o sigurnosti ne otkloni utvrđene nepravilnosti u roku određenom za njihovo otklanjanje, Ministarstvo donosi rješenje kojim se ovo rješenje ukida.~~

~~(8) Protiv rješenja o sigurnosti Ministarstva iz stavka 2. i 5. ovoga članka, može se pokrenuti upravni spor.~~

(9) Uvjeti iz stavka 4. ovoga članka detaljnije se razrađuju propisom kojeg donosi ministar.

Članak 14.

(1) Pravna osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora imati rješenje o sigurnosti.

~~(2) Odredbe članka 13. ovoga Zakona na odgovarajući se način primjenjuju i na pravne osobe koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe.~~

NN 120/08

NN 120/08

III. ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Status željezničke infrastrukture

Članak 15.

(1) Željeznička infrastruktura je javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, kojeg mogu koristiti svi zainteresirani željeznički prijevoznici, pod jednakim uvjetima, na način propisan ovim Zakonom.

(2) Na željezničkoj infrastrukturi, željeznički prijevoz obavlja se pod uvjetima utvrđenim propisima kojima se osigurava sigurnost željezničkog prometa.

(3) Željezničku infrastrukturu, u smislu odredbi ovoga Zakona, čine: donji i gornji ustroj željezničke pruge, objekti na pruzi, signalno-sigurnosna, telekomunikacijska, elektrovučna, elektroenergetska i druga postrojenja i uređaji na pruzi, željezničko-cestovni prijelazi, oprema pruge, zgrade u funkciji reguliranja i organiziranja željezničkog prometa, te održavanja infrastrukture, kao i zemljište na kojem se nalaze navedeni objekti i postrojenja.

(4) Detaljnije određivanje sastavnih dijelova željezničke infrastrukture, iz stavka 3. ovoga članka, utvrđuje se propisom kojeg donosi ministar.

Upravljanje željezničkom infrastrukturom

Članak 16.

(1) Upravljanje željezničkom infrastrukturom djelatnost je od javnog interesa. Osnovne funkcije upravitelja infrastrukture su: izgradnja željezničke infrastrukture i investiranje u željezničku infrastrukturu, održavanje i osuvremenjivanje željezničke infrastrukture, upravljanje sustavom sigurnosti željezničke infrastrukture, osiguravanje pristupa i dodjela infrastrukturnih kapaciteta svim željezničkim prijevoznicima koji ispunjavaju uvjete propisane ovim Zakonom, određivanje pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrada i objavljivanje voznog reda te organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza.

(2) Djelatnost, iz stavka 1. ovoga članka, obavlja Upravitelj infrastrukture, pravna osoba koju odredi vlasnik željezničke infrastrukture, osim ako ovim Zakonom nije drugačije određeno.

Članak 17.

(1) Za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom, Upravitelj infrastrukture, iz članka 16. stavka 2. ovoga Zakona, mora imati dozvolu za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

(2) Za dobivanje dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom, Upravitelj infrastrukture mora ispunjavati uvjete iz članka 6. stavak 2. točke 1., 3., 4. i 5. ovoga Zakona.

NN 75/09

(3) Za dobivanje rješenja o sigurnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom, Upravitelj željezničke infrastrukture mora ispunjavati sljedeće uvjete:

- odgovarajuće tehničke uvjete i uvjete za organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza,
- da željeznička infrastruktura kojom upravlja udovoljava uvjetima propisanim zakonom kojim se uređuje sigurnost u željezničkom prometu i drugim propisima,
- da je osoblje koje zapošljava osposobljeno za organiziranje i reguliranje željezničkog prometa, te gradnju, osuvremenjivanje i održavanje željezničke infrastrukture.

(4) Uvjeti iz stavka 3. ovoga članka detaljnije se razrađuju propisom kojeg donosi ministar.

Članak 18.

(1) Prava i obveze između Upravitelja infrastrukture i vlasnika željezničke infrastrukture uređuju se ugovorom o međusobnim pravima i obvezama kojim se reguliraju tehnički i drugi uvjeti za sigurno odvijanje, organiziranje i reguliranje željezničkog prijevoza, iznos sredstava za održavanje, osuvremenjivanje i izgradnju željezničke infrastrukture, te naknade za korištenje željezničke infrastrukture. Rok na koji se sklapa ugovor između upravitelja infrastrukture i vlasnika željezničke infrastrukture ne može biti kraći od tri godine.

(2) Pored osnovnih funkcija u obavljanju djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom, iz članka 16. stavka 1. ovoga Zakona, Upravitelj infrastrukture obavezan je voditi brigu o zaštiti željezničke infrastrukture, voditi propisane evidencije, podatke i dokumente važne za sigurnost željezničkog prometa, izvještavati i dostavljati relevantne statističke podatke o poslovanju državnom tijelu mjerodavnom za obavljanje statističkih istraživanja i vođenje statističkih evidencija.

(3) Upravitelj infrastrukture za područje infrastrukture kojom upravlja, obavezan je voditi odvojeno računovodstvo koje omogućava zaseban obračun svih troškova infrastrukture, obračun prihoda od njenog korištenja i gospodarenja, te izvora za njezino financiranje.

(4) Upravitelj infrastrukture svojom upravljačkom i kadrovskom strukturom, svojim ustrojstvom i informacijskim sustavom mora biti neovisan od svih ostalih subjekata na tržištu željezničkih usluga, uključujući i druga trgovačka društva koja s upraviteljem infrastrukture čine povezana društva u smislu odredbi Zakona o trgovačkim društvima.

(5) Član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga, odnosno član upravljačkog tijela njihovog vladajućeg društva, ako se radi o povezanim društvima u smislu odredbi Zakona o trgovačkim društvima, ne može istodobno biti član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture.

(6) Ukoliko su upravitelj infrastrukture i subjekt na tržištu željezničkih usluga povezana društva, član upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture i član upravljačkog tijela subjekta na tržištu željezničkih usluga ne mogu istodobno biti i članovi upravljačkog tijela njihovog vladajućeg trgovačkog društva.

(7) Na imenovanje i razrješenje članova upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture prethodnu suglasnost daje tijelo nadležno za regulaciju tržišta željezničkih usluga.

(8) Članovi upravljačkog tijela upravitelja infrastrukture, kao i zaposlenici najviše razine koji obnašaju upravljačke funkcije na poslovima raspodjele infrastrukturnih kapaciteta, određivanja pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta, izrade i objavljivanja voznih redova i izrade izvješća o mreži, nakon prestanka obnašanja tih poslova, a koje su obavljali najmanje dvije godine, ne smiju biti zaposleni kao članovi upravljačkih tijela trgovačkih društava koja s upraviteljem infrastrukture čine povezana društva najmanje dvije godine.

(9) Upravitelj infrastrukture obavezan je donijeti opće akte kojima ograničava pristup informacijama i podacima vezanim za funkcije raspodjele infrastrukturnih kapaciteta, određivanja pristojbi za korištenje infrastrukturnih kapaciteta i izrade i objavljivanja voznih redova.

(10) U pogledu dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom, te izdavanje rješenja o sigurnosti, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakona kojima se uređuju dozvole za obavljanje usluga u javnom prijevozu i odredbe o rješenju o sigurnosti koje se izdaje željezničkom prijevozniku.

Upravljanje željezničkom infrastrukturom u izvanrednim okolnostima

Članak 19.

(1) Izvanrednim okolnostima, u smislu odredbi ovoga Zakona, smatraju se:

- velike prirodne nepogode,
- izvanredni događaji osobite ugroženosti okoliša,
- smetnje i zastoji u funkcioniranju gospodarstva značajnijih razmjera.

(2) U slučaju nastanka izvanrednih okolnosti, Vlada Republike Hrvatske može odrediti mjere koje je dužan poduzeti Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznici, a kojima se osigurava odvijanje prometa na željezničkoj infrastrukturi u nastalim okolnostima.

Podjela željezničkih pruga

Članak 20.

(1) U svrhu određivanja načina upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom, te planiranja njezinog razvoja, mreža željezničkih pruga dijeli se na:

- pruge od značaja za međunarodni promet,
- pruge od značaja za regionalni promet,
- pruge od značaja za lokalni promet.

(2) Odluku o podjeli željezničkih pruga, u smislu stavka 1. ovoga članka, donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.

Poslovi korištenja pruga od lokalnog značaja

Članak 21.

(1) Poslovi korištenja pruga od značaja za lokalni promet, u slučaju postojanja interesa, mogu biti povjereni jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(2) Odluku o prijenosu poslova iz stavka 1. ovoga članka, donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.

(3) Na korištenje pruga od značaja za lokalni promet prema stavku 1. ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju odredbe ovoga Zakona kojima se uređuju usluge u željezničkom prijevozu i željeznička infrastruktura.

Pristup na željezničku infrastrukturu

Članak 22.

(1) Željeznički prijevoznik, koji ima dozvolu i rješenje o sigurnosti, može obavljati usluge javnog prijevoza na željezničkoj infrastrukturi, pod uvjetom da mu je odobren pristup na nju.

(2) Pristup na željezničku infrastrukturu, željezničkim prijevoznicima, koji ispunjavaju uvjete propisane ovim Zakonom, odobrava Upravitelj infrastrukture.

(3) O pravu pristupa na željezničku infrastrukturu, prijevoznici sklapaju ugovor s Upraviteljem infrastrukture. Ugovor o pristupu na željezničku infrastrukturu mora biti nediskriminirajući i u skladu s odredbama ovoga Zakona.

(4) Ugovorom o pristupu na željezničku infrastrukturu, iz stavka 3. ovoga članka, uređuju se međusobna prava i obveze između željezničkog prijevoznika i Upravitelja infrastrukture, određuje dodijeljeni kapacitet, visina pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture, te ostala pitanja u vezi sigurnosti prijevoza i zaštite okoliša.

Određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture

Članak 23.

(1) Za korištenje željezničke infrastrukture željeznički prijevoznik plaća pristojbu. Visinu pristojbe određuje i naplaćuje Upravitelj infrastrukture.

(2) Sredstva ostvarena naplatom pristojbi, prihod su Upravitelja infrastrukture.

(3) Elementi za određivanje visine pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture moraju biti ujednačeni u odnosu na upravitelje infrastrukture u državama Europske unije.

(4) Upravitelj infrastrukture može sporazumom s upraviteljima infrastrukture drugih država utvrditi zajednički okvir za određivanje pristojbi poštujući neovisnost upravljanja infrastrukturom od strane Upravitelja.

(5) Visina pristojbe za korištenje infrastrukture utvrđuje se s obzirom na ostvarene kilometre vlaka, sastav vlaka, težinu i brzinu vlaka, osovinski pritisak, trajanje korištenja infrastrukture, te ostale posebne zahtjeve.

(6) Upravitelj infrastrukture obavezan je prigodom određivanja pristojbi za korištenje infrastrukture primijeniti takav izračun pristojbi kojim se različitim željezničkim prijevoznicima, a koji obavljaju usluge iste vrste, osiguravaju jednake i nediskriminirajuće pristojbe.

Raspodjela infrastrukturnih kapaciteta

Članak 24.

(1) Zahtjev za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta, imaju pravo podnijeti željeznički prijevoznici i njihove međunarodne grupacije (u daljnjem tekstu: podnositelji zahtjeva).

(2) Uvjete kojima moraju udovoljavati podnositelji zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, a koji moraju biti primjereni, jasno određeni i nediskriminirajući, određuje Upravitelj infrastrukture.

(3) Uvjetima iz stavka 2. ovoga članka treba se osigurati da očekivani prihodi od korištenja infrastrukturnih kapaciteta budu ostvareni.



- (4) Uvjeti iz stavka 2. ovoga članka, utvrđuju se u Izvješću o mreži kojeg donosi Upravitelj infrastrukture, kao dio principa za raspodjelu infrastrukturnih kapaciteta.
- (5) Raspodjelu infrastrukturnog kapaciteta, obavlja Upravitelj infrastrukture, vodeći računa o vrsti i opsegu prijevoza, iskorištenosti željezničke infrastrukture, financijskoj i poslovnoj sposobnosti prijevoznika, dodatnim uslugama koje Upravitelj pruža u vezi s obavljanjem prijevoza na infrastrukturnom kapacitetu, te djelatnosti od posebnog državnog interesa u javnom prijevozu.
- (6) Dodijeljeni infrastrukturni kapacitet, podnositelj zahtjeva ne smije prenijeti drugom prijevozniku. Svaka trgovina infrastrukturnim kapacitetom nedopuštena je i ima za posljedicu isključenje prijevoznika iz daljnje raspodjele kapaciteta.
- (7) Pravo na korištenje infrastrukturnog kapaciteta u obliku trase vlaka, odobrava se podnositeljima zahtjeva, u pravilu jednom godišnje i to za razdoblje trajanja jednog voznog reda.
- (8) Upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva mogu sklopiti okvirni ugovor za korištenje kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi i na rok dulji od razdoblja jednog voznog reda, pod uvjetom da takav ugovor ne isključuje unaprijed korištenje predmetne infrastrukture od strane ostalih podnositelja zahtjeva i za druge usluge.
- (9) Upravitelj infrastrukture može s drugim upraviteljima infrastrukture međusobno dogovoriti i odrediti okvir i postupak za raspodjelu infrastrukturnog kapaciteta uz istodobno poštivanje neovisnosti upravljanja infrastrukturom od strane Upravitelja infrastrukture.
- (10) Ako se radi o raspodjeli infrastrukturnog kapaciteta na više od jedne mreže, Upravitelj infrastrukture je obvezan surađivati s upraviteljima infrastrukture drugih država kako bi se omogućila učinkovita uspostava i raspodjela infrastrukturnih kapaciteta, te organizirale međunarodne željezničke trase vlakova.
- (11) Podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji ne prolazi samo jednom željezničkom mrežom.
- (12) Zahtjev iz stavka 11. ovoga članka, podnosi se jednom od upravitelja infrastrukture, a koji je u ime podnositelja zahtjeva, ovlašten zatražiti kapacitete od ostalih upravitelja infrastrukture na koje se zahtjev odnosi.

Postupak usuglašavanja raspodjele infrastrukturnog kapaciteta

Članak 25.

- (1) Prigodom raspodjele infrastrukturnog kapaciteta, Upravitelj infrastrukture obvezan je, ako za to postoje mogućnosti, udovoljiti svim zahtjevima za infrastrukturnim kapacitetom, uključujući i željezničke pravce koji ne prolaze samo jednom mrežom.
- (2) U slučajevima preopterećenosti (zакrčenosti) infrastrukture, Upravitelj infrastrukture može u postupku raspodjele kapaciteta i usklađivanja voznog reda, na temelju analize kapaciteta odrediti prioritete, vodeći računa o značaju određene usluge.
- (3) Upravitelj infrastrukture obvezan je s prijedlogom voznog reda upoznati sve zainteresirane željezničke prijevoznike i tražiti njihovo pisano očitovanje. Rok za dostavu očitovanja na prijedlog voznog reda ne može biti dulji od mjesec dana od dana dostave. Prigodom usklađivanja prijedloga sa zahtjevima zainteresiranih željezničkih prijevoznika, Upravitelj infrastrukture ima pravo predložiti drugi infrastrukturni kapacitet različit od zatraženog.
- (4) U slučaju izvanrednih zahtjeva željezničkog prijevoznika za dodjelom kapaciteta u vrijeme trajanja voznog reda (ad hoc), Upravitelj infrastrukture može udovoljiti takvim zahtjevima, pod uvjetom da raspolaže dovoljnim kapacitetom.

Izvješće o mreži

Članak 26.

- (1) Upravitelj infrastrukture donosi i objavljuje Izvješće o mreži kojeg zainteresirane stranke mogu nabaviti uz plaćanje određene naknade.
- (2) Naknada iz stavka 1. ovoga članka ne smije biti veća od troškova objavljivanja.
- (3) Obvezni sadržaj svakog Izvješća o mreži čini prikaz infrastrukture koja je na raspolaganju željezničkim prijevoznicima, informacije o uvjetima za pristup predmetnoj željezničkoj infrastrukturi i raspodjelu kapaciteta, te principe određivanja pristojbi za korištenje infrastrukture.
- (4) Izvješće o mreži mora se redovito ažurirati i po potrebi se može mijenjati.
- (5) Izvješće o mreži javno se objavljuje najkasnije četiri mjeseca prije krajnjeg roka za podnošenje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta.

Regulatorno tijelo

Članak 27.

(1) Radi osiguranja preglednog i nepristranog obavljanja djelatnosti željezničkog prijevoza, koje se obavljaju kao usluge javnog prijevoza, posebnim zakonom osnovat će se regulatorno tijelo u skladu s načelima određenim ovim Zakonom i zakonom o njegovom osnivanju.

(2) Regulatorno tijelo treba osigurati otvoreno i nediskriminirajuće ponašanje između Upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, a po svom ustrojstvu, financiranju, te donošenju odluka mora biti neovisan od bilo kojeg upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika.

(3) Željeznički prijevoznik može izjaviti žalbu regulatornom tijelu, kada smatra da se prema njemu u odnosu na druge podnositelje zahtjeva za raspodjelu infrastrukturnog kapaciteta nejednako postupuje ili na bilo koji drugi način trpi štetu u svezi:

- Izvješća o mreži,
- postupaka raspodjele infrastrukture i rezultata tih postupaka,
- kriterija nametanja pristojbi za korištenje infrastrukture,
- visine i strukture pristojbi za korištenje infrastrukture,
- ostalim slučajevima u svezi osiguravanja pristupa i korištenja željezničke infrastrukture.

Regulatorno tijelo dužno je voditi brigu da pristojbe, koje odredi Upravitelj infrastrukture, budu međusobno usklađene i nediskriminirajuće. Pregovori o visini pristojbe između podnositelja zahtjeva i Upravitelja infrastrukture dopušteni su jedino pod nadzorom regulatornog tijela.

NN 75/09

Članak 28.

(1) Poslove iz članka 27. ovoga Zakona regulatorno tijelo obavlja kao javne ovlasti.

(2) Regulatorno tijelo može rješenjem narediti poduzimanje potrebnih mjera za otklanjanje utvrđenih nepravilnosti.

(3) U postupku rješavanja žalbe regulatorno tijelo ovlašteno je zahtijevati od Upravitelja infrastrukture, podnositelja žalbe i trećih zainteresiranih osoba, sve potrebne podatke i informacije.

(4) Pojedinačni akti koje donosi regulatorno tijelo u vršenju javnih ovlasti, konačni su, te se protiv njih može pokrenuti upravni spor.

Planiranje izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture

Članak 29.

(1) Planovi izgradnje nove, te osuvremenjivanja i održavanja postojeće željezničke infrastrukture, utvrđuju se Nacionalnim programom željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: Nacionalni program).

(2) Nacionalni program, na prijedlog Vlade Republike Hrvatske, donosi Hrvatski sabor, za razdoblje od pet godina.

(3) Nacionalnim programom određuju se najvažniji zadaci u izgradnji, osuvremenjivanju i održavanju željezničke infrastrukture, njihov opseg, dinamika realizacije i prioriteta, te visina i izvori financijskih sredstava potrebnih za izvršenje zadataka.

(4) Cjelovito izvješće o ostvarivanju Nacionalnog programa, po isteku razdoblja za koje je Nacionalni program donesen, Vlada Republike Hrvatske podnosi Hrvatskom saboru.

(5) Na temelju usvojenog Nacionalnog programa, Upravitelj infrastrukture, uz suglasnost ministra, izrađuje godišnji plan izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture, čija izrada mora biti vremenski usklađena s rokovima izrade i donošenja državnog proračuna Republike Hrvatske.

(6) O ostvarivanju Godišnjeg plana, Ministarstvo, na temelju izvješća Upravitelja infrastrukture, izvješćuje Vladu Republike Hrvatske.

Radovi osuvremenjivanja i održavanja unutar željezničkog infrastrukturnog pojasa

Članak 30.

(1) Na gradnju novih, te osuvremenjivanje i održavanje postojećih željezničkih pruga primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuje gradnja građevine.

(2) Radovi na osuvremenjivanju i održavanju postojeće željezničke infrastrukture, a koji se po zakonu kojim se uređuje gradnja objekata smatraju rekonstrukcijom, ako se izvode u infrastrukturnom pojasa, uređuju se posebnim propisom.

(3) Propis, iz stavka 2. ovoga članka, donosi ministar uz suglasnost ministra mjerodavnog za upravne poslove graditeljstva.

Imovinsko pravni odnosi

Članak 30.a

(1) Gradnja, osuvremenjivanje i održavanje željezničke infrastrukture u interesu je Republike Hrvatske.

(2) Ako ovim Zakonom nije drukčije određeno, na postupak izvlaštenja nekretnina radi gradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture primjenjuju se propisi o izvlaštenju.



(3) Vlasnik izvlaštene nekretnine radi gradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture ima pravo na naknadu za izvlaštenu nekretninu sukladno zakonu kojim je uređeno izvlaštenje.

(4) Izvlaštenjem izvlaštena nekretnina postaje vlasništvo Republike Hrvatske. U tom slučaju, umjesto dosadašnjega nositelja stvarnog prava (prijasnijeg vlasnika), na njegovo mjesto stupa Republika Hrvatska.

(5) Kad se izvlaštenje provodi radi gradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture u ime i za račun Republike Hrvatske, prijedlog za izvlaštenje nekretnine radi gradnje, osuvremenjivanja i održavanja željezničke infrastrukture podnosi tijelo ili osoba koja je po odredbama ovoga Zakona ovlaštena upravljati željezničkom infrastrukturom.

NN 79/07

(6) Prijedlog za izvlaštenje u ime i za račun Republike Hrvatske može podnijeti i korisnik koncesije ako je na to posebno ovlašten ugovorom o koncesiji sklopljenim po odredbama ovoga Zakona.

Članak 30.b

(1) Ako korisnik izvlaštenja želi stupiti u posjed nekretnina prije pravomoćnosti rješenja o izvlaštenju, podnosi zahtjev za stupanjem u posjed nadležnom uredu državne uprave za imovinskopravne poslove u jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(2) Zahtjev iz stavka 1. ovoga članka odobrit će se ako korisnik izvlaštenja podnese dokaz da je prijašnjem vlasniku isplaćena naknada sukladno posebnim propisima o izvlaštenju, odnosno da mu je navedena naknada stavljena na raspolaganje, odnosno dokaz da je prijašnji vlasnik odbio primiti naknadu, odnosno ako je iznio razloge za potrebu hitnog stupanja u posjed nekretnine, odnosno da bi se otklonila znatnija šteta.

(3) O stupanju u posjed izvlaštenih nekretnina iz stavka 2. rješenje donosi nadležni ured državne uprave za imovinskopravne poslove u jedinici lokalne i područne (regionalne) samouprave, u roku od 7 dana od dana uredno predanog zahtjeva.

NN 79/07

(4) Žalba protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka ne odgađa izvršenje rješenja.

Financiranje željezničke infrastrukture

Članak 31.

(1) Izvori sredstava za financiranje željezničke infrastrukture jesu:

1. sredstva ostvarena naplatom pristojbi za korištenje infrastrukture,
2. sredstva državnog proračuna za održavanje, osuvremenjivanje, gradnju željezničke infrastrukture i reguliranje željezničkog prijevoza,
3. sredstva od ulaganja domaćih i stranih pravnih osoba,
4. sredstva iz dijela naknade iz koncesija,
5. sredstva iz drugih izvora.

NN 30/04

79/07

(2) Namjena sredstava i način njihova korištenja uređuje se ugovorom iz članka 18. stavak 1. ovoga Zakona.

(3) Radi održavanja i poboljšanja kvalitete i sigurnosti infrastrukturnih usluga Upravitelju infrastrukture će se osigurati financijski poticaji iz državnog proračuna kako bi se smanjili troškovi infrastrukture i visina pristupnih pristojbi koja se naplaćuje od željezničkih prijevoznika.

(4) Sredstva osigurana u državnom proračunu, proračunima jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i ostalih izvora, a koja su namijenjena financiranju željezničke infrastrukture, ne mogu se koristiti za potrebe financiranja željezničkog prijevoza.

NN 75/09

Članak 32.

Članak 33.

(1) Koncesija se može dati za:

1. gradnju nove željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: koncesija za gradnju),
2. upravljanje na dijelu postojeće željezničke infrastrukture (u daljnjem tekstu: koncesija za upravljanje).

NN 30/04

(2) Koncesija za gradnju je koncesija za javne radove u smislu zakona kojim se uređuju koncesije.

(3) Koncesija za upravljanje je koncesija za javne usluge u smislu zakona kojim se uređuju koncesije.

(4) Koncesije iz stavka 1. ovoga članka daje Vlada Republike Hrvatske.

(5) Koncesije iz stavka 1. ovoga članka mogu se dati na rok od najviše 30 godina.

NN 75/09

Članak 33.a

(1) Koncesija za gradnju daje se u postupku kako je to uređeno zakonom kojim se uređuju koncesije.

(2) Koncesija za upravljanje daje se na temelju javnog nadmetanja, uz poštivanje načela postupka davanja koncesije određena zakonom kojim se uređuju koncesije.

(3) Postupak davanja koncesije počinje s danom objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u »Narodnim novinama«.

(4) Obavijest o namjeri davanja koncesije, osim podataka iz zakona kojim se uređuju koncesije, sadrži i obvezu dostave »dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom« i »rješenje o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom«.

Članak 33.b

(1) Prije postupka davanja koncesije, davatelj koncesije provodi pripreme radnje u skladu sa zakonom kojim se uređuju koncesije.

(2) Davatelj koncesije izrađuje dokumentaciju za nadmetanje, u skladu sa zakonom kojim se uređuju koncesije.

(3) U dokumentaciji za nadmetanje iz stavka 2. ovoga članka, te u obavijesti o namjeri davanja koncesije iz članka 33.a ovoga Zakona, davatelj koncesije navodi jamstvo za ozbiljnost ponude koje ponuditelj mora dostaviti.

(4) Jamstvo za ozbiljnost ponude mora biti u obliku bankarskog jamstva, a iznos jamstva određuje davatelj koncesije u dokumentaciji za nadmetanje i obavijesti o namjeri davanja koncesije.

Članak 33.c

(1) Koncesije iz stavka 1. članka 33. ovoga Zakona mogu se dati svakoj domaćoj i stranoj pravnoj osobi koja zadovoljava kriterije za odabir najpovoljnije ponude.

(2) Kriteriji na kojima davatelj koncesija temelji odabir najpovoljnije ponude jesu:

– kvaliteta, visina naknade, cijena, tehničko dostignuće, estetske, funkcionalne i ekološke osobine, operativni troškovi, ekonomičnost, servisiranje nakon predaje i tehnička pomoć, datum isporuke i rokovi isporuke ili rokovi završetka radova, poslovni ugled koncesionara, sposobnost za ostvarivanje koncesije, utjecaj na očuvanje i zaštitu okoliša, te povoljnost ponude u odnosu na tehničke i financijske uvjete.

Članak 33.d

(1) Postupak davanja koncesije završava konačnošću Odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja ili konačnošću Odluke o poništenju postupka davanja koncesije.

(2) Davatelj koncesije donosi Odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja kojem će ponuditi potpisivanje ugovora o koncesiji.

(3) Odluka o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja sadrži:

– popis građevina i objekata željezničke infrastrukture za čiju se gradnju daje koncesija, odnosno podaci o željezničkoj infrastrukturi koja se daje na upravljanje, naknadu koja se plaća za koncesiju, uvjete i vrijeme trajanja koncesije, te sva prava i obveze davatelja koncesije i koncesionara,
– ostale podatke u skladu sa zakonom kojim se uređuju koncesije.

(4) Davatelj koncesije donosi Odluku o poništenju postupka davanja koncesije u slučajevima propisanim zakonom kojim se uređuju koncesije.

Članak 33.e

(1) Davatelj koncesije potpisuje ugovor o koncesiji s odabranim najpovoljnijim ponuditeljem.

(2) Ugovorom o koncesiji uređuje se bliža namjena za koju se daje koncesija, uvjeti kojima za vrijeme trajanja koncesije mora udovoljavati koncesionar, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstvo koncesionara, druga prava i obveze davatelja koncesije i koncesionara. Prava i obveze iz koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji.

(3) Naknada za koncesiju sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela. Naknada za koncesiju je prihod državnog proračuna Republike Hrvatske.

Članak 34.

Članak 35.

Članak 36.

Članak 37.

Na sva druga pitanja u vezi s koncesijama koja nisu uređena ovim Zakonom primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju koncesije.

Oduzimanje statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi

Članak 38.

(1) Dijelu željezničke infrastrukture za koji ne postoji javni interes i interes korisnika usluga javnog prijevoza ili na kojem je trajno obustavljen javni prijevoz, može biti oduzet status javnog dobra u općoj uporabi.

(2) Odluku o trajnoj obustavi javnog prijevoza i oduzimanju statusa javnog dobra u općoj uporabi željezničkoj infrastrukturi, iz stavka 1. ovoga članka, na prijedlog Vlade Republike Hrvatske, donosi Hrvatski sabor.

(3) Vlada Republike Hrvatske može, dio željezničke infrastrukture kojem je, u smislu stavka 1. i 2. ovoga članka, oduzet status javnog dobra u općoj uporabi, prenijeti na drugog korisnika, pravnu ili fizičku osobu, ili ovlastiti Upravitelja infrastrukture na poduzimanje pravnih poslova u svezi s njegovim daljnjim statusom i namjenom, pod uvjetima određenim odlukom iz stavka 2. ovoga članka.

Usluge od općega gospodarskog interesa Članak 39.

NN 75/09

(1) Uslugama od općega gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu smatraju se:
– usluge željezničkog prijevoza putnika u domaćem prometu (regionalni, lokalni, prigradski i gradski),
– usluge kombiniranog prijevoza,

(2) U cilju ostvarivanja općih gospodarskih interesa, obavljanja prometa na prugama gdje prihodi ostvareni od prijevoza ne mogu pokriti troškove, te osiguravanja ravnopravnog položaja željezničkih prijevoznika s prijevoznicima u drugim vrstama prometa, Vlada Republike Hrvatske ili jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, mogu pojedinim željezničkim prijevoznicima koji obavljaju usluge željezničkog prijevoza od posebnog državnog interesa, na njihov zahtjev, nadoknaditi dio sredstava namijenjenih za razvoj i dio troškova prijevoza.

NN 75/09

NN 75/09

(3) Pravo na podnošenje zahtjeva za naknadu dijela sredstava, imaju željeznički prijevoznici koji obavljaju usluge iz stavka 1. ovoga članka, pod uvjetom da su za obavljanje djelatnosti registrirani u Republici Hrvatskoj, te da mogu obrazloženo dokazati da ispunjavaju uvjete za nadoknadu troškova.

(4) O opravdanosti zahtjeva za naknadu troškova željezničkim prijevoznicima, a koji se podmiruju iz državnog proračuna, odlučuje Ministarstvo, uvažavajući sljedeće kriterije:

- postojanje općega gospodarskog interesa,
- dostupnost drugih vrsta prometa,
- razliku između prihoda koje željeznički prijevoznik može postići na tržištu i stvarnih troškova prijevoza,
- usmjerenost razvoja prijevoznika sredstava na dugoročni plan razvoja željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj s naglaskom na ostvarivanje nacionalnog programa razvoja javne željezničke infrastrukture,
- utjecaj ulaganja na sigurnost željezničkog prometa i kvalitativne i kvantitativne mogućnosti prijevoznika.

NN 75/09

(5) Međusobna prava i obveze iz postupka dodjele naknade troškova iz sredstava državnog proračuna uređuju se ugovorom između željezničkih prijevoznika kojima je naknada odobrena i Ministarstva.

(6) Ugovor iz stavka 5. ovoga članka mora sadržavati prirodu usluge koja će se pružati, osobito norme kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kakvoće, cijenu usluga obuhvaćenih ugovorom, koje se ili dodaju na prihod od pristojbi ili uključuju prihod, te podatke o financijskim odnosima između dvije ugovorne strane, pravila o izmjenama i dopunama ugovora, posebno o onima s ciljem uzimanja u obzir nepredvidivih promjena, razdoblje valjanosti ugovora te kazne u slučaju nepridržavanja ugovora.

NN 75/09

(7) Naknada dijela troškova koji se podmiruju iz sredstava jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, uređuje se ugovorom između prijevoznika i tih jedinica.

(8) Svaki željeznički prijevoznik kojem je, prema odredbama stavka 1. do 6. ovoga članka, odobrena naknada, obavezan je za obavljene usluge od općega gospodarskog interesa, a za koje je dobio naknadu, voditi zasebnu računovodstvenu evidenciju.

Osiguranje sredstava za nadoknadu

Članak 40.

Sredstva za nadoknadu dijela troškova željezničkim prijevoznicima, iz članka 39. ovoga Zakona, osiguravaju se u državnom proračunu, i/ili proračunu jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave.



IV. PROVEDBA UPRAVNOG POSTUPKA I INSPEKCIJSKI NADZOR

Članak 41.

(1) Ako ovim Zakonom nije drukčije određeno, u upravnim postupcima koji se provode sukladno odredbama ovoga Zakona, primjenjuju se propisi o općem upravnom postupku.

(2) Inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona obavljaju inspektori sigurnosti željezničkog prometa i drugi službenici ovlašteni za provedbu nadzora sukladno odredbama ovoga Zakona i zakona kojim se uređuje sigurnost željezničkog prometa.

Članak 44.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«, a primjenjuje se od 1. siječnja 2006.

NN 30/04

4. ZAKON O UGOVORIMA O PRIJEVOZU U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. TEMELJNE ODREDBE

Članak 1.

Odredbe ovoga Zakona primjenjuju se na odnose koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem željezničkom prometu i u međunarodnome željezničkom prometu, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.

Članak 2.

Tarifom ili drugim ugovornim odredbama između prijevoznika i putnika, odnosno pošiljatelja ne mogu se predvidjeti odredbe kojima se prijevoznik potpuno ili djelomično oslobađa od odgovornosti predviđene ovim Zakonom, teret dokazivanja prebacuje s prijevoznika ili kojima se za prijevoznika predviđaju pogodnija ograničenja odgovornosti od ograničenja predviđenih ovim Zakonom.

Članak 3.

Tarifa sadržava odredbe o općim prijevoznim uvjetima.

Tarifa se mora javno objaviti na uobičajen način.

Prijevoznik na svakome kolodvoru koji je otvoren za prijevoz putnika i stvari mora pokazati tarifu zainteresiranoj osobi ako ona to zahtijeva.

Tarifu donosi Uprava prijevoznika.

Članak 4.

Pojedini izrazi uporabljeni u ovome Zakonu imaju ovo značenje:

1. prijevoznik je društvo HŽ - Hrvatske željeznice i druga pravna osoba koja obavlja željeznički prijevoz,
2. korisnik prijevoza je osoba koja na temelju ugovora s prijevoznikom stječe određena prava i preuzima određene obveze,
3. putnik je osoba koja na temelju ugovora ima pravo na prijevoz,
4. naručitelj prijevoza je osoba koja u svoje ime za drugoga s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu putnika i stvari,
5. pošiljatelj je osoba koja predaje stvar na prijevoz i s prijevoznikom sklapa ugovor,
6. primatelj je osoba koja je ovlaštena od pošiljatelja na određenoj kolodvoru preuzeti stvar predanu na prijevoz,
7. nositelj prava je osoba koja na temelju ugovora ima zahtjev prema prijevozniku,
8. pošiljka je jedna ili više stvari koje se predaju na prijevoz s jednom prijevoznom ispravom (tretni list, prtljažnica),
9. međunarodni željeznički promet jest prijevoz putnika i stvari željeznicom iz inozemstva u Republiku Hrvatsku, odnosno iz Republike Hrvatske u inozemstvo i prijevoz putnika i stvari preko teritorija Republike Hrvatske,
10. prtljaga jesu stvari koje putnik na temelju ugovora o prijevozu prtljage ima pravo prevesti u prtljažnom vagonu,
11. ručna prtljaga jesu stvari koje se mogu unijeti u putnički vagon i smjestiti na određeno mjesto, a koje putnik čuva sam,
12. tarifa je skup podzakonskih propisa, odredaba, pokazatelja uvjeta i cjenika koji zajedno sa zakonom čine jedinstveni materijalni propis u području željezničkog prijevoza,
13. kolodvor je svako željezničko službeno mjesto koje je otvoreno za cjelokupan ili ograničen prijevoz putnika i stvari (kolodvor, stajalište i sl.),
14. povlašteni dani su dani u kojima vrijede posebne prijevozne cijene,
15. vagonska dangubina je naknada koju prijevoznik naplaćuje zbog prekoračenja propisanog roka utovara ili istovara ili zadržavanja vagona preko tarifom predviđenog roka.

II. PRIJEVOZ PUTNIKA

1. Ugovor o prijevozu putnika

Članak 5.

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti do određenoga kolodvora, a putnik se obvezuje prijevozniku platiti odgovarajuću naknadu za prijevoz.

Članak 6.

Prijevoznik mora prevesti putnika do određena kolodvora onom vrstom i razredom vlaka kako je to ugovoreno, a prema objavljenome voznom redu i uz uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti toga vlaka i trajanju putovanja smatraju potrebnima.

Prijevoznik u određenom vlaku putniku mora osigurati označeno mjesto ako je to posebno ugovoreno. Ako je s naručiteljem prijevoza ugovoreno, prijevoznik uz ugovorene uvjete mora prevesti putnika posebnim vlakom koji nije predviđen voznim redom.

Članak 7.

Prijevoznik na uobičajen način mora objaviti vozni red, a na svakome kolodvoru koji je otvoren za prijevoz putnika na vidljivome mjestu istaknuti izvadak iz voznoga reda.

Članak 8.

Putnik prije početka putovanja mora pribaviti voznu kartu, a ako u kolodvoru u kojem počinje putovanje nema putničke blagajne ili ako u vrijeme dolaska vlaka nije uredovala, voznu kartu mora pribaviti u vlaku.

Vozna karta je dokaz da je sklopljen ugovor o prijevozu putnika, ali postojanje ugovora o prijevozu može se dokazivati i na drugi način.

Rok valjanosti vozne karte određuje se tarifom. Prijevoznik ima pravo odrediti valjanost voznih karata za povlaštene dane.

Članak 9.

Samo ako su ispunjeni uvjeti predviđeni posebnim propisima, ugovor o prijevozu može se sklopiti s osobom koja je oboljela ili za koju postoji sumnja da je oboljela od neke zarazne bolesti.

Prijave li se kod putnika za vrijeme prijevoza znaci neke zarazne bolesti predviđene posebnim propisima, prijevoznik mora postupiti prema tim propisima i toga putnika prevesti do prvoga mjesta gdje ima mogućnosti da mu se pruži potrebna zdravstvena pomoć.

Članak 10.

Prijevoznik ne mora primiti na prijevoz osobu za koju se na temelju njezina ponašanja može opravdano pretpostaviti da će ga onemogućiti u ispunjavanju njegovih obveza prema drugim putnicima (pijane osobe, nasilnici i sl.)

Prijevoznik bez obveze vraćanja naknade za prijevoz može isključiti iz prijevoza putnika koji svojim ponašanjem uznemirava druge putnike ili koji ne poštuje propise o javnome redu u vlakovima za vrijeme putovanja.

Članak 11.

Putnik ima pravo odustati od ugovora prije nego što započne njegova provedba.

Odustane li putnik od ugovora iz stavka 1. ovoga članka istoga dana, prijevoznik mu vraća prijevozninu bez umanjnja.

Odustane li putnik od ugovora nakon isteka roka iz stavka 2. ovoga članka, prijevoznik može zadržati uplaćenu naknadu za prijevoz za iznos predviđen tarifom.

Članak 12.

Ne započne li prijevoz u vrijeme koje je određeno voznim redom ili ugovorom, putnik može odustati od ugovora i zahtijevati da mu se vrati naknada za prijevoz bez umanjnja.

Članak 13.

Putnik ima pravo uz ugovorene uvjete u roku valjanosti vozne karte prekidati putovanje na usputnim kolodvorima.

Ako putnik zbog prekida putovanja ne iskoristi voznu kartu, ima pravo na vraćanje naknade za prijevoz za nepropotovani dio puta u skladu s tarifom.

Članak 14.

Ako putnik zbog kašnjenja vlaka, za koji nije odgovoran, tijekom prijevoza izgubi vezu na priključak ili zbog izostanka vlaka ili smetnje u prometu bude spriječen nastaviti putovanje (prekid prometa), ima pravo:

1. zahtijevati da ga prijevoznik prvim sljedećim vlakom preveze do određena kolodvora ili, ako prvi sljedeći vlak nije pogodan, da ga bez naplate dodatne naknade za prijevoz preveze na neki drugi način,



2. zahtijevati da ga prijevoznik prvim pogodnim vlakom s prtljagom besplatno vrati u polazni kolodvor te da mu vrati plaćenu naknadu za prijevoz bez umanjjenja,
3. odustati od daljnjega putovanja i za neprijeđeni dio puta zahtijevati od prijevoznika vraćanje naknade za prijevoz bez umanjjenja,
4. zahtijevati produljenje roka valjanosti prijevozne isprave za vrijeme dok traju okolnosti iz stavka 1. ovoga članka,
5. zahtijevati plaćanje troškova noćenja u hotelu B kategorije, odnosno drugom odgovarajućem objektu, ako postoji mogućnost nastavka putovanja sljedeći dan.

Članak 15.

Za izgubljene prijevozne isprave naknada za prijevoz ne vraća se i u zamjenu ne ispostavlja se nova isprava.

2. Prijevoznikova odgovornost

Članak 16.

Prijevoznik ili osoba koja po njegovu nalogu radi na prijevozu odgovaraju za štetu koja nastane zbog smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli putnika prouzrokovane nezgodom od početka do završetka putovanja željeznicom te za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa.

Članak 17.

Prijevoznik ili osoba koja po njegovu nalogu radi, nije odgovoran za posljedice iz članka 16. ovoga Zakona ako je nesreća ili nezgoda prouzrokovana krivnjom putnika ili uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti.

Članak 18.

Za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da kašnjenje vlaka ili prekid prometa nisu prouzrokovani njegovom namjerom ili grubom nepažnjom. Za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa prijevoznik odgovara do iznosa dvostruke naknade za prijevoz ako kašnjenje ili prekid nisu prouzrokovani njegovom namjerom ili grubom nepažnjom.

Članak 19.

Za štetu koja nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljeda putnika, prijevoznik odgovara po općim propisima o odgovornosti za štetu.

Članak 20.

Zahtjev za naknadu štete zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa mora se podnijeti u roku od 30 dana od kada je putovanje završeno ili kada je trebalo biti završeno. Ako se zahtjev ne podnese u roku navedenome iz stavka 1. ovoga članka, putnik gubi pravo na podnošenje zahtjeva za naknadu štete.

III. PRIJEVOZ PRTLJAGE

1. Ugovor o prijevozu prtljage

Članak 21.

Prijevoznik na zahtjev putnika mora primiti na prijevoz prtljagu i uz naknadu prevesti ju vlakom kojim putnik putuje ili uz njegov pristanak, drugim pogodnim vlakom. Za primljenu i otpremljenu prtljagu prijevoznik mora putniku ispostaviti pisanu potvrdu (prtljažnicu).

Članak 22.

Na prijevoz prtljage odgovarajuće se primjenjuju odredbe ovoga Zakona o prijevozu stvari.

IV. PRIJEVOZ STVARI

1. Ugovor o prijevozu stvari

Članak 27.

Ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik se obvezuje stvar prevesti do odredišnog kolodvora i predati je primatelju, a pošiljatelj se obvezuje prijevozniku za to isplatiti ugovorenu naknadu za prijevoz. Ugovor o prijevozu sklopljen je kad prijevoznik primi na prijevoz stvar s teretnim listom. Primitak se potvrđuje stavljanjem žiga s nadnevkom otpremnoga kolodvora na teretni list. Potvrda primitka na teretnom listu dokaz je da je ugovor o prijevozu sklopljen. Na primjerku teretnog lista koji se predaje pošiljatelju (duplikat teretnog lista) prijevoznik mora potvrditi nadnevak, a za lako pokvarljivu stvar i živu životinju i sat primitka na prijevoz.



Duplikat teretnoga lista nema valjanost teretnog lista koji prati pošiljku, ali pošiljatelju služi kao dokaz da je ugovor o prijevozu sklopljen.

Članak 28.

Prijevoznik ne može primiti na prijevoz stvar ako je prijevoz takve stvari zabranjen zakonom ili drugim propisom.

Stvar za koju je propisano da se može prevoziti samo uz određene uvjete, može se primiti na prijevoz ako su oni ispunjeni.

Članak 29.

Pošiljatelj odgovara za štetu koju prouzrokuje osobama, sredstvima i drugim stvarima djelovanjem svojstava stvari koju je predao na prijevoz ako prijevozniku ta svojstva nisu niti bi mogla biti poznata.

2. Teretni list

Članak 30.

Pošiljatelj za svaku pošiljku prijevozniku mora predati teretni list.

Teretni list popunjava se u pet primjeraka prema uputama na njegovoj poledini. Uzorak teretnog lista propisuje i tiska isključivo prijevoznik.

Teretni list mora sadržavati:

1. naznaku odredišnoga kolodvora,
2. ime i prezime ili naziv primatelja i njegovu adresu,
3. naznaku količine, vrste i mase stvari,
4. ime i prezime ili naziv pošiljatelja te njegovu adresu,
5. žig s nadnevkom otpremnog kolodvora,
6. prijevozne i druge troškove,
7. popis isprava koje se prilažu uz teretni list.

Teretni list može sadržavati i odredbe "po naredbi" ili glasiti na donositelja, s time da se teretni list po naredbi prenosi indosamentom, a teretni list na donositelja predajom.

Teretni list može sadržavati dostavni rok i druge podatke.

Članak 32.

Za svaku pošiljku predaje se poseban teretni list, osim ako je riječ o stvarima za tovarenje kojih je zbog njihovih dimenzija potrebno više vagona ili ako se drukčije ugovori.

Članak 33.

Pošiljatelj je odgovoran za točnost podataka i izjava koje unosi u teretni list i za točnost podataka i izjava koje na njegov zahtjev unese prijevoznik.

3. Prijevozni troškovi i pouzeće

Članak 34.

Prijevozne troškove (naknada za prijevoz, dodatak na naknadu za prijevoz, naknadu za posebne usluge i sl.) i druge troškove koji nastanu tijekom prijevoza plaća pošiljatelj po tarifi koja se primjenjuje na dan sklapanja ugovora o prijevozu ili primatelj ako iskupi teretni list, a pošiljatelj nije preuzeo na sebe plaćanje troškova.

Prijevoznik u teretni list mora unijeti svote prijevoznih troškova iz stavka 1. ovoga članka i druge izdatke koji se plaćaju u gotovu.

Članak 35.

Ugovorom se može predvidjeti pošiljateljevo pravo da izdavanje pošiljke primatelju uvjetuje isplatom određene svote (pouzeće).

4. Provjeravanje i utvrđivanje mase i sadržaja pošiljke

Članak 36.

Prigodom prijama stvari na prijevoz prijevoznik ima pravo provjeriti odgovara li pošiljka podacima u teretnom listu i jesu li ispunjeni posebni uvjeti za prijevoz te stvari.

Masu i sadržaj pošiljke prijevoznik može provjeriti na svakom kolodvoru ako to zahtijevaju prometne potrebe, carinski ili drugi propisi.

Članak 37.

Prijevoznik na pošiljateljev zahtjev upisan u teretnom listu mora ustanoviti masu i broj komada ako su vage koje stoje na raspolaganju dostatne, a narav stvari i prometne prilike to omogućuju.

Ako se masa ne može ustanoviti u otpremnom kolodvoru, ustanovit će se na prvome prikladnome usputnom kolodvoru.

Ako pošiljatelj nije nazočan prilikom ustanovljavanja mase i broja komada pošiljke iz stavka 1. i 2. ovoga članka, glede njegovih daljnjih prava, obveza i odgovornosti, smatra se kao da je bio nazočan.

Članak 38.

Prijevoznik ustanovljenu masu i broj komada pošiljke u pogledu stvari koje je utovario pošiljatelj mora upisati u teretni list i ovjerovati ga.

Za ustanovljivanje mase i broja komada korisnik prijevoza plaća ugovorenu naknadu.

Ako se ustanovi da masa i broj komada ne odgovaraju navodima iz teretnog lista, koje prijevoznik nije ovjerio, ti navodi ne mogu služiti kao dokaz protiv prijevoznika, osobito ako je vagon predan primatelju s ispravnim originalnim plombama.

Ako je prilikom predaje pošiljke primatelju ustanovljena provjerom manja količina pošiljke ili mase, iz stavka 1. ovoga članka, prijevoznik ne može biti oslobođen plaćanja naknade na nastalu štetu.

Članak 39.

Za netočno imenovanje stvari koje utječe na visinu naknade za prijevoz i za razliku u masi preko 2% prijevoznik osim naplaćene naknade za prijevoz ima pravo naplatiti još i dvostruku razliku u naknadi za prijevoz.

Članak 40.

Ako se zbog neispravnih, netočnih ili nepotpunih podataka ili izjava pošiljatelja upisanih u teretni list prevozi pošiljka sa stvarima koje su isključene od prijevoza ili sa stvarima koje se prevoze uz posebne uvjete, a ti uvjeti nisu ispunjeni, ili se krše propisi o sigurnosti prometa ili se preopterećuje vagon (preteg), prijevoznik cijelu pošiljku ili preteg mora istovariti na prvome kolodvoru gdje je to moguće, na pošiljateljev trošak i rizik, te ga o tome obavijestiti.

U prigodi iz stavka 1. ovoga članka prijevoznik ima pravo naplatiti trostruku naknadu za prijevoz za obavljene prijevoz te pravo na naknadu štete koja zbog toga nastane.

5. Obavljanje carinskih i drugih radnji**Članak 41.**

Prijevoznik tijekom prijevoza za račun korisnika prijevoza može obavljati carinske i druge propisane radnje.

Članak 42.

Pošiljatelj uz teretni list mora priložiti isprave potrebne za obavljanje radnji koje se na temelju carinskih i drugih propisa moraju obaviti prije nego se pošiljka izda primatelju.

Prijevoznik ne mora ispitati jesu li podnesene isprave točne i dostatne.

Članak 43.

Pošiljatelj odgovara prijevozniku za štetu koja nastane zbog nedostatka, netočnosti ili neispravnosti isprava ako za to nema prijevoznikove krivnje.

Prijevoznik odgovara za štetu koja nastane gubitkom ili neispravnom upotrebom isprava priloženih teretnom listu, osim ako dokaže da nije kriv za štetu.

Naknada štete u prigodi iz stavka 2. ovoga članka ne može biti veća od svote koju bi prijevoznik morao nadoknaditi da je stvar predana na prijevoz izgubljena, a ako se može ustanoviti onda u visini stvarne vrijednosti.

6. Izmjena ugovora o prijevozu**Članak 44.**

Pošiljatelj uz obvezu naknade troškova ima pravo izmijeniti ugovor o prijevozu i zahtijevati:

1. da mu se stvar vrati na otpremnome kolodvoru,
2. da se prijevoz stvari zaustavi usput,
3. da se izdavanje stvari odgodi,
4. da se stvar izda nekome drugom primatelju,
5. da se stvar izda u nekome drugome određišnom kolodvoru,
6. da se stvar vrati u otpremni kolodvor,



7. da se svote za koje je u teretnom listu naznačeno da će ih platiti primatelj naplate od njega umjesto od primatelja,

8. da se stvar naknadno optereti pouzećem ili da se svota pouzeća poveća ili smanji ili da se od pouzeća odustane.

Zahtjev za izmjenu ugovora o prijevozu i potvrda o primitku zahtjeva moraju biti u pisanom obliku.

Članak 45.

Primatelj uz uvjete i na način iz članka 44. ovoga Zakona ima pravo izmijeniti ugovor o prijevozu ako pošiljatelj u teretnom listu naznači da primatelj ima pravo raspolagati pošiljkom ili ako mu pošiljatelj preda duplikat teretnog lista.

Članak 46.

Prijevoznik može odbiti izmjenu ugovora o prijevozu:

1. ako se u trenutku kad zahtjev prisprije na kolodvor koji bi morao izmijeniti ugovor on više ne može izmijeniti,

2. ako bi zbog izmjene ugovora došlo do poremećaja u prometu,

3. ako se izmjena ugovora protivi carinskim ili drugim propisima,

4. ako kod izmjene odredišnoga kolodvora vrijednost stvari ne bi pokrila troškove prijevoza do novoga odredišnog kolodvora, osim ako se ti troškovi plate odmah ili se daje jamstvo.

Članak 47.

Ako prijevoznik odbije zahtjev za izmjenu ugovora, a ne postoje razlozi iz članka 46. ovoga Zakona, odgovoran je za štetu koja nastane zbog toga.

Naknada štete u prigodi iz stavka 1. ovoga članka ne može biti veća od svote koju bi prijevoznik morao nadoknaditi da je stvar predana na prijevoz izgubljena.

9. Prijevoznikova odgovornost

Članak 59.

Prijevoznik koji primi stvar na prijevoz s teretnim listom odgovara za izvršenje prijevoza na cijelome prijevoznom putu, sve do izdavanja stvari primatelja.

Prijevoznik odgovara za štetu što nastane tijekom prijevoza zbog potpunoga ili djelomičnog gubitka ili oštećenja stvari te za štetu nastalu zbog prekoračenja dostavnog roka.

Prijevoznik odgovara za štetu koju uzrokuju osobe koje po njegovu nalogu rade na prijevozu.

Članak 60.

Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja stvari te zbog prekoračenja dostavnog roka, osim ako dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta korisnika prijevoza, svojstava stvari ili nekih drugih uzroka koji se nisu mogli predvidjeti, izbjeći ili ukloniti.

Članak 61.

Prijevoznik se oslobađa od odgovornosti ako gubitak ili oštećenje stvari nastane zbog posebne opasnosti koja je u vezi s jednom ili više niže navedenih okolnosti:

1. s prijevozom koji se obavlja u otvorenom vagonu na temelju postojećih propisa ili sporazuma postignutoga s pošiljateljem i navedenoga u teretnom listu,

2. s time što stvar nije upakirana ili nije dostatno upakirana te je zbog tih nedostataka po svojoj naravi izložena gubitku ili oštećenju,

3. s utovarom stvari, neispravnim tovaranjem i istovarom, kad utovar ili istovar obavlja pošiljatelj ili primatelj na temelju postojećih propisa ili ugovora sklopljenoga s pošiljateljem ili primateljem,

4. s naravi stvari koja je po svojim svojstvima osobito izložena potpunomu ili djelomičnom gubitku ili oštećenju zbog lomljenja, hrđanja, truljenja, studeni, topline, curenja, sušenja, rasipanja ili slično,

5. s time što je stvar koja je isključena od prijevoza ili se prima na prijevoz uz posebne uvjete predana na prijevoz s neispravnom, netočnom ili nepotpunom naznakom ili što pošiljatelj ne poduzima mjere opreza koje su propisane za stvar koja se prima na prijevoz uz posebne uvjete,

6. s posebnom opasnosti kojoj su izložene žive životinje kod prijevoza,

7. s prijevozom živih životinja ili drugih stvari koji se na temelju tarife ili sporazuma s pošiljateljem navedenoga u teretnom listu mora obaviti uz pratnju, ako gubitak ili oštećenje nastanu zato što pratitelj propusti ukloniti opasnost u vezi s prijevozom te pošiljke.



VI. PRIGOVOR

Članak 70.

Tražbine iz ugovora o prijevozu nositelj prava može ostvariti podnošenjem prigovora prijevozniku u pisanom obliku na način predviđen tarifom.

Uz zahtjev potrebno je priložiti isključivo originalnu dokumentaciju.

Ako je prijevoznikov odgovor na prigovor za nositelja prava nepogodan, on svoje pravo može pokušati ostvariti pred sudom ako mu u roku od 15 dana nakon dostave prigovora prijevoznik ne isplati zahtijevanu naknadu štete. Pri tome nositelj prava mora pružiti pisane dokaze da se prethodno obraćao prijevozniku sa zahtjevom za naknadu štete.

Ako nositelj prava takav dokaz ne pruži, sud će takvu tužbu odbaciti kao preuranjenu.

Članak 71

Pravo na prigovor, odnosno tužbu za naknadu štete na temelju ovoga Zakona ima:

1. putnik - ako se radi o prijevozu putnika i prtljage,
2. pošiljatelj - dok ima pravo raspolagati stvarima i ako je riječ o tražbini s temelja pouzeća,
3. primatelj - od trenutka primanja teretnog lista.

Prigovor, odnosno tužbu može podnijeti i druga osoba ako je na nju prešla tražbina osobe iz stavka 1. ovoga članka prema prijevozniku.

Članak 72.

Pravo prema prijevozniku koje proizlazi iz ugovora o prijevozu stvari i prtljage prestaje kad nositelj prava primi pošiljku.

Iznimno, pravo tražbine iz stavka 1. ovoga članka ne prestaje:

1. kad nositelj prava dokaže da je štetu prouzrokovao prijevoznik namjerno ili grubom nepažnjom,
2. kad je riječ o djelomičnome gubitku ili oštećenju:
 - a) ako se djelomičan gubitak ili oštećenje ustanovi u skladu s odredbama ovoga Zakona prije nego što nositelj prava primi pošiljku ili u trenutku primanja,
 - b) ako se prijevoznikovom krivnjom propusti ustanovljivanje koje bi se moralo obaviti prema odredbama ovoga Zakona,
3. kad nositelj prava kod primanja pošiljke ne može opaziti oštećenja ili djelomični gubitak.

Ako se zahtjev za ustanovljivanje oštećenja, odnosno djelomičnog gubitka u skladu s odredbama ovoga Zakona stavi odmah nakon otkrića štete ali najkasnije od tri dana za prtljagu, odnosno sedam dana za stvari računajući od dana primitka i ako se dokaže da se šteta dogodila u vremenu između primitka na prijevoz i izdavanja pošiljke.

4. kad se tražbina odnosi na vraćanje plaćenih svota ili pouzeća.

5. ZAKON O KOMBINIRANOM PROMETU

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuju temeljni pojmovi i udaljenosti u kombiniranom prijevozu, oslobađanje od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta, oslobađanje od dozvola i kvota i oslobađanje od ograničenja prometa na cestama za sudionike kombiniranog prijevoza, kao i dokumenti koje tijekom svakog prijevoza vozač teretnog automobila u kombiniranom prijevozu mora imati.

Članak 2.

(1) Radi dugoročnog i koordiniranog razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa i poticanja razvoja logistike u Republici Hrvatskoj donosi se Strategija razvitka kombiniranog (intermodalnog) prometa u Republici Hrvatskoj.

(2) Strategiju iz stavka 1. ovoga članka donosi Vlada Republike Hrvatske.

Članak 3.

(1) U smislu ovoga Zakona pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

1. »CMR teretni list« je ugovorni sporazum između pošiljatelja, cestovnog prijevoznika i primatelja kojim se osiguravaju standardni uvjeti teretnog prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu,
2. »intermodalna prijevozna jedinica« je kontejner, izmjenjivi sanduk, prikolica, poluprikolica, s vučnim vozilom ili bez njega, i teretni automobil te vagon namijenjeni intermodalnom prijevozu,
3. »intermodalni prijevoz« je prijevoz tereta u istoj intermodalnoj prijevoznoj jedinici pri čemu se koriste najmanje dvije vrste prijevoza bez pretovara utovarenog tereta,
4. »izmjenjivi sanduk« je jedinica za prevoženje tereta prilagođena dimenzijama cestovnog vozila s ugrađenom opremom radi premještanja na različite vrste prijevoza, obično cestovni i/ili željeznički. U pravilu se ne mogu slagati jedan na drugi, niti dizati zahvatom odozgo. Glavno svojstvo koje ih razlikuje od kontejnera je u tome što su optimalno prilagođeni dimenzijama vozila,
5. »K504-K, teretni list CIM za kombinirani prijevoz« je komisionarski ugovor o prijevozu koji se sklapa između tvrtke za kombinirani prijevoz i njegova korisnika, kao i ugovor o prijevozu u skladu s Jedinstvenim pravnim propisima za ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM) koji se sklapa između prijevoznika i tvrtke za kombinirani prijevoz,
6. »kombinirani prijevoz« je prijevoz tereta pri kojem teretni automobili, prikolice, poluprikolice, s vučnim vozilom ili bez njega, izmjenjivi sanduci, ili kontejneri dužine od 20 stopa (6,096 m) ili više, rabe željeznicu ili unutarnje plovne putove ili pomorski prijevoz, pri čemu se početna ili završna dionica puta prelazi cestom od točke utovara tereta do najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili najbližeg pretovarnog kolodvora kao početne dionice, te od najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili najbližeg pretovarnog kolodvora do točke istovara tereta na završnoj dionici puta,
7. »kontejner« je prijevozni uređaj dovoljno snažan za opetovanu uporabu, obično uz mogućnost slaganja jednog na drugi i s ugrađenom opremom za premještanje na različite vrste prijevoza,
8. »nepraćeni kombinirani prijevoz« je prijevoz intermodalnih prijevoznih jedinica željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom bez posade teretnog automobila,
9. »poluprikolica« je priključno vozilo, odnosno vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,
10. »praćeni kombinirani prijevoz« je prijevoz teretnog automobila željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom zajedno s posadom teretnog automobila,
11. »prethodni i naknadni prijevoz« je prijevoz intermodalnih prijevoznih jedinica cestom od točke utovara i istovara do najbližeg terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora, koji zračnom linijom ne prelazi udaljenosti određene ovim Zakonom,
12. »pretovarni kolodvor« je željeznički kolodvor opremljen mobilnim pretovarnim uređajem, s minimalnim infrastrukturnim uvjetima za pretovar i odlaganje manjih količina intermodalnih prijevoznih jedinica, u kojemu postoji organizacija cestovnog dovoza i odvoza intermodalnih prijevoznih jedinica,
13. »prijevoznik« je osoba koja smije obavljati prijevoz robe cestom sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu,
14. »prikolica« je priključno vozilo, odnosno vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovine prenosi na kolnik,

15. »Ro-La« (kotrljajuća autocesta) je prijevoz teretnih automobila na niskopodnim željezničkim vagonima pri čemu se obavlja vodoravni utovar ili istovar vlastitom vučnom snagom,
16. »Ro-Ro« je specifična kategorija prijevoza za koju je karakterističan horizontalni utovar i istovar intermodalne prijevozne jedinice na brod ili s broda,
17. »teretni automobil« je svako motorno vozilo koje je namijenjeno za prijevoz tereta;
18. »teretnica za kombinirani prijevoz« je isprava kojom se pravno ugovorno regulira kombinirani prijevoz i ostvaruju svi pravni učinci kao i pri uporabi pomorske teretnice,
19. »terminal za kombinirani prijevoz« je mjesto na željezničkoj mreži, lukama unutarnje plovidbe ili morskim lukama, opremljeno odgovarajućim uređajima, na kojima intermodalne prijevozne jedinice mijenjaju vrstu prijevoza,
20. »vučno vozilo« je motorno vozilo koje se kreće javnom cestom, koje je posebno projektirano za vuču priključnih vozila,
21. »zaključnica« je isprava o ugovoru o prijevozu, koja sadrži samo bitne elemente ugovora (stranke ugovora, vrstu i količinu tereta, ukrcajnu i odredišnu luku itd.). Za sva ostala pitanja zaključnica upućuje na uvjete teretnice ili na opće uvjete poslovanja brodarar.
- (2) Ostali pojmovi koji se odnose na cestovni, željeznički, pomorski prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kombinirani prijevoz u ovom Zakonu imaju značenje kao u posebnim propisima koji uređuju prijevoz i međunarodnim sporazumima.

II. UDALJENOSTI U KOMBINIRANOM PRIJEVOZU

Članak 4.

Udaljenosti u kombiniranom prijevozu su sljedeće:

- dionica puta na kojoj se rabi željeznica, ili unutarnji plovni putovi ili pomorski prijevoz je dulja od 100 km zračne linije,
- prethodni ili naknadni prijevoz do ili od luke unutarnje plovidbe ili pomorske luke utovara ili istovara unutar je polumjera od najviše 100 km zračne linije od te luke,
- prethodni ili naknadni prijevoz do ili od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili željezničkog pretovarnog kolodvora unutar je polumjera od najviše 60 km zračne linije od tog željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili željezničkog pretovarnog kolodvora.

Članak 5.

Ministar nadležan za poslove prometa propisom će utvrditi terminale za kombinirani prijevoz i pretovarne kolodvore.

III. PRIJEVOZ CESTOVNOM DIONICOM KOMBINIRANOG PRIJEVOZA

Članak 6.

- (1) Pravo obavljanja prethodnog i naknadnog prijevoza (s prelaskom granice) imaju domaći prijevoznici i prijevoznici koji imaju poslovni nastan u državama članicama Europske unije, a imaju licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza tereta, te prijevoznici iz trećih država ako je to uređeno međunarodnim ugovorom.
- (2) Pravo obavljanja prethodnog i naknadnog prijevoza (bez prelaska granice) mogu obavljati domaći prijevoznici i prijevoznici iz država članica Europske unije koji imaju licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza tereta i koji imaju pravo obavljanja kabotaže na načelu uzajamnosti.

IV. POTICAJ KOMBINIRANOM PRIJEVOZU

Oslobađanje od godišnje naknade za uporabu javnih cesta

Članak 7.

- (1) Vlasnici ili korisnici motornih i priključnih vozila registriranih u Republici Hrvatskoj, a kojima se tijekom 12 mjeseci od dana zadnje ovjere tehničke ispravnosti vozila obavi najmanje 80 prethodnih ili naknadnih prijevoza do ili od željezničkog terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora, izuzimaju se od obveze plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila i koja je utvrđena posebnim propisom.
- (2) Ministar nadležan za poslove prometa propisom će utvrditi postupak i način dokazivanja korištenja vozila za prethodni i naknadni prijevoz iz stavka 1. ovoga članka te stjecanje prava na oslobađanje od plaćanja godišnje naknade za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila.



(3) Županijskim upravama za ceste, odnosno Upravnom tijelu Grada Zagreba će se iz sredstava državnog proračuna nadoknaditi iznos godišnje naknade za uporabu javnih cesta koji nisu ostvarili zbog primjene odredbi članka 7. stavka 1. i 2. ovoga Zakona.

Oslobađanje od kvota i dozvola

Članak 8.

Ministar nadležan za poslove prometa u propisu iz članka 5. ovoga Zakona propisat će i cestovne pravce na kojima je prethodni i naknadni prijevoz izuzet od svih kvota i dozvola koje su utvrđene međunarodnim višestranim i dvostranim sporazumima.

Oslobađanje od ograničenja prometa na cestama

Članak 9.

Na prethodni i naknadni prijevoz ne odnose se zabrane prometa koje su određene posebnim propisom.

V. DOKUMENTI KOMBINIRANOG PRIJEVOZA

Članak 10.

(1) Tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza vozač teretnog automobila dokazuje da dio kombiniranog prijevoza uključuje ili će uključivati željeznicu, unutarnje plovne putove ili pomorski prijevoz sljedećim prijevoznim dokumentima:

– kopija CMR teretnog lista koja prati teret tijekom čitavog kombiniranog prijevoza kada se teretni automobil dijelom puta prevozi željeznicom, unutarnjim plovim putovima ili pomorskim prijevozom, a teret ostaje u teretnom automobilu. Osim podataka o prethodnom i naknadnom prijevozu, sadrži i podatke o ukrcajnom i odredišnom terminalu za kombinirani prijevoz ili pretovarnom kolodvoru,

– kopija K504-K, teretnog lista CIM za kombinirani prijevoz, u kombiniranom prijevozu koji uključuje željeznicu,

– kopija teretnice za kombinirani prijevoz, u kombiniranom prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o naknadnom prijevozu,

– kopija zaključnice, u kombiniranom prijevozu koji uključuje pomorski prijevoz, koja osim podataka o ukrcajnoj i odredišnoj luci sadrži i podatke o prethodnom prijevozu,

– kopija bilo kojeg drugog prijevoznog dokumenta koja prati teret tijekom čitavog kombiniranog prijevoza, i koja osim podataka o ukrcajnom i odredišnom terminalu za kombinirani prijevoz ili pretovarnom kolodvoru, sadrži i podatke o prethodnom i naknadnom prijevozu. Obavljeni kombinirani prijevoz na kojem se rabila željeznica, ili unutarnji plovni putovi ili pomorski prijevoz je u takvom dokumentu potvrđen pečatom terminala za kombinirani prijevoz ili pretovarnog kolodvora.

(2) Dokumentima iz stavka 1. ovoga članka vozač teretnog automobila ostvaruje tijekom prethodnog i naknadnog prijevoza pravo na oslobađanje od kvota i dozvola te oslobađanje od ograničenja prometa na cestama iz članka 8. i 9. ovoga Zakona.

6. PRAVILNIK O UVJETIMA ZA PRIJEVOZ IZVANREDNIH POŠILJAKA U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovim Pravilnikom uređuju se uvjeti za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu koje osiguravaju upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici i pravne osobe koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj.

Članak 2.

(1) Izvanredne pošiljke smiju se prevoziti samo prema odobrenim posebnim uvjetima prijevoza za siguran tijek prometa, uz poštivanje zadanih ograničenja.

(2) Posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa i ograničenja za prijevoz izvanrednih pošiljaka u unutarnjem i međunarodnom prometu, ovisno o svojstvima izvanredne pošiljke i željezničke pruge na kojoj se ona prevozi, za željezničke pruge na svojem području određuje upravitelj infrastrukture na temelju odredbi ovoga Pravilnika.

II. IZVANREDNA POŠILJKA

Članak 5.

Izvanredna pošiljka je željezničko vozilo, s teretom ili bez tereta, koje na određenoj željezničkoj pruži na kojoj se prevozi ili rabi prekoračuje dopušteni profil željezničkoga vozila (teretni profil) i/ili dopuštenu masu po osovini i/ili dopuštenu masu po duljinskom metru i/ili svojim konstrukcijskim, tehničkim ili drugim svojstvima ne udovoljava propisanim uvjetima, kao i ono željezničko vozilo koje iz nekoga drugog razloga zahtijeva posebne prometno-tehničke uvjete prijevoza.

Članak 6.

Izvanrednim pošiljkama u smislu ovoga Pravilnika smatraju se:

- tereti koji prekoračuju profil željezničkoga vozila (teretni profil) na prijevoznom putu odnosno na dijelu prijevoznoga puta,
- tereti koji nisu osigurani prema UIC-ovim smjernicama za utovar i tereti kod kojih ne postoji jednako vrijedan drugi način osiguravanja,
- krute teretne jedinice tereta na dva ili više vagona s okretnim postoljima odnosno okretnim kliznim postoljima,
- savitljive teretne jedinice tereta dulje od 36 metara tovarene na više vagona bez okretnih postolja,
- pošiljke koje na cijelome prijevoznom putu, na jednome dijelu prijevoznoga puta ili na više dijelova prijevoznoga puta, prekoračuju dopuštenu masu željezničkoga vozila po osovini i/ili po duljinskom metru za više od 2% vlastite mase (tare) vozila,
- željeznička vozila koja su natovarena preko dozvoljene granice tovarjenja prema važećem međunarodnom sporazumu,
- željeznički vagoni koji se na dijelu prijevoznoga puta prevoze trajektom, a ne mogu sigurno prelaziti najveći okomiti nagibni kut prijelaznice na trajektu,
- tovarena ili prazna željeznička vozila koja nemaju oznaku da je njihov prijevoz dopušten ili ograničeno dopušten,
- tovareni vagoni s više od osam osovina,
- teretne jedinice koje se bez pretovara ne mogu prevesti do odredišnoga kolodvora, a masa im je veća od 25 t, ili su utovarene na vagone sa spuštenim podom,
- sve druge pošiljke koje moraju biti prevezene prema posebnim prometno-tehničkim uvjetima za siguran tijek prometa,
- vagoni kod kojih je prekoračen rok revizije s obzirom na važenje rastera o održavanju vagona, i to za tovarene vagone više od 14 dana i manje od 6 mjeseci, a za prazne vagone više od 6 mjeseci.

III. OPĆI UVJETI ZA PRIJEVOZ IZVANREDNIH POŠILJAKA

Odobrenje za prijevoz izvanredne pošiljke

Članak 7.

(1) Za prijevoz izvanredne pošiljke u unutarnjem prijevozu, željeznički prijevoznici dužni su ishoditi pisano odobrenje upravitelja infrastrukture u Republici Hrvatskoj, a u međunarodnom prometu pisana odobrenja od sudjelujućih upravitelja infrastrukture.

(2) Odobrenje za prijevoz izvanredne pošiljke izdaje se s valjanošću ne kraćom od vremena potrebnoga za prijevoz.

(3) Za više istovrsnih izvanrednih pošiljaka, koje se prevoze na istom prijevoznom putu i pod istim prijevoznim uvjetima, odobrenje se može izdati s valjanošću do 31. siječnja sljedeće kalendarske godine.

(4) Izdano odobrenje može biti opozvano ili promijenjeno onda ako na prijevoznom putu dođe do promjene prijevoznih uvjeta.

(5) Ako predaja izvanredne pošiljke na prijevoz kasni, pa on ne može biti obavljen u roku valjanosti izdanoga odobrenja, tada željeznički prijevoznik mora obnoviti zahtjev ili zatražiti produljenje roka valjanosti odobrenja.

Podnošenje zahtjeva za prijevoz izvanredne pošiljke

Članak 8.

(1) Željeznički prijevoznik upravitelju infrastrukture podnosi pisani zahtjev za prijevoz izvanredne pošiljke.

(2) U pisanom zahtjevu za prijevoz izvanredne pošiljke, ovisno o vrsti, obliku i načinu prijevoza, željeznički prijevoznik navodi podatke i prilaže odgovarajuće priloge u skladu s odredbama članka 9., 10., 11. i 12. ovoga Pravilnika.

Članak 15.

(1) Ako upravitelj infrastrukture odobri prijevoz izvanredne pošiljke, tada mora o tome obavijestiti podnositelja zahtjeva i pisano navesti posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa i ograničenja za prijevoz izvanredne pošiljke.

(2) Ako upravitelj infrastrukture izvanrednu pošiljku ne može preuzeti na prijevoz zbog tehničkih, prometnih ili sigurnosnih razloga, tada mora o tome obavijestiti podnositelja zahtjeva uz pisano obrazloženje.

(3) Na podneseni zahtjev za prijevoz izvanredne pošiljke, upravitelj infrastrukture mora odgovoriti u najkraćem mogućem roku, a najkasnije za 14 dana. Ovaj rok iznimno se može produžiti ako se radi o izvanrednoj pošiljci koja zahtijeva složene prometno-tehničke uvjete.

Odobranje ili odbijanje prijevoza izvanredne pošiljke Izdavanje pisanoga odobrenja za prijevoz izvanredne pošiljke

Članak 16.

Upravitelj infrastrukture u pisanom odobrenju za prijevoz izvanredne pošiljke mora navesti sve uvjete pod kojima će se izvanredna pošiljka prevoziti na željezničkim prugama na njegovom području.

Uvjeti koje željeznički prijevoznik mora ispuniti prije prijevoza izvanredne pošiljke

Članak 17.

Izvanredna pošiljka smije biti prevezena onda ako željeznički prijevoznik ispuni sljedeće uvjete:

- a) da je odobren podneseni zahtjev za prijevoz izvanredne pošiljke,
- b) da je pregledom ustanovio da izvanredna pošiljka odgovara uvjetima propisanim od upravitelja infrastrukture,
- c) da vozilo na kojem se prevozi izvanredna pošiljka ima odgovarajuće konstruktivne elemente koji omogućuju siguran prijevoz izvanredne pošiljke,
- d) da je pregledom ustanovio da mjere (duljina, širina i visina), masa i težište izvanredne pošiljke odgovaraju tvrdnjama i crtežima priloženima zahtjevu za prijevoz,
- e) da je na vagon i teretni list stavljen listić za označavanje izvanredne pošiljke prikazan u Prilogu I. ovoga Pravilnika,
- f) da je kritična točka na izvanrednoj pošiljci označena listićem za označavanje kritične točke prikazanim u Prilogu II. ovoga Pravilnika, u slučaju kada je njezin položaj uvjetovan voznim smjerom,
- g) da su osigurani pratitelji onda kada je praćenje obvezno, ili kada je ono ugovoreno, te da su oni spremni pridržavati se uputa mjerodavnoga osoblja upravitelja infrastrukture,
- h) da su pratitelji izvanredne pošiljke pojedinačno upoznati sa sigurnosnim mjerama kojih se moraju pridržavati tijekom prijevoza,
- i) da, kada se to od njega zatraži, uzemlji izvanrednu pošiljku koja treba biti prevezena na elektrificiranim prugama,
- j) da su natovareni predmeti učvršćeni tako da se ne mogu pomicati čak ni pod utjecajem udara i drugih kretanja neizbježnih pri normalnim prijevoznim uvjetima (o provjeri tih uvjeta za osobito teške

terete, ili za terete koji se prevoze zakvačeni na nosače posebnih vagona, željeznički prijevoznik upravitelju infrastrukture mora proslijediti sve podatke i odgovarajuće skice o natovarenom teretu i pisanu izjavu da je učvršćivanje obavljeno na siguran način),
k) da izvanrednu pošiljku na prijevoz preda pravodobno, kako bi do odredišnog kolodvora mogla biti prevezena u roku propisanome u prijevoznim uvjetima.

IV. POSEBNI UVJETI PRIJEVOZA ZA SIGURAN TIJEK PROMETA

Određivanje posebnih uvjeta prijevoza za siguran tijek prometa i zaštitnih mjera pri prijevozu izvanrednih pošiljaka

Članak 18.

(1) U cilju osiguravanja urednoga i sigurnoga prijevoza izvanrednih pošiljaka, osiguravanja urednoga i sigurnoga prometa drugih vlakova i sprječavanja možebitnoga oštećivanja željezničke infrastrukture na prijevoznom putu izvanredne pošiljke, pri prijevozu svake izvanredne pošiljke upravitelj infrastrukture mora odrediti odgovarajuće posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa, a po potrebi i odgovarajuća ograničenja te prometne i tehničke zaštitne mjere.

(2) Pri prijevozu izvanredne pošiljke, s obzirom na njena svojstva i uvjete na prijevoznom putu, upravitelj infrastrukture po potrebi određuje sljedeće prometne i tehničke zaštitne mjere u sklopu posebnih uvjeta prijevoza za siguran tijek prometa:

- a) dopuštenu brzinu vlaka u koji je uvrštena izvanredna pošiljka na prijevoznom putu odnosno na dijelovima prijevoznoga puta
- b) dopuštenu brzinu vlaka u koji je uvrštena izvanredna pošiljka preko skretnica u pravac i u skretanje, kao i preko kritičnih mjesta na pruzi na prijevoznom putu odnosno na dijelovima prijevoznoga puta,
- c) kolosijeke u kolodvorima na prijevoznom putu na koje ne smije biti primljen vlak u koji je uvrštena izvanredna pošiljka odnosno kolosijeke po kojima je dopušten prijevoz,
- d) mjesto za učvršćivanje pomoćnoga vagona s potrebnim alatom i osobljem u sastavu vlaka s izvanrednom pošiljkom,
- e) kolosijek na višekolosiječnoj pruzi po kojem mora voziti vlak s izvanrednom pošiljkom i/ili smije li voziti po nepravilnom kolosijeku na dvokolosiječnoj pruzi,
- f) zabranu mimoilaženja i pretjecanja vlaka s izvanrednom pošiljkom s drugim vlakovima na usporednoj, dvokolosiječnoj i višekolosiječnoj pruzi,
- g) slobodnost susjednih kolosijeka od međnika pri vožnji vlaka s izvanrednom pošiljkom,
- h) zabranu da izvanredne pošiljke pri manevriranju budu odbacivane ili da drugi vagoni budu odbacivani na njih,
- i) zabranu spuštanja izvanredne pošiljke preko spuštalice u ranžirnom kolodvoru
- j) zabranu zaustavljanja izvanredne pošiljke ručnom papučom i kolosiječnom kočnicom,
- k) kolodvore u kojima će biti obavljani tehnički pregledi izvanredne pošiljke te podmazivanje i opskrbljivanje samohodnih vozila pogonskim gorivom i slični poslovi,
- l) mjesto u vlaku na koje smije biti uvrštena izvanredna pošiljka,
- m) poduzimanje odgovarajućih zaštitnih mjera pri prijevozu izvanredne pošiljke na elektrificiranim prugama,
- n) poduzimanje radova na ojačavanju pruge i pružnih građevina ili na privremenom izmicanju stabilnih postrojenja,
- o) pregled pruge i dijelova željezničkih infrastrukturnih podsustava prije i/ili poslije prijevoza izvanredne pošiljke,
- p) poduzimanje drugih prometnih i tehničkih zaštitnih mjera.

(3) Pri prijevozu izvanredne pošiljke i određivanju posebnih uvjeta prijevoza za siguran tijek prometa, moraju se poštivati i drugi propisi kojima je to uređeno.

Praćenje izvanredne pošiljke

Članak 19.

(1) Ovisno o vrsti i posebnosti izvanredne pošiljke, kao i o tehničkom uporabnom stanju željezničke infrastrukture na prijevoznom putu, upravitelj infrastrukture određuje mora li izvanredna pošiljka tijekom prijevoza biti praćena.

(2) Izvanrednu pošiljku, koja mora biti praćena zbog davanja uputa i/ili zbog obavljanja nadzora i posluživanja pri prijevozu, mora pratiti mjerodavna stručna osoba upravitelja infrastrukture i/ili pratitelj kojega odredi željeznički prijevoznik.

(3) U posebnim uvjetima prijevoza za siguran tijek prometa mora biti navedeno tko će pratiti izvanrednu pošiljku.

(4) Ako tijekom praćenja izvanredne pošiljke mjerodavna stručna osoba upravitelja infrastrukture ustanovi da je posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa potrebno djelomično izmijeniti u smislu povećanja sigurnosti prometa, tada je mjerodavna stručna osoba ovlaštena učiniti te izmjene.

(5) Pratitelju izvanredne pošiljke kojega odredi, željeznički prijevoznik mora uručiti iskaznicu za pratitelja i upoznati ga sa sigurnosnim mjerama kojih se mora pridržavati.

Pregled izvanredne pošiljke i preuzimanje na prijevoz

Članak 20.

(1) Željeznički prijevoznik izvanrednu pošiljku smije prevesti samo onda ako ju je prethodno pregledao i ustanovio da odgovara uvjetima propisanim od upravitelja infrastrukture.

(2) Upravitelj infrastrukture može odrediti da pri pregledu izvanredne pošiljke prije prijevoza sudjeluje i ovlašteno stručno osoblje upravitelja infrastrukture.

Planiranje, objavljivanje, nadzor i praćenje prijevoza izvanredne pošiljke

Članak 21.

Upravitelj infrastrukture mora pratiti i nadzirati prijevoz izvanrednih pošiljaka na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj.

Članak 22.

(1) Upravitelj infrastrukture s uvjetima prijevoza izvanredne pošiljke mora pisano upoznati službeno osoblje upravitelja infrastrukture na prijevoznom putu kojega se to tiče.

(2) Planiranje, objavljivanje, nadzor i praćenje prijevoza izvanredne pošiljke, upravitelj infrastrukture poblje uređuje u provedbenoj uputi.

Otprema vlakova s izvanrednom pošiljkom

Članak 23.

(1) Upravitelj infrastrukture mora prije otpreme vlaka s izvanrednom pošiljkom obavijestiti službeno osoblje upravitelja infrastrukture na prijevoznom putu o prijevozu izvanredne pošiljke, uz navođenje broja odobrenja.

(2) Upravitelj infrastrukture mora pisano obavijestiti osoblje vlaka o prijevozu izvanredne pošiljke i o uvjetima za prijevoz izvanredne pošiljke.

(3) Pri prijevozu izvanredne pošiljke mora se tražiti dopuštenje za otpremu vlaka između dva susjedna kolodvora i isto pisano evidentirati.

(4) Postupak otpreme i prijevoza izvanredne pošiljke te izdavanja i primopredaje dokumenata, upravitelj infrastrukture detaljnije uređuje u provedbenoj uputi.

V. PROPISIVANJE UVJETA ZA PRIJEVOZ IZVANREDNIH POŠILJAKA

Proračun i ustanovljivanje prostora potrebnoga za prijevoz izvanrednih pošiljaka

Članak 24.

Jedinstveni način proračunavanja i ustanovljivanja prostora potrebnoga za prijevoz izvanrednih pošiljaka na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj uključuje:

- određivanje kritičnih točaka profila željezničkoga vozila (teretnoga profila),
- određivanje potrebne poprečne udaljenosti i potrebne udaljenosti po visini za prijevoz izvanredne pošiljke,
- određivanje raspoložive udaljenosti za prijevoz izvanredne pošiljke,
- određivanje dodatka za vodoravni luk i pravac,
- određivanje dodatka za nepravilnosti u kolosijeku.

Pravila za prijevoz izvanrednih pošiljaka na jednokolosiječnim i dvokolosiječnim željezničkim prugama

Članak 31.

(1) Ovisno o vrsti i mjerama izvanredne pošiljke te o broju kolosijeka na otvorenoj pruži, propisuju se sljedeća pravila i postupci za prijevoz izvanrednih pošiljaka s obzirom na primijenjene posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa:

- Pravilo A za prijevoz izvanrednih pošiljaka na jednokolosiječnim željezničkim prugama (prijevoz bez posebnih uvjeta),
- Pravilo B za prijevoz izvanrednih pošiljaka na dvokolosiječnim željezničkim prugama i usporednim željezničkim prugama (dopušteno mimoilaženje s izvanrednim pošiljkama),
- Pravilo C za prijevoz izvanrednih pošiljaka na dvokolosiječnim željezničkim prugama i usporednim željezničkim prugama (zabranjeno mimoilaženje s izvanrednim pošiljkama),
- Pravilo D za prijevoz izvanrednih pošiljaka na dvokolosiječnim željezničkim prugama i usporednim željezničkim prugama (zabranjeno mimoilaženje sa svim vlakovima),
- Pravilo E za prijevoz izvanrednih pošiljaka na svim željezničkim prugama (prijevoz uz posebno određene uvjete).

VII. PRIJEVOZ IZVANREDNIH POŠILJAKA NA ELEKTRIFICIRANIM PRUGAMA

Posebni uvjeti za prijevoz izvanrednih pošiljaka na elektrificiranim prugama

Članak 41.

Ako se izvanredna pošiljka prevozi na elektrificiranoj željezničkoj pruzi, tada upravitelj infrastrukture ovisno o sustavu električne vuče i razmaku između najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže određuje posebne uvjete prijevoza za siguran tijek prometa na elektrificiranoj željezničkoj pruzi.

Članak 42.

Izvanredna pošiljka može se prevesti bez posebnih uvjeta prijevoza za siguran tijek prometa na elektrificiranoj željezničkoj pruzi i u pravilu bez uzemljivanja, ako su zadovoljeni sigurnosni razmaci između najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže, koji iznose:

- 340 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednofaznim sustavom 25 kV, 50 Hz,
- 270 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV.

Članak 43.

Ako pri prijevozu izvanredne pošiljke ne mogu biti osigurani sigurnosni razmaci navedeni u članku 42. ovoga Pravilnika, onda se izvanredna pošiljka može prevesti uz primjenu sljedećih zaštitnih mjera:

a) teret mora biti uzemljen, a kontaktna mreža ostaje pod naponom kada razmak između najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže iznosi:

- manje od 340 mm do uključivo 270 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednofaznim sustavom 25 kV, 50 Hz,
- manje od 270 mm do uključivo 150 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV.

b) teret mora biti uzemljen, a napon u kontaktnoj mreži mora biti isključen kada razmak između najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže iznosi:

- manje od 270 mm do uključivo 100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim jednofaznim sustavom 25 kV, 50 Hz,
- manje od 150 mm do uključivo 100 mm, na željezničkim prugama elektrificiranim istosmjernim sustavom 3 kV.

Članak 44.

(1) Ako se izvanredna pošiljka prevozi na željezničkim prugama elektrificiranim samo jednim sustavom električne vuče, tada se primjenjuje granična vrijednost razmaka najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže propisana za taj sustav električne vuče.

(2) Ako se izvanredna pošiljka prevozi na željezničkim prugama elektrificiranim različitim sustavima električne vuče, tada se primjenjuje najnepovoljnija granična vrijednost razmaka između najbližih dijelova izvanredne pošiljke i kontaktne mreže.

7. PRAVILNIK O ZNAČENJU I UPORABI SIGNALA, SIGNALNIH ZNAKOVA I SIGNALNIH OZNAKA U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. TEMELJNE ODREDBE

Uvodne odredbe

Članak 1.

- (1) Pravilnikom o značenju i uporabi signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u željezničkom prometu propisuje se signalizacija koja se primjenjuje na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj (u daljnjem tekstu: pruge).
- (2) Ovim Pravilnikom propisuju se vrste, značenja, oblici i boje signala, signalnih znakova i signalnih oznaka, mjesto njihove ugradnje i postavljanja te način davanja i signaliziranja signalnog znaka, propisana daljina vidljivosti i uporaba.
- (3) Signale na pruzi može zamijeniti odgovarajuća signalizacija u upravljačnici vodećeg vozila, kojom se signaliziraju način i uvjeti vožnje na pruzi u uvjetima reguliranja prometa uređajem za vođenje vlaka.
- (4) Na željezničkim prugama u Republici Hrvatskoj smiju se rabiti signali i signalne oznake za koje su izrađene strukovne norme.
- (5) Tehnički propisi, norme i upute koje se odnose na željezničku signalizaciju moraju biti sukladni ovom Pravilniku.
- (6) Na signalima, signalnim oznakama i signalnim uređajima ne smiju se mijenjati propisane svjetlosti, boja i oblik te položaj signala, signalnih sredstava i signalnih oznaka.
- (7) Odredbe ovog Pravilnika odnose se na željeznički promet što ga obavljaju upravitelj infrastrukture, željeznički prijevoznici, pravne osobe koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe i pravne osobe koje obavljaju promet na industrijskoj željeznici, a koje su pravo obavljanja željezničkog prometa stekle sukladno zakonu (u daljnjem tekstu: željeznice).
- (8) Odredbe ovoga pravilnika propisane za strojovođu vrijede i za vozača vozila za posebne željezničke namjene, ako ovim pravilnikom nije drugačije propisano.
- (9) Primjena signala, signalnih znakova i signalnih oznaka u graničnim kolodvorima propisuje se sukladno UIC-ovim objavama, bilateralnim sporazumima i drugim propisima o graničnome željezničkom prometu.
- (10) Ministarstvo mjerodavno za željeznički promet može odobriti iznimnu ugradnju i uporabu lokalnih signala, signalnih znakova i signalnih oznaka. Ti signali, signalni znakovi i signalne oznake moraju biti sukladni temeljnim načelima ovog Pravilnika, a njihova uporaba mora se objaviti u Narodnim novinama. Izuzetno, uporabu lokalnih zvonovnih signalnih znakova odobrava upravitelj infrastrukture i to objavljuje u svom službenom glasilu.
- (11) Postupci za uporabu signala i signalnih oznaka koji nisu propisani ovim pravilnikom moraju se propisati općim aktom kojim se detaljno propisuje provedba Pravilnika o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnog tijeka željezničkog prometa.
- (12) Prilozi ovog Pravilnika njegov su sastavni dio.

Temeljni pojmovi

Članak 2.

Pojedini pojmovi u ovom Pravilniku znače:

1. *Jednokolosiječna pruga* je pruga s jednim kolosijekom na otvorenoj pruzi po kojemu vlakovi voze u jednome ili u oba smjera.
2. *Dvokolosiječna pruga* je pruga s dva kolosijeka na otvorenoj pruzi na kojoj vlakovi istog smjera voze po kolosijeku određenome za taj smjer i koji se naziva pravilan kolosijek. Kolosijek na dvokolosiječnoj pruzi po kojemu vlak vozi suprotno od određenog smjera naziva se nepravilan kolosijek.
3. *Usporedne pruge* su dvije ili više pruga jedna uz drugu, pri čemu se promet na jednoj pruzi odvija neovisno o prometu na drugoj pruzi.
4. *Početak i kraj pruge* je službeno mjesto ili kilometarski položaj u kojemu počinje ili u kojemu završava jedna pruga.
5. *Desna ili lijeva strana pruge* je strana pruge koja se nalazi desno ili lijevo od pruge gledajući od početka prema kraju pruge.



6. *Desna ili lijeva strana kolosijeka* je strana kolosijeka koja se nalazi desno ili lijevo gledajući u smjeru vožnje.
7. *Desnostrani promet* je vožnja vlakova na dvokolosiječnoj pruzi po desnom kolosijeku u smjeru kretanja vlaka.
8. *Obostrani promet* je vožnja vlakova na dvokolosiječnoj pruzi opremljenoj signalno-sigurnosnim uređajima koji omogućuju vožnju vlakova istog smjera po oba kolosijeka. Redovan kolosijek« je kolosijek predviđen voznim redom, a susjedni kolosijek je kolosijek po kojemu vožnja vlakova nije predviđena voznim redom.
9. *Signal* je sredstvo kojim se signalizira signalni znak. Signali su stalni, prijenosni i ručni. Stalni signal je signal ugrađen na određenom mjestu. Prijenosni signal je signal koji se prenosi s jednoga mjesta na drugo. Ručni signal je signal za davanje ručnih signalnih znakova.
10. *Signalni znak* je znak propisan ovim pravilnikom koji može imati značenje zapovijedi ili upozorenja. Signalni znak je jednoznačan ili dvoznačan. Jednoznačni signalni znak je signalni pojam koji ima jedno značenje. Dvoznačni signalni znak je signalni pojam koji istodobno zapovijeda postupak kod odnosnoga glavnog signala i predsignalizira signalni znak sljedećega glavnog signala. Redovan signalni znak je signalni znak koji signal signalizira tada kada pokraj njega ne mora proći nikakvo željezničko vozilo.
11. *Signalna oznaka* je ugrađeno signalno sredstvo kojim se označava ili upozorava na posebno važno mjesto na pruzi ili u službenom mjestu.
12. *Dopuštena brzina* je najveća brzina na pruzi ili pružnoj dionici koja je upisana u registru infrastrukture, a uvjetovana je tehničkim stanjem pruge. Pružna dionica je dio pruge koji ne može biti kraći od jednog međukolodvorskog razmaka.
13. *Ograničena brzina* je brzina niža od dopuštene kojom se smije voziti preko dijela pruge, uvjetovana njezinim tehničkim stanjem ili brzina kojom se smije voziti preko skretnica uvjetovana njihovom konstrukcijom i načinom osiguranja. Ta brzina propisana je voznim redom i ona je najveća dopuštena brzina za taj dio pruge za koji je propisana.
14. *Smanjena brzina* je brzina niža od dopuštene ili ograničene brzine, a uvodi se zbog tehničkog stanja pruge ili izvedbe radova. Smanjena brzina privremenoga je značaja i nije propisana voznim redom. Vožnja smanjenom brzinom naziva se lagana vožnja.
15. *Najveća dopuštena brzina vlaka* je najveća brzina kojom vlak smije voziti na pruzi ili njezinu dijelu. Ta brzina propisana je voznim redom, pismenim nalogom ili je signalizirana signalima.
16. *Zaustavni put* je propisani najveći dopušteni put potpunog kočenja na pruzi odnosno na pružnoj dionici za vlak koji vozi najvećom dopuštenom brzinom. Duljina zaustavnog puta, ovisno o brzini na pruzi, može biti 700, 1000 ili 1500 metara. Zaustavni put određuje ministarstvo mjerodavno za željeznički promet. Odluka o promjeni duljine zaustavnog puta objavljuje se u Narodnim novinama.
17. *Kolodvorsko osoblje* je prometno osoblje u kolodvoru koje sudjeluje u prometu vlakova i željezničkih vozila.
18. *Prometnik vlakova* je radnik koji izravno osigurava sigurno kretanje željezničkih vozila u kolodvoru i međukolodvorskim pružnim odsjecima.
19. *TK-dispečer* je radnik koji daljinski upravlja i regulira promet vlakova na TK-pruzi pomoću TK-uređaja.
20. *Osoblje vlaka* je zajednički naziv za vlakopravno osoblje i osoblje vučnog vozila.
21. *Vlakopravno osoblje* je zajednički naziv za vlakovođu, manevriste na vlaku odnosno konduktere kod jednog vlaka.
22. *Osoblje vučnog vozila* je zajednički naziv za strojovođu i pomoćnika strojovođe.
23. *Osoblje pruge* je zajednički naziv za odjavničara i čuvara prijelaza.
24. *Odjavničar* je radnik koji sudjeluje u reguliranju slijeđenja uzastopnih vlakova u odjavnom razmaku.
25. *Čuvar prijelaza* je radnik koji sudjeluje u osiguranju željezničkog prometa preko željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza.

Opće odredbe

Članak 3.

(1) Željezničkim signalima signaliziraju se i daju signalni znakovi kojima se željezničko osoblje brzo i pouzdano međusobno sporazumijeva o vožnji vlakova, manevriranju, zabranjenoj i dopuštenoj vožnji preko određenog mjesta, stanju na pruzi i potrebi smanjenja brzine.

(2) Signalni znakovi su vidni i čujni.

- (3) Vidni signalni znakovi uočavaju se vidom, a daju se položajem, bojom, svjetlošću ili pokretom.
- (4) Vidni signali su svjetlosni i likovni.
- (5) Svjetlosni signali signaliziraju danju i noću signalne znakove obojenim mirnim ili trepćućim, obojenim mirnim i trepćućim svjetlima odnosno položajem tih svjetala.
- (6) Likovni signali signaliziraju signalne znakove danju položajem ili obojenim likom odnosno položajem i obojenim likom, a noću obojenom mirnom svjetlošću uz dnevni znak ili samo dnevnim znakom.
- (7) Signalni znakovi likovnih glavnih signala i predsignala noću se signaliziraju obojenim mirnim svjetlostima uz dnevni znak, a kod određenih tehničkih rješenja signalni znakovi mogu biti signalizirani danju jednako kao i noću.
- (8) Likovni signali mogu biti prevučeni reflektirajućom materijom.
- (9) Vidni signalni znakovi moraju biti uočljivi s propisane udaljenosti.
- (10) Čujni signalni znakovi primaju se sluhom, a daju se zvučnim signalnim sredstvima na isti način danju i noću.
- (11) Uporaba sirene vučnoga vozila mora se ograničiti na stvarnu potrebu, prije svega u noćnim satima.
- (12) Kod vožnji vlakova ili manevarskih vožnji zabranjuje se svako nepotrebno vikanje i nepotrebno davanje čujnih signalnih znakova te proizvoljna uporaba zvučnih signalnih sredstava.
- (13) Od odredaba stavaka 11. i 12. ovoga članka može se odstupati jedino onda kada nastane potreba davanja signalnih znakova radi sprječavanja izvanrednog događaja.
- (14) Jačina zvučnog i svjetlosnog izvora propisana je normama ili drugim propisima.
- (15) Signalni znakovi moraju se davati tako da ih osoblje kojemu su namijenjeni može pravodobno primiti, jasno i potpuno razumjeti te po njima postupati.
- (16) Zapovijed dana signalnim znakom mora se provesti, osim kada bi se njome ugrozila sigurnost prometa ili osoba.
- (17) Kada je signalni znak nepropisan ili pokazuje nejasan pojam, kada se na signalu vidi više signalnih znakova različitih značenja, kada se daju signalni znakovi suprotnog značenja ili kada se značenje signalnih znakova ne može nedvojbeno raspoznati, značenje signalnog znaka prema prilikama valja razumjeti u onom smislu koji zahtijeva veću opreznost, i uvijek se mora postupati tako da se očuva sigurnost prometa i osoblja.

Uporaba signalno-sigurnosnih uređaja i signalnih sredstava

Članak 4.

- (1) Signalno-sigurnosnim uređajem mora se rukovati u skladu s odredbama upute za rukovanje koja mora biti izrađena za svaki signalno-sigurnosni uređaj, a izrađuje je upravitelj infrastrukture.
- (2) Radnik koji rukuje signalno-sigurnosnim uređajem, njime mora rukovati u skladu s odredbama upute iz stavka 1. ovoga članka.
- (3) Radnik koji daje signalne znakove, mora ih davati u skladu s odredbama ovoga pravilnika.
- (4) Radnik koji uoči neispravnost signala obvezatan je o tome odmah obavijestiti prometnika vlakova odnosno TK-dispečera.
- (5) Signali koji se osvijetljavaju noću, osvijetljavaju se u vrijeme određeno kalendarom osvijetljavanja koji se nalazi u prilogu 1. ovoga pravilnika.
- (6) Količina pojedinih vrsta signalnih sredstava koje radnici moraju imati kod sebe i na radnom mjestu propisana je u prilogu 2. ovoga pravilnika.

II. ZVONOVNI SIGNALNI ZNAKOVI

Temeljne odredbe

Članak 5.

- (1) Zvonovnim signalnim znakovima objavljuju se vožnje vlakova te vožnje pružnih vozila koja voze između dvaju susjednih kolodvora.
- (2) Upravitelj infrastrukture može propisati da se zvonovni signalni znakovi ne rabe na pojedinim prugama odnosno pružnim dionicama.
- (3) Zvonovni signalni znakovi daju se automatski, posebnim uređajem električnoga signalnog zvona ili ručno induktorskim telefonom.

Svrha i uporaba zvonovnih signalnih znakova**Članak 7.**

- (1) Zvonovnim signalnim znakovima kolodvori objavljuju predstojeće vožnje vlakova kroz međukolodvorski odsjek pruge. Ta vožnja objavljuje se susjednom kolodvoru te drugim službenim i radnim mjestima koja su uključena u signalno zvonovni vod na tome međukolodvorskom odsjeku.
- (2) Zvonovnim signalnim znakovima objavljuje se i vožnja vlaka koji vozi nepravilnim ili susjednim kolosijekom na dvokolosiječnoj pruzi te vožnja pružnih vozila između dvaju kolodvora.

III. STALNI SIGNALI**GLAVNI SIGNALI****Temeljne odredbe o glavnim signalima****Članak 8.**

- (1) Glavni signali su signali koji signaliziraju signalne znakove kojima se zabranjuje ili dopušta daljnja vožnja vlaka redovnom ili ograničenom brzinom.
- (2) Signalni znakovi glavnih signala za dopuštenu vožnju vlakova istovremeno zabranjuju manevarske vožnje. Signalni znakovi glavnih signala za zabranjenu vožnju vlakova, ne zabranjuju manevarske vožnje.
- (3) Signalni znakovi glavnih signala predsignaliziraju se signalnim znakovima prethodnoga glavnog signala ili signalnim znakovima predsignala.
- (4) Iznimku od prethodnog stavka čine postojeći glavni signali čiji signalni znakovi nisu predsignalizirani.
- (5) Glavni signali su jednoznačni i dvoznačni i signaliziraju jednoznačne ili dvoznačne signalne znakove.
- (6) Stupovi glavnih signala koji signaliziraju jednoznačne signalne znakove obojeni su s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima, a stupovi glavnih signala koji signaliziraju dvoznačne signalne znakove obojeni su s prednje strane bijelim i crvenim poljima.
- (7) Stupovi glavnih signala koji za pojedine smjerove signaliziraju dvoznačne signalne znakove a za pojedine smjerove jednoznačne signalne znakove, obojeni su bijelim i okomito podijeljenim crveno-crnim poljima, tako što se crna polja nalaze na strani na kojoj se ne predsignaliziraju signalni znakovi sljedećega glavnog signala.
- (8) Bijela i crvena polja glavnih signala mogu biti prevučena reflektirajućom materijom.
- (9) Glavni signali su svjetlosni ili likovni.
- (10) Kod jednoznačnih glavnih svjetlosnih signala signalni znakovi signaliziraju se mirnom obojenom svjetlošću ili mirnom i trepćućom obojenom svjetlošću.
- (11) Likovni signali su jednoznačni.
- (12) Glavni likovni signali ne smiju se ugrađivati i propisani su u glavi VII. ovog Pravilnika.
- (13) Kod dvoznačnih glavnih svjetlosnih signala signalni znakovi signaliziraju se mirnom, trepćućom ili mirnom i trepćućom obojenom svjetlošću.
- (14) Glavni signali koji su u tehničkoj ovisnosti sa skretnicama signaliziraju vožnju preko skretničkog područja najvećom dopuštenom brzinom.
- (15) Glavni signali koji nisu u tehničkoj ovisnosti sa skretnicama ne signaliziraju brzinu vožnje preko skretničkog područja.
- (16) Kada glavni signal koji štiti skretničko područje i koji je u ovisnosti sa skretnicama signalizira vožnju ograničenom brzinom, vlak preko pripadajućega skretničkog područja mora voziti ograničenom brzinom sve dok posljednje vozilo u vlaku ne prođe područje koje štiti taj signal.

Vrste glavnih signala**Članak 9.**

- (1) Glavni signali su ulazni, izlazni, prostorni i zaštitni.
- (2) Ulaznim signalom zabranjuje se ili dopušta ulazak vlaku u kolodvor.
- (3) Izlaznim signalom zabranjuje se ili dopušta izlazak vlaka iz kolodvora. Izlazni signal koji signalizira izlazak s jednog kolosijeka naziva se kolosiječni izlazni signal, a izlazni signal koji signalizira izlazak iz skupine kolosijeka ili iz svih kolosijeka naziva se skupinski izlazni signal.
- (4) Prostornim signalom zabranjuje se ili dopušta ulazak vlaku u prostorni odsjek.

(5) Zaštitni signali mogu biti ugrađeni u kolodvoru i na otvorenoj pruzi. Zaštitnim signalom zabranjuje se ili dopušta vožnja vlaka:

- preko rasputnice,
- preko otpremništva,
- preko stajališta onda ako to stajalište ima zajednički peron za dvije usporedne pruge odnosno za oba kolosijeka dvokolosiječne pruge onda ako peron nema prilaz za putnike izveden izvan razine,
- preko stajališta na dvokolosiječnoj pruzi ili na dvije usporedne pruge onda ako to stajalište ima prilaz za putnike izveden kao neosigurani željezničko-cestovni ili pješački prijelaz (u daljnjem tekstu: prijelaz),
- preko mjesta na kojemu dvokolosiječna pruga prelazi u jednokolosiječnu,
- preko mjesta na kojemu se odvaja industrijski kolosijek na otvorenoj pruzi i
- preko dijela kolodvorskog područja.

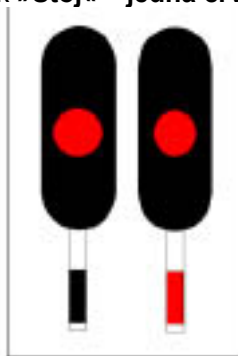
(6) Ulazni i izlazni signali redovno štite i skretničko područje.

(7) Glavni signali ugrađeni na području kolodvora nazivaju se kolodvorski glavni signali, a na otvorenoj pruzi pruzni glavni signali.

Signalni znakovi svjetlosnih glavnih signala

Članak 10.

(1) Jednoznačni i dvoznačni signalni znak »Stoj« – jedna crvena mirna svjetlost (slika 1)



Slika 1

(2) Signalni znak »Stoj« signalizira da je daljnja vožnja od signala zabranjena.

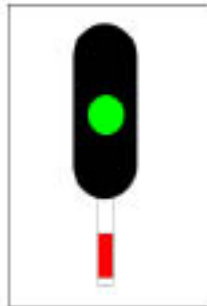
(3) Jednoznačni signalni znak »Slobodno« – jedna zelena mirna svjetlost (slika 2)



Slika 2

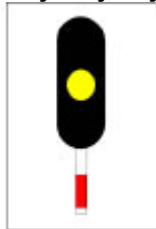
(4) Signalni znak »Slobodno« kod signala koji štite skretničko područje i koji su u ovisnosti sa skretnicama signalizira da je vožnja od signala slobodna najvećom dopuštenom brzinom.

(7) Dvoznačni signalni znak »Slobodno, očekuj Slobodno ili Oprezno« – jedna zelena mirna svjetlost (slika 3)



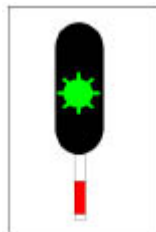
Slika 3

(12) Dvoznačni signalni znak »Oprezno, očekuj Stoj« – jedna žuta mirna svjetlost (slika 4)



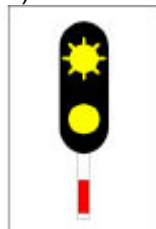
Slika 4

(16) Dvoznačni signalni znak »Slobodno, očekuj ograničenje brzine« – jedna zelena trepćuća svjetlost (slika 5)



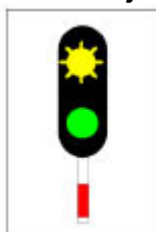
Slika 5

(19) Dvoznačni signalni znak »Ograničena brzina, očekuj Stoj« – jedna žuta trepćuća svjetlost i ispod nje jedna žuta mirna svjetlost (slika 6)



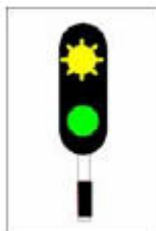
Slika 6

(23) Dvoznačni signalni znak »Ograničena brzina, očekuj Slobodno ili Oprezno« – jedna žuta trepćuća svjetlost i ispod nje jedna zelena mirna svjetlost (slika 7)



Slika 7

(26) Jednoznačni signalni znak »Ograničena brzina« – jedna žuta trepćuća svjetlost i ispod nje jedna zelena mirna svjetlost (slika 8)



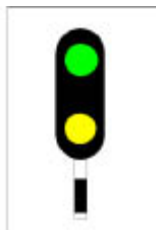
Slika 8

(29) Dvoznačni signalni znak »Ograničena brzina, očekuj ograničenje brzine« – jedna žuta trepćuća svjetlost i ispod nje jedna zelena trepćuća svjetlost (slika 9)



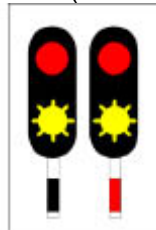
Slika 9

(32) Jednoznačni signalni znak »Ograničena brzina« – jedna zelena mirna i ispod nje jedna žuta mirna svjetlost (slika 10)



Slika 10

(35) Jednoznačni i dvoznačni signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« – jedna crvena mirna i ispod nje jedna žuta trepćuća svjetlost (slika 11)



Slika 11

(37) Signalni znak »Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h« rabi se u slučaju kada vlak mora ući u kolodvor s osobitom oprežnošću na zauzeti kolosijek ili na kolosijek koji je prohodan do određenog mjesta, kada nije osiguran put proklizavanja te u slučaju kada se ne može dati signalni znak za dopuštenu vožnju zbog neispravnosti signalno-sigurnosnog uređaja.

Postupak kod neispravnosti glavnih signala

Članak 11.

(1) Kada je glavni svjetlosni signal neosvijetljen ispred signalnog stupa ili na signalni stup mora se postaviti crveni signalni lopar, osim kod prostornih signala automatskoga pružnog bloka i automatske odjavnice.

(2) Vlak se mora zaustaviti ispred glavnog signala kada je neosvijetljen ili kada signalizira nejasne signalne znakove.

PREDSIGNALI GLAVNIH SIGNALA

Temeljne odredbe o predsignalima glavnih signala

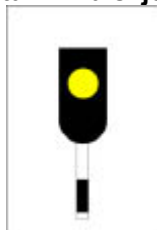
Članak 12.

- (1) Predsignal je signal ugrađen na propisanoj udaljenosti ispred glavnog signala s kojim je u tehničkoj ovisnosti i čije signalne znakove predsignalizira.
- (2) Predsignalni su svjetlosni ili likovni.
- (4) Svjetlosnim predsignalima signaliziraju se signalni znakovi mirnom ili trepćućom obojenom svjetlošću.
- (5) Stupovi predsignala obojeni su s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima. Bijela polja predsignala mogu biti prevučena reflektirajućom materijom.

Signalni znakovi svjetlosnih predsignala

Članak 13.

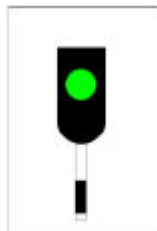
- (1) Signalni znak »Očekuj Stoj« – jedna žuta mirna svjetlost (slika 12)



Slika 12

- (2) Signalni znak »Očekuj Stoj« znači da glavni signal signalizira signalni znak »Stoj« i da se vlak mora zaustaviti ispred glavnog signala.

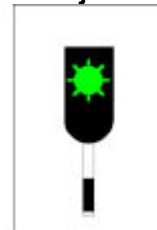
- (3) Signalni znak »Očekuj Slobodno« – jedna zelena mirna svjetlost (slika 13)



Slika 13

- (4) Signalni znak »Očekuj Slobodno« znači da glavni signal signalizira signalni znak »Slobodno«.

- (5) Signalni znak »Očekuj ograničenje brzine« – jedna zelena trepćuća svjetlost (slika 14)



Slika 14

- (6) Signalni znak »Očekuj ograničenje brzine« znači da glavni signal signalizira ograničenu brzinu i da preko pripadajućega skretničkog područja iza glavnog signala treba voziti ograničenom brzinom.

Postupak kod neispravnosti predsignala

Članak 14.

Kada je predsignal neosvijetljen ili kada signalizira nejasan signalni znak, postupa se kao da signalizira signalni znak »Očekuj Stoj«.

PONAVLJAČ PREDSIGNALIZIRANJA

Temeljne odredbe o ponavljačima predsignaliziranja

Članak 15.

- (1) Ponavljač predsignaliziranja je svjetlosni signal ugrađen ispred glavnoga svjetlosnog signala kod kojega se ne može postići propisana daljina vidljivosti.
- (2) Ponavljač predsignaliziranja ponavlja predsignalizirane signalne znakove.

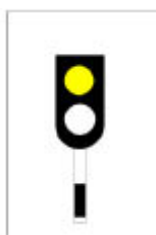
(3) Stupovi ponavljača predsignaliziranja obojeni su s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima i mogu biti prevučeni reflektirajućom materijom.

Signalni znakovi ponavljača predsignaliziranja

Članak 16.

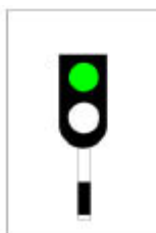
(1) Ponavljač predsignaliziranja signalizira signalni znak jednak signalnome znaku kojim je predsignaliziran signalni znak glavnoga signala, a ispod signalnoga znaka ima i jednu mirnu mliječnobijelu svjetlost.

(2) Signalni znak »**Glavni signal signalizira Stoj**« – jedna žuta mirna i ispod nje jedna mliječnobijela svjetlost (slika 15)



Slika 15

(3) Signalni znak »**Glavni signal signalizira Slobodno**« – jedna zelena mirna i ispod nje jedna mliječnobijela svjetlost (slika 16)



Slika 16

(4) Signalni znak »**Glavni signal signalizira ograničenje brzine**« – jedna zelena trepćuća i ispod nje jedna mliječnobijela svjetlost (slika 17)



Slika 17

POKAZIVAČ BRZINE

Temeljne odredbe o pokazivačima brzine

Članak 18.

(1) Pokazivač brzine dopunski je signal glavnog signala.

(2) Pokazivač brzine signalizira kojom se brzinom smije voziti preko pripadajućega skretničkog područja kada glavni signal signalizira daljnju vožnju ograničenom brzinom.

Signalni znakovi pokazivača brzine

Članak 19.

(1) Signalni znak »**Voziti ograničenom brzinom.... km/h**« – svjetleća bijela brojka na crnoj četverokutnoj ploči (slika 18)



Slika 18

(2) Broj na pokazivaču brzine množi se s 10 kako bi se dobila brzina kojom se smije voziti.

GRANIČNI KOLOSIFEČNI SIGNAL

Temeljne odredbe o graničnom kolosiječnom signalu

Članak 20.

(1) Granični kolosiječni signal je svjetlosni signal koji signalizira je li daljnja vožnja od toga signala zabranjena ili dopuštena.

(2) Granični kolosiječni signal namijenjen je:

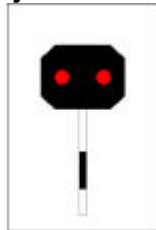
- a) za podjelu glavnog kolosijeka na ograničene odsjeke voznog puta,
- b) za označavanje kraja glavnog kolosijeka koji nije opremljen glavnim signalom,
- c) za označavanje granice kolodvorskog područja ili skupine kolosijeka.

(3) Stupovi graničnih kolosiječnih signala obojeni su s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima koja mogu biti prevučena reflektirajućom materijom.

Signalni znakovi graničnog kolosiječnog signala

Članak 21.

(1) Signalni znak »**Vožnja zabranjena**« – dvije crvene mirne vodoravne svjetlosti (slika 19)

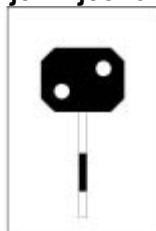


Slika 19

(2) Signalni znak »Vožnja zabranjena« znači da je daljnja vožnja od toga signala zabranjena.

(3) Redovni signalni znak graničnoga kolosiječnog signala je »Vožnja zabranjena«.

(4) Signalni znak »**Vožnja dopuštena**« – dvije mliječnobijele mirne kose svjetlosti (slika 20)



Slika 20

(5) Signalni znak »Vožnja dopuštena« dopušta daljnju vožnju do sljedećega manevarskog signala ili do vozila na kolosijeku.

Postupak kod neispravnosti graničnog kolosiječnog signala

Članak 22.

Kada je granični kolosiječni signal neispravan ili kada signalizira nejasne signalne znakove, smatra se da signalizira signalni znak »Vožnja zabranjena«.

MANEVARSKI SIGNALI

Članak 23.

(1) Manevarski signali namijenjeni su za zaštitu voznog puta vlaka od manevarske vožnje, osiguranje i zaštitu manevarskih voznih putova, signaliziranje položaja iskliznice, signaliziranje dopuštene ili zabranjene vožnje preko okretnice te označavanje mjesta do kojega je dopušteno redovno manevriranje.

(2) Manevarski signali su svjetlosni ili likovni.

(3) Manevarski signali su:

- a) signal za zaštitu voznog puta,
- b) signal iskliznice,
- c) signal okretnice,
- d) signal granica manevriranja.

a) Manevarski signal za zaštitu voznog puta

Temeljne odredbe o manevarskom signalu za zaštitu voznog puta

Članak 24.

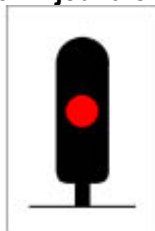
(1) Manevarski signal za zaštitu voznog puta signalizira zabranjenu ili dopuštenu vožnju od toga signala.

(2) Manevarski signal za zaštitu voznog puta obojen je crnom bojom, a sa stražnje strane i dvjema žutim kosim prugama prevučenim reflektirajućom materijom.

Signalni znakovi, svrha i uporaba manevarskog signala za zaštitu voznog puta

Članak 25.

(1) Signalni znak »**Manevriranje zabranjeno**« – jedna crvena mirna svjetlost (slika 21)



Slika 21

(2) Signalni znak »Manevriranje zabranjeno« znači da je daljnja vožnja od toga signala zabranjena.

(3) Redovan signalni znak manevarskog signala za zaštitu voznog puta je »Manevriranje zabranjeno«.

(4) Signalni znak »**Manevriranje slobodno**« – jedna bijela mirna svjetlost (slika 22)



Slika 22

(5) Signalni znak »Manevriranje slobodno« dopušta manevarsku vožnju do sljedećega manevarskog signala, graničnoga kolosiječnog signala, signala kraj krnjeg kolosijeka ili do vozila na kolosijeku.

(6) Signalni znak »Manevriranje slobodno« vrijedi za jednu manevarsku vožnju.

Postupak kod neispravnosti manevarskog signala za zaštitu voznog puta

Članak 26.

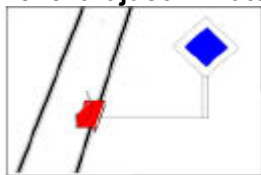
Kada je manevarski signal za zaštitu voznog puta neispravan ili kada signalizira nejasne signalne znakove, smatra se da signalizira signalni znak »Manevriranje zabranjeno«.

b) Signal iskliznice

Članak 27.

(1) Signal iskliznice označava njezin položaj i signalizira signalni znak kojim se zabranjuje manevriranje preko toga mjesta.

(2) Signalni znak »Manevriranje zabranjeno« – uspravna kvadratna plava ploča s bijelim rubom zakrenuta za 45 stupnjeva prevučena reflektirajućom materijom (slika 23)



Slika 23

(3) Redovan signalni znak signala iskliznice je signalni znak »Manevriranje zabranjeno«.

(4) Dopuštena vožnja preko iskliznice ne signalizira se.

(5) Neispravan signal iskliznice mora se postaviti u položaj da signalizira signalni znak »Manevriranje zabranjeno«.

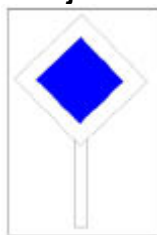
(6) Službena mjesta odnosno kolosijeke na kojima se signal na iskliznici mora noću osvijetliti određuje upravitelj infrastrukture ovisno o mjesnim prilikama, obujmu prometa i drugim razlozima u svezi sa sigurnošću prometa.

c) Signal okretnice

Članak 28.

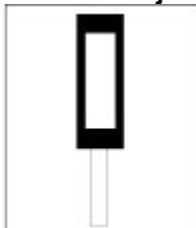
(1) Signal okretnice označava mjesto i njezin položaj i signalizira signalni znak kojim se zabranjuje ili dopušta vožnja na okretnicu ili s nje.

(2) Signalni znak »Manevriranje zabranjeno« – uspravna kvadratna plava ploča s bijelim rubom zakrenuta za 45 stupnjeva prevučena reflektirajućom materijom (slika 24)



Slika 24

(3) Signalni znak »Manevriranje slobodno« – uspravni bijeli pravokutnik prevučen reflektirajućom materijom na crnoj podlozi u oba smjera vožnje (slika 25)



Slika 25

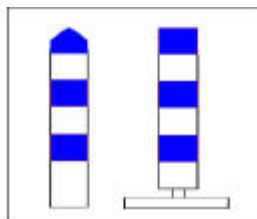
(4) Redovan signalni znak signala okretnice je signalni znak »Manevriranje zabranjeno«.

d) Signal granica manevriranja

Članak 29.

(1) Signal granica manevriranja označava mjesto na pružnom kolosijeku u kolodvorskom području do kojega se smiju obavljati manevarske vožnje iz kolodvora.

(2) Signalni znak »Granica manevarskih vožnji« – stup ili ploča obojena naizmjenično plavim i bijelim poljima prevučenim reflektirajućom materijom (slika 26)



Slika 26

(3) Signal granica manevriranja ne smije se ugrađivati u kolodvorima sa signalnom oznakom »Prilazni signal«.

SKRETNIČKI SIGNALI

Temeljne odredbe i signalni znakovi skretničkih signala

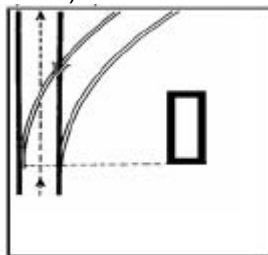
Članak 30.

- (1) Skretnički signali signaliziraju u kojem se položaju nalazi skretnica.
- (2) Skretnički signali mogu biti:
 - skretničke signalne crne kutije s mliječnobijelim staklima koje se noću osvijetljavaju u svojoj unutrašnjosti,
 - skretničke signalne crne kutije ili crne ploče s bijelim znakovima s reflektirajućom materijom ili bez nje.
- (3) Skretničke signale koji se noću osvijetljavaju ili skretničke signale s bijelim reflektirajućim znakovima moraju imati:
 - skretnice na pružnom kolosijeku,
 - skretnice na glavnim kolosijecima,
 - skretnice na sporednim kolosijecima na kojima se manevrira noću,
 - zaštitne skretnice koje nisu u ovisnosti s glavnim signalima.

Signalni znakovi jednostrukih skretnica

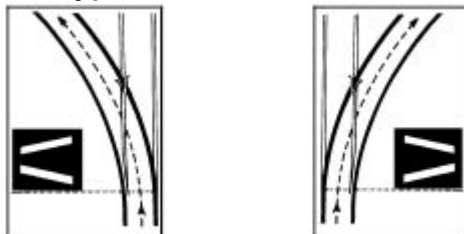
Članak 31.

(1) Signalni znak »Vožnja u pravac uz jezičak ili niz jezičak« – bijeli uspravni pravokutnik na crnoj podlozi u oba smjera vožnje (slika 27)



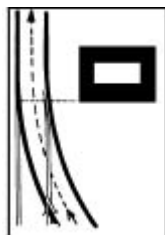
Slika 27

(2) Signalni znak »Vožnja u skretanje« – uz jezičak – bijela strelica na crnoj podlozi s vrhom okrenutim u smjeru skretanja (slike 28 i 29)



Slika 28 Slika 29

– niz jezičak – bijeli vodoravni pravokutnik na crnoj podlozi (slika 30)

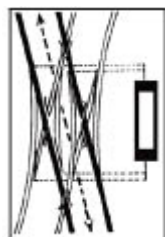


Slika 30

Signalni znakovi križnih skretnica

Članak 32.

(1) Signalni znak »**Vožnja glavnim pravcem u oba smjera**« – bijeli uspravni pravokutnik na crnoj podlozi u oba smjera vožnje (slika 31)



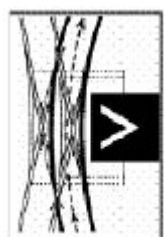
Slika 31

(2) Signalni znak »**Vožnja za sporedni pravac u oba smjera**« – bijeli kosi križ na crnoj podlozi u oba smjera vožnje (slika 32)



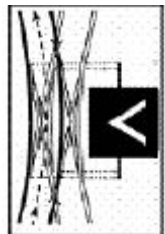
Slika 32

(3) Signalni znak »**Vožnja u skretanje desno**« – bijela strelica na crnoj podlozi s vrhom usmjerenim udesno (slika 33)



Slika 33

(4) Signalni znak »**Vožnja u skretanje lijevo**« – bijela strelica na crnoj podlozi s vrhom usmjerenim ulijevo (slika 34)

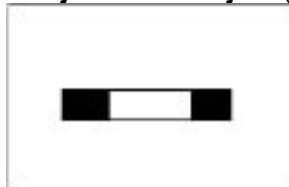


Slika 34

(5) Kod skretnica ugrađenih u razini podloge na industrijskim kolosijecima u lukama i tvorničkim halama skretnički signali ne moraju se ugrađivati.

MEĐNIK**Članak 33.**

- (1) Signal međnik signalizira mjesto između dvaju kolosijeka koji se spajaju do kojeg se smiju nalaziti vozila kako ne bi ugrožavala vožnju po susjednom kolosijeku.
- (2) Vlak, manevarski sastav ili pružno vozilo, ako se na kolosijeku moraju zaustaviti, moraju stati ispred međnika.
- (3) Signalni znak »Međnik« – bijela vodoravno ugrađena gredica s crno obojenim krajevima; bijela boja može biti prevučena reflektirajućom materijom (slika 35)

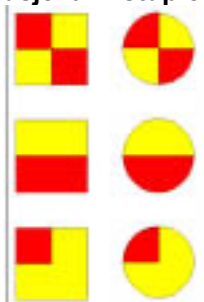


Slika 35

GRANIČA ODSJEKA**Članak 34.**

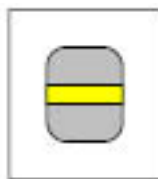
- (1) Signal granica odsjeka signalizira mjesto koje vozila moraju osloboditi ili zauzeti kako bi se omogućilo rukovanje signalima i skretnicama.
- (2) Signal granica odsjeka kod skretnica signalizira mjesto koje vozila moraju osloboditi kako bi se omogućilo rukovanje skretnicama.
- (3) Signalni znak »Granica odsjeka«

a) poklopac kablanske glave izoliranog odsjeka ili stupić obojen žuto-crveno (slika 36)



Slika 36

b) poklopac kućišta brojila osovina obojen srebrnastom bojom sa žutom trakom okomitom na kolosijek (slika 37)



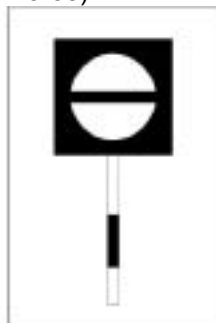
Slika 37

- (4) Okrugli ili četverokutni poklopac kablanske glave izoliranog odsjeka ili vrh stupića podijeljen je na polja, od kojih svako polje odgovara jednoj tračnici odnosno izolaciji koja tu počinje ili završava.
- (5) Polje koje odgovara izoliranoj tračnici obojeno je crveno, a polje koje odgovara neizoliranoj tračnici obojeno je žuto.
- (6) Pojedine kombinacije za signalni znak »Granica odsjeka« ovisno o rasporedu izoliranih i neizoliranih tračnica prikazane su na slici 36.

SIGNAL KRAJ KRNJEG KOLOSIJEKA**Članak 35.**

- (1) Signal kraj krnjeg kolosijeka signalizira kraj krnjeg kolosijeka.
- (2) Stup signala kraj krnjeg kolosijeka obojen je s prednje strane naizmjenično bijelim i crnim poljima.

(3) Signalni znak »Kraj krnjeg kolosijeka« – crna kvadratna ploča s dva bijela polukruga prevučena reflektirajućom materijom (slika 38)



Slika 38

(4) Signal kraj krnjeg kolosijeka ugrađuje se na kraju krnjeg kolosijeka.

SIGNALI ZA OGRANIČENJE BRZINE

Temeljne odredbe o signalima za ograničenje brzine

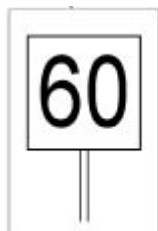
Članak 36.

- (1) Signalima za ograničenje brzine signalizira se ograničenje brzine na pruzi ili njezinu dijelu.
- (2) Signalima za ograničenje brzine signaliziraju se i ograničene brzine preko skretnica na pruzi i glavnom prolaznom kolosijeku glede njihove konstrukcije i načina osiguranja, ako nisu signalizirane pokazivačima brzine.
- (3) Mjesto na pruzi ili kolosijeku preko kojega se mora voziti ograničenom brzinom mora se signalizirati i predsignalizirati iz oba smjera.

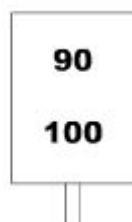
Signalni znakovi, svrha i uporaba signala za ograničenje brzine

Članak 37.

(1) Signalni znak »Očekuj ograničenje brzine« – bijela ploča u obliku kvadrata ili pravokutnika s jednim ili dva crna broja prevučena reflektirajućom materijom – predsignalna ploča (slike 39 i 40)

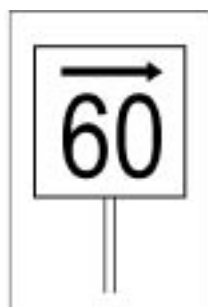


Slika 39

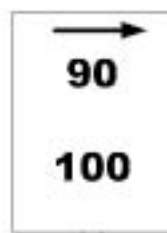


Slika 40

- (2) Predsignalna ploča s jednim brojem vrijedi za sve vlakove. Na predsignalnoj ploči s dva broja donji dio vrijedi za vlakove s nagibnom tehnikom koja je ispravna i djelatna, a gornji broj vrijedi za sve ostale vlakove.
- (3) Kada je predsignalna ploča ugrađena na zajedničkom dijelu pruge ispred rasputnice ili odvojnog kolodvora i kada vrijedi samo za jednu od odvojnih pruga, na njoj mora biti ucrtana crna strelica usmjerena prema odvojnoj pruzi za koju vrijedi (slike 41 i 42).

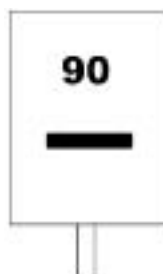


Slika 41

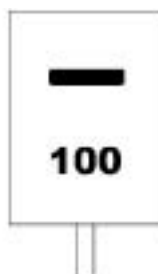


Slika 42

(4) Ukoliko na prugama na kojima voze vlakovi s nagibnom tehnikom ograničenje brzine postoji samo za jednu vrstu vlakova, dok druga vrsta vlakova vozi na tom dijelu pruge dopuštenom brzinom, na predsignalnu ploču upisuje se ograničena brzina i vodoravna crta za vlak za koji nema ograničenja brzine (slike 43 i 44).

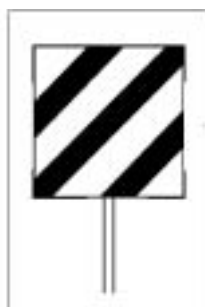


Slika 43



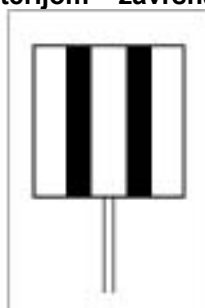
Slika 44

(5) Signalni znak »Početak ograničene brzine« – bijela kvadratna ploča s trima kosim crnim prugama naviše s lijeva na desno prevučena reflektirajućom materijom – početna ploča (slika 45)



Slika 45

(6) Signalni znak »Kraj ograničene brzine« – bijela kvadratna ploča s dvjema uspravnim crnim prugama prevučena reflektirajućom materijom – završna ploča (slika 46)



Slika 46

(7) Signalni znak »Očekuj ograničenje brzine« signalizira da se brzina prilagodi tako da se od signalnog znaka »Početak ograničene brzine« vozi brzinom koja je ispisana na predsignalnoj ploči. Brzina se smije povećati tada kada posljednje vozilo u vlaku prođe signalni znak »Kraj ograničene brzine«.

- (8) Signalni znak »Početak ograničene brzine« signalizira početak dijela pruge od kojega se mora voziti brzinom označenom na predsignalnoj ploči.
- (9) Signalni znak »Početak ograničene brzine« predsignalizira se signalnim znakom »Očekuj ograničenje brzine«.
- (10) Signalni znak »Kraj ograničene brzine« signalizira mjesto na kojemu prestaje ograničena brzina.
- (11) Kod uzastopnih ograničenih brzina, bez međuprostora s dopuštenom brzinom, početak uzastopne ograničene brzine smatra se krajem prethodne ograničene brzine i signalizira se samo signalnim znakom »Početak ograničene brzine«.

SIGNALI AUTOMATSKIH UREĐAJA NA PRIJELAZIMA

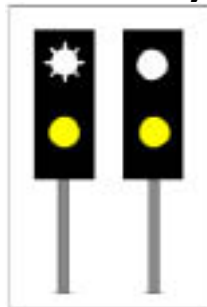
Članak 38.

- (1) Ispravnost automatskih uređaja za osiguranje prometa na prijelazima, koje u rad uključuje nailazeći vlak, kontrolira se na dva načina:
- kontrolnim svjetlosnim signalima ugrađenima pokraj kolosijeka na propisanoj udaljenosti ispred prijelaza,
 - kontrolnim uređajima s daljinskom kontrolom u zaposjednutome službenom mjestu.
- (2) Kada je promet na prijelazima osiguran kontrolnim svjetlosnim signalima ugrađenima pokraj kolosijeka, ispred prijelaza ugrađuju se:
- kontrolni svjetlosni signal i signal uključne točke,
 - pomoćni kontrolni svjetlosni signal.
- (3) Kada je promet na prijelazima osiguran automatskim uređajima s daljinskom kontrolom u zaposjednutom službenom mjestu, pokraj kolosijeka ispred prijelaza ugrađuju se:
- signal početak zaustavnog puta ispred željezničko-cestovnog prijelaza,
 - signal uključne točke s daljinskom kontrolom.

Kontrolni i pomoćni kontrolni svjetlosni signal

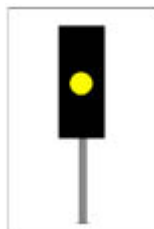
Članak 39.

- (1) Signalni znak »Uređaj na željezničko-cestovnom prijelazu ispravan« – jedna bijela trepćuća ili bijela mirna svjetlost i ispod nje jedna žuta mirna svjetlost (slika 47)



Slika 47

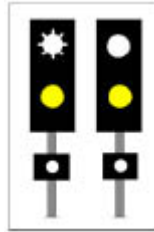
- (2) Signalni znak »Uređaj na željezničko-cestovnom prijelazu neispravan« – jedna žuta mirna svjetlost (slika 48)



Slika 48

- (3) Pomoćni kontrolni svjetlosni signal ugrađuje se između kontrolnoga svjetlosnog signala i prijelaza na pružnoj dionici na kojoj vlak ima zadržavanje između kontrolnoga svjetlosnog signala i prijelaza. Prije polaska vlaka pomoćni kontrolni svjetlosni signal mora biti uključen.
- (4) Pomoćni kontrolni svjetlosni signal signalizira iste signalne znakove kao i kontrolni svjetlosni signal.

(5) Pomoćni kontrolni svjetlosni signal na stupu ima ugrađen bijeli krug na crnom polju prevučen reflektirajućom materijom (slika 49)



Slika 49

(6) Stupovi kontrolnih i pomoćnih kontrolnih svjetlosnih signala obojeni su s prednje strane sivom bojom.

Signali uključne točke

Članak 40.

(1) Signalni znak »Uključna točka, očekuj kontrolni signal« – uspravna pravokutna crna ploča s četirima bijelim rombovima jednim ispod drugoga prevučenim reflektirajućom materijom (slika 50)



Slika 50

(2) Signalni znak »Uključna točka, očekuj kontrolni signal« znači da se mora motriti signalizira li kontrolni svjetlosni signal signalni znak »Uređaj na željezničko-cestovnom prijelazu ispravan« ili signalni znak »Uređaj na željezničko-cestovnom prijelazu neispravan«.

(5) Signalni znak »Uključna točka s daljinskom kontrolom« – uspravna pravokutna bijela ploča s jednim ili više crvenih rombova jednim ispod drugoga prevučenim reflektirajućom materijom (slika 51)



Slika 51

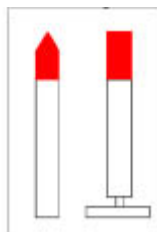
(6) Broj rombova označava za koliko je prijelaza uključna točka zajednička.

(7) Signalni znak »Uključna točka s daljinskom kontrolom« označava mjesto na kojemu je ugrađena uključna točka automatskog uređaja za osiguranje prijelaza i signalizira da vlak mora u određenom vremenu proći prijelaz. U suprotnom prijelaz se smatra neosiguranim.

Signal početak zaustavnog puta

Članak 41.

(1) Signalni znak »Početak zaustavnog puta ispred željezničko-cestovnog prijelaza« – stup ili bijela ploča s crvenim vrhom prevučen reflektirajućom materijom (slika 52)



Slika 52

(2) Signalni znak »Početak zaustavnog puta ispred željezničko-cestovnog prijelaza« signalizira mjesto početka kočenja kako bi se vlak zaustavio ispred prijelaza kada je uređaj za osiguranje prijelaza neispravan.

Članak 42.

Sve odredbe propisane za željezničko-cestovne prijelaze vrijede i za pješačke prijelaze osigurane automatskim uređajima za osiguravanje prometa koje u rad uključuje vlak koji nailazi.

SIGNALI ZA ELEKTROVUČU

Članak 43.

(1) Signali za elektrovoću rabe se na elektrificiranim prugama i kolodvorima opremljenima stacionarnim uređajima za električno napajanje i njima se:

- signalizira vrstu elektrovočnog sustava,
- signalizira rukovanje oduzimačem struje,
- signalizira rukovanje glavnim prekidačem,
- štiti mjesto ili kolosijek preko kojega se elektrovočno vozilo ne smije kretati s podignutim oduzimačem struje,
- upozorava na električno napajanje vagona zbog predgrijavanja ili klimatiziranja.

(2) Signali za elektrovoću su plave kvadratne ploče s bijelim rubom u uspravnom položaju zakrenute za 45 stupnjeva i s ucrtanim bijelim oznakama. Ucrtane oznake su bijele pruge, likovi ili brojevi koji mogu biti prevučeni reflektirajućom materijom. Iznimno od prednjeg stavka, signalne ploče signala za priopćavanje nisu zakrenute za 45 stupnjeva.

(3) Signali za elektrovoću su:

- signali za priopćavanje,
- signali za rukovanje oduzimačima struje,
- signali za rukovanje glavnim prekidačima,
- signali za zaštitu,
- signali za upozorenje.

(4) Signali za priopćavanje su stalni, a signali za rukovanje glavnim prekidačima i rukovanje oduzimačima struje te signali za zaštitu i upozorenje mogu biti stalni ili prijenosni.

Signali za priopćavanje

Članak 44.

(1) Signalni znak »Istosmjerni sustav 3 kV« – bijeli broj 3 na plavoj ploči (slika 53)



Slika 53

(2) Signalni znak »Izmjenični sustav 25 kV, 50 Hz« – bijeli broj 25 na plavoj ploči (slika 54)



Slika 54

(3) U kolodvorima u kojima se sučeljavaju dva elektrovočna sustava, na kolosijecima iznad kojih je kontaktna mreža djelomično priključena na jedan i djelomično na drugi sustav ugrađuju se signali za priopćavanje ovisno o vrsti napona kojim se vozni vod napaja.

(4) Kada je vozni vod djelomično priključen na jedan, a djelomično na drugi elektrovočni sustav i kada je potrebno da se na takvim mjestima ugrađuju signali za rukovanje oduzimačima struje koji se odnose samo na elektrovočna vozila jednog sustava, pokraj signala ili ispod signala sa signalnim znakom »Podigni oduzimač struje« mora se ugraditi i odgovarajući signal za priopćenje koji signalizira na koji se elektrovočni sustav taj signal odnosi.

Signali za rukovanje oduzimačima struje

Članak 45.

(1) Signalni znak »Pripremi se za spuštanje oduzimača struje« – dvije bijele vodoravne pruge jedna ispod druge, i to gornja na desnoj, a donja na lijevoj polovici plave ploče (slika 55)



Slika 55

(2) Signalni znak »Pripremi se za spuštanje oduzimača struje« upozorava strojovođu da nailazi na signalni znak »Spusti oduzimač struje« i da se mora pripremiti za njegovo spuštanje.

(3) Signalni znak »Spusti oduzimač struje« – bijela vodoravna pruga preko sredine plave ploče (slika 56)



Slika 56

(4) Signalni znak »Spusti oduzimač struje« označava mjesto početka voznog voda ispod kojega elektrovočno vozilo mora proći sa spuštenim oduzimačem struje.

(5) Signalni znak »Dopuštena vožnja s jednim podignutim oduzimačem struje« – na plavoj ploči bijelim crtama shematski je prikazan podignuti laktasti oduzimač struje i pokraj njega bijela brojka 1 (slika 57)



Slika 57

- (6) Signalni znak »Dopuštena vožnja s jednim podignutim oduzimačem struje« ugrađuje se zajedno sa signalima koji signaliziraju signalne znakove »Isključi glavni prekidač« i »Uključi glavni prekidač« kod neutralnih sekcija kontaktne mreže kada specifična električna situacija to nalaže.
- (7) Valjanost signalnog znaka »Dopuštena vožnja s jednim podignutim oduzimačem struje« traje do prvoga sljedećeg signala koji signalizira signalni znak »Podigni oduzimač struje«.
- (8) Kada kod spregnutih garnitura elektromotornog vlaka ne postoji tehnička mogućnost da u cijelom sastavu ostane podignut jedan oduzimač struje, kod signalnog znaka »Dopuštena vožnja s jednim podignutim oduzimačem struje« moraju se spustiti svi oduzimači struje.
- (9) Signalni znak **»Podigni oduzimač struje« – bijela uspravna pruga preko sredine plave ploče** (slika 58)



Slika 58

- (10) Signalni znak »Podigni oduzimač struje« označava mjesto završetka voznog voda ispod kojega elektrovočno vozilo mora voziti sa spuštenim oduzimačem struje i ugrađuje se na mjestu od kojega elektrovočno vozilo smije voziti s podignutim oduzimačem struje.
- (11) Kada su signali za rukovanje oduzimačima struje postavljeni kao privremeni ili kada se ispred signala za rukovanje oduzimačima struje ne postavlja signalni znak »Pripremi se za spuštanje oduzimača struje«, o mjestu početka i završetka vožnje elektrovočnog vozila sa spuštenim oduzimačem struje osoblje vlaka mora se obavijestiti na propisan način.
- (12) Kada strojovođa nije obaviješten o potrebi spuštanja oduzimača struje za vožnju preko kolodvorskog područja, vlak se mora zaustaviti ispred ulaznog signala, a strojovođa se mora obavijestiti o potrebi spuštanja oduzimača struje.

Signali za rukovanje glavnim prekidačima

Članak 46.

- (1) Signalni znak **»Pripremi se za isključenje glavnog prekidača« – dvije usporedne uspravne bijele pruge u sredini plave ploče** (slika 59)



Slika 59

- (2) Signalni znak »Pripremi se za isključenje glavnog prekidača« upozorava strojovođu elektrovočnog vozila da nailazi na signalni znak »Isključi glavni prekidač« i da se mora pripremiti za isključenje glavnog prekidača.
- (3) Signalni znak **»Isključi glavni prekidač« – bijela vodoravna pruga i iznad nje dvije bijele uspravne pruge na plavoj ploči (prekinuto slovo U)** (slika 60)



Slika 60

- (4) Signalni znak »Isključi glavni prekidač« označava mjesto na kojemu počinje neutralna sekcija kontaktne mreže ispod koje elektrovučno vozilo mora voziti s isključenim glavnim prekidačem.
- (5) Signalni znak »Uključi glavni prekidač« – bijeli lik u obliku slova U na plavoj ploči (slika 61)



Slika 61

- (6) Signalni znak »Uključi glavni prekidač« označava mjesto na kojemu završava neutralna sekcija kontaktne mreže od koje elektrovučno vozilo smije voziti s uključenim glavnim prekidačem.

Signalni za zaštitu**Članak 47.**

- (1) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje« – bijeli kvadrat s naizmjeničnim plavim i bijelim okvirima (slika 62)



Slika 62

- (2) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje« označava da je kolosijek od toga mjesta bez voznog voda odnosno da je u sljedećem odsjeku voznog voda napon isključen ili je sljedeći odsjek voznog voda neispravan pa je vozilu s podignutim oduzimačem struje zabranjena daljnja vožnja.

- (3) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje za vožnju u pravac« – kvadrat čija je donja polovica bijela, a gornja polovica ima naizmjenične plave i bijele crte (slika 63)



Slika 63

- (4) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje za vožnju u pravac« označava zabranu vožnje na kolosijek bez voznog voda na koji se ulazi vožnjom u pravac.

- (5) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje za vožnju u desno ili u lijevo« – kvadrat kod kojega je lijeva odnosno desna polovica bijela, a druga polovica ima naizmjenične plave i bijele crte (slike 64 i 65)



Slika 64



Slika 65

- (6) Signalni znak »Stoj za vozila s podignutim oduzimačem struje za vožnju u desno ili u lijevo« označava zabranu vožnje na kolosijek bez voznog voda na koji se ulazi vožnjom u skretanje u desno

kada je desna polovica kvadrata označena naizmjeničnim plavim i bijelim crtama odnosno u lijevo kada je lijeva polovica kvadrata označena naizmjeničnim plavim i bijelim crtama.

Signalni znak za upozorenje

Članak 48.

(1) Signalni znak »Električni napon uključen« – na plavoj ploči izlomljena bijela vodoravna strelica (slika 66)



Slika 66

(2) Signalni znak »Električni napon uključen« označava da je uključeno električno napajanje putničkih vagona i da se zbog toga ne smiju razdvajati električni kabeli ili uključivati kabeli drugih vagona.

(3) Signal s tim signalnim znakom postavlja se u visini odbojnika na oba kraja vozila ili skupine vozila.

IV. SIGNALI NA VLAKU, MANEVARSKOJ LOKOMOTIVI I PRUŽNOM VOZILU

Signalni znakovi na vlaku

Članak 49.

(1) Čelni signal na vlaku signalizira čelo vlaka, a završni signal signalizira kraj vlaka. Tim signalima signalizira se smjer kretanja vlaka.

(2) Čelom vlaka smatra se prednja strana prvog vozila u vlaku u smjeru kretanja.

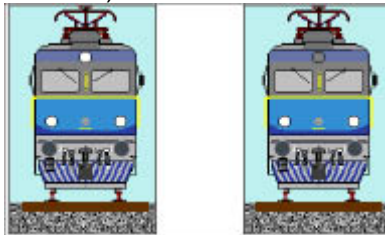
(3) Krajem vlaka smatra se stražnja strana posljednjeg vozila u vlaku u smjeru kretanja.

(4) Nezakvačena potiskivalica glede označavanja čela i kraja vlaka signalizira se kao poseban vlak.

Signalni znakovi čelnoga i završnog signala

Članak 50.

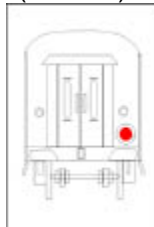
(1) Signalni znak »Čelo vlaka« – tri bijele svjetlosti koje čine vrhove zamišljenog trokuta ili dvije bijele svjetlosti u istoj razini (slike 67 i 68)



Slika 67

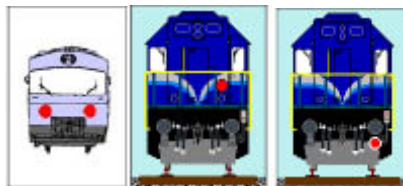
Slika 68

(2) Signalni znak »Kraj vlaka« – jedna crvena okrugla ploča s bijelim rubom prevučena reflektirajućom materijom – završna ploča (slike 69)



Slika 69

(3) Kod lokomotivskih vlakova, kod vlakova sastavljenih od motornih garnitura te kada je na kraju vlaka radna lokomotiva, kraj vlaka označava se **jednom ili dvjema crvenim svjetlostima u istoj razini ili završnom pločom** (slike 71, 72 i 73)



Slika 71

Slika 72

Slika 73

(4) Kada se na kraju garniture vlaka za prijevoz putnika nalazi putnički vagon s ugrađenim završnim signalom čija se signalna svjetiljka osvjetljava električno, uz završnu ploču kraj vlaka može se označiti jednom ili dvjema crvenim svjetlostima.

(5) Kada osim posljednjeg vagona i drugi vagoni u garnituri vlaka za prijevoz putnika ili kod motornog vlaka imaju ugrađene crvene svjetlosti, one moraju biti isključene. Kada to nije moguće, moraju se isključiti crvene svjetlosti na svim vagonima, motornim vagonima i prikolicama, a kraj vlaka obavezno se signalizira završnom pločom.

Članak 51.

(1) Svaki vlak mora biti signaliziran propisanim čelnim i završnim signalnim znakom.

(2) Kod guranih vlakova, umjesto čelnog signalnog znaka, radnik na čelu vlaka mora danju držati razvijenu signalnu zastavicu, a noću ručnu signalnu svjetiljku s bijelom svjetlošću, a lokomotiva koja gura vlak na stražnjoj strani mora imati signalni znak »Kraj vlaka«.

(3) Vlak koji se potiskuje nezakvačenom potiskivalicom, za vrijeme potiskivanja mora imati na posljednjem vagonu signalni znak »Kraj vlaka«, a također mora ga imati i potiskivalica.

(4) Kada se potiskivalica nakon potiskivanja vraća s pruge, mora biti signalizirana propisanim signalnim znakovima čelo i kraj lokomotivskog vlaka za odnosni vozni smjer.

(5) Kada za vrijeme vožnje vlaka na otvorenoj pruzi dođe do neispravnosti čelnog signala, vlak smije nastaviti vožnju do prvog kolodvora brzinom do 20 km/h.

(6) Kada se završna ploča tijekom putovanja vlaka izgubi ili ošteti, mora se nadomjestiti u prvom kolodvoru.

(7) Kada je kod lokomotiva i motornih vlakova završni svjetlosni signal neispravan, mora se nadomjestiti završnom pločom u prvom kolodvoru.

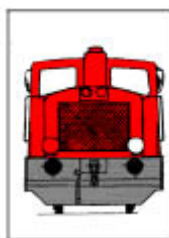
(8) Vučno vozilo koje iz depoa polazi preuzeti vlak i od vlaka odlazi u depo, u smjeru kretanja mora imati propisan čelni signalni znak.

Signal na manevarskoj lokomotivi

Članak 52.

(1) Lokomotiva namijenjena za manevriranje mora se posebno označiti za vrijeme manevriranja u službenom mjestu.

(2) Signalni znak »Manevarska lokomotiva« – na prednjoj i stražnjoj strani jedna bijela svjetlost (slika 74)



Slika 74

(3) Kada vozna lokomotiva manevrira na čelu u smjeru kretanja ima signalni znak propisan za čelo vlaka.

Signali na pružnom vozilu

Članak 53.

Čelo i kraj pružnog vozila označava se kao vlak ili kao lokomotivski vlak.

VI. SIGNALNE OZNAKE

Opće odredbe

Članak 64.

(1) Signalnim oznakama na pruzi i u službenim mjestima upozorava se osoblje kojega se to tiče na određena mjesta, objekte i signale kod kojih se mora postupati u skladu s odredbama ovog Pravilnika.

(2) Signalne oznake su:

- mjesto zaustavljanja,
- oznaka za stajališta,
- predsignalna opomenica,
- objavnice glavnih signala i predsignala,
- oznaka za zaštitni signal,
- opomenica željezničko-cestovnog prijelaza,
- opomenica pružnih radova,
- oznaka nagiba pruge,
- kilometarska i hektometarska oznaka,
- oznaka za početak i završetak potiskivanja,
- oznaka za predmet koji ulazi u slobodni profil pruge,
- početak i kraj izoliranog preklopa,
- oznaka za mjesto na kojemu je telefon,
- pokusna baliza autostop uređaja,
- oznaka da signal ne vrijedi.

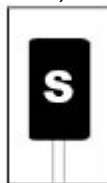
Mjesto zaustavljanja

Članak 65.

(1) Signalna oznaka za mjesto zaustavljanja označava:

- mjesto gdje se mora zaustaviti čelo vlaka za prijevoz putnika,
- mjesto graničnika gdje se mora zaustaviti vučno vozilo kod izlaska ili ulaska u depo.

(2) Signalna oznaka »Mjesto zaustavljanja« – crna pravokutna ploča s bijelim slovom »S« prevučeni reflektirajućom materijom (slika 110)



Slika 110

(3) Signalna oznaka »Mjesto zaustavljanja« – crna pravokutna ploča s bijelim slovom »S« i bijelim brojem koji su prevučeni reflektirajućom materijom (slika 111)



Slika 111

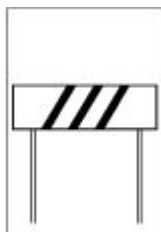
(4) Broj na signalnoj oznaci »Mjesto zaustavljanja« ispod slova S označava duljinu vlaka u metrima. Signalna oznaka s tim brojem važi za sve vlakove čija je duljina manja od duljine upisane na signalnoj oznaci. Vlakovi veće duljine zaustavljaju se kod signalne oznake »Mjesto zaustavljanja«.

Oznaka za stajališta

Članak 66.

(1) Signalna oznaka za stajališta upozorava osoblje vučnog vozila da se vlak približava stajalištu.

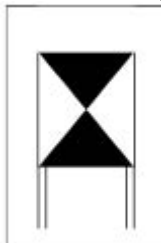
(2) Signalna oznaka »Približavanje stajalištu« – bijela pravokutna ploča prevučena reflektirajućom materijom s trima crnim kosim prugama (slika 112)



Slika 112

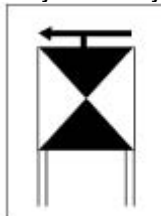
Predsignalna opomenica**Članak 67.**

- (1) Predsignalna opomenica upozorava osoblje vučnog vozila na predsignal.
- (2) Predsignalna opomenica ugrađuje se:
 - na predsignal, ispred predsignala ili iznad njega,
 - na, ispred ili iznad prostornog, zaštitnog signala na otvorenoj pruzi i izlaznog signala, koji predsignalizira signalne znakove glavnoga signala koji štiti skretničko područje.
- (3) Signalna oznaka »**Označavanje mjesta predsignala**« – **bijela pravokutna ploča prevučena reflektirajućom materijom s dvjema crnim trokutima spojenih vrhova** (slika 113)



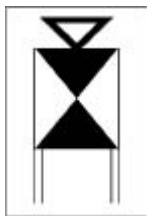
Slika 113

- (4) Kada je predsignalna opomenica ugrađena na zajedničkom dijelu pruge ispred rasputnice ili u službenom mjestu od kojega se odvajaju dvije ili više pruga i kada vrijedi samo za jednu od odvojenih pruga, na nju se stavlja strelica usmjerena u smjeru odvojne pruge za koju vrijedi (slika 114).



Slika 114

- (5) Kod predsignala koji je ugrađen na udaljenosti do 5% manjoj od propisanog zaustavnog puta, predsignalna opomenica ima na vrhu bijeli trokut prevučen reflektirajućom materijom obrubljen crno s vrhom okrenutim naniže (slika 115).

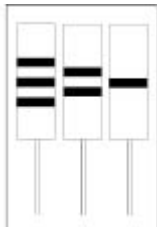


Slika 115

- (6) Kada se na predsignalnu opomenicu iz prethodnog stavka ovog članka stavlja strelica, ona se postavlja iznad trokuta.

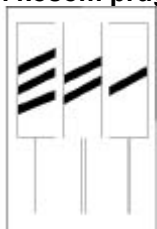
Objavnice glavnih signala i predsignala**Članak 68.**

- (1) Objavnice glavnih signala upozoravaju osoblje vučnog vozila da se vlak približava glavnom signalu bez predsignala, osim izlaznog signala.
- (2) Signalna oznaka »**Očekuj glavni signal**« – bijele pravokutne ploče prevučene reflektirajućom materijom s trima, dvjema i jednom crnom vodoravnim prugom (slika 116).



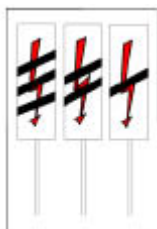
Slika 116

- (3) Objavnice predsignala upozoravaju osoblje vučnog vozila da se vlak približava predsignalu.
- (4) Signalna oznaka »**Očekuj predsignal**« – bijele pravokutne ploče prevučene reflektirajućom materijom s trima, dvjema i jednom crnom kosom prugom naviše s lijeva na desno (slika 117).



Slika 117

- (5) Kod približavanja elektrificiranoj pruzi objavnice predsignala dopunjene su izlomljenim crvenim strelicama (slika 118).



Slika 118

Oznaka za zaštitni signal**Članak 69.**

- (1) Oznaka za zaštitni signal upozorava osoblje vučnog vozila na prostorni signal odjavnice koji je istodobno i zaštitni signal.
- (2) Oznaka za zaštitni signal ugrađuje se na glavni signal ili ispred njega.
- (3) Signalna oznaka »**Zaštitni signal**« – crna pravokutna ploča s bijelim slovom Z prevučeni reflektirajućom materijom (slika 119).

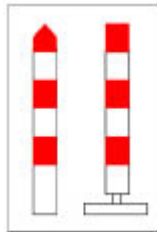


Slika 119

Opomenica željezničko-cestovnog prijelaza**Članak 70.**

- (1) Opomenica željezničko-cestovnog prijelaza upozorava osoblje vučnog vozila da se vlak približava prijelazu koji nije osiguran uređajem za osiguranje prijelaza.

(2) Signalna oznaka »Pazi, željezničko-cestovni prijelaz« – stup ili ploča obojena naizmjenično crvenim i bijelim poljima prevučena reflektirajućom materijom (slika 120)



Slika 120

(3) Opomenica željezničko-cestovnog prijelaza ugrađuje se na propisanoj udaljenosti ispred prijelaza.

Opomenica pružnih radova

Članak 71.

(1) Opomenica pružnih radova upozorava osoblje vučnog vozila na radove na pruzi i da kod te oznake mora dati signalni znak »Pazi« i ponavljati ga više puta sve do nailaska na mjesto rada.

(2) Signalna oznaka »Mjesto rada na pruzi« – ovalna bijelo zelena ploča prevučena reflektirajućom materijom s crnom slikom radnika na stupu s crveno-bijelim poljima (slika 121)



Slika 121

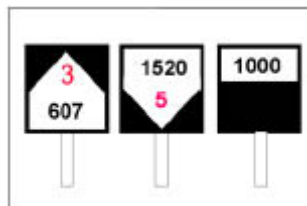
(3) Opomenica pružnih radova postavlja se na propisanoj udaljenosti ispred mjesta rada.

Oznaka nagiba pruge

Članak 72.

(1) Oznaka nagiba pruge označava veličinu nagiba pruge izraženu u promilima i duljinu nagiba, tj. njegove horizontale, izraženu u metrima.

(2) Signalna oznaka »Nagib pruge« – crna pravokutna ploča s bijelim poljem čiji je vrh usmjeren prema gore ako je pruga u usponu, prema dolje ako je pruga u padu ili s bijelim pravokutnikom za horizontalu (slika 122)



Slika 122

(3) Na oznaci nagiba pruge crvenim brojem označena je veličina nagiba, a crnim brojem duljina dionice.

(4) Oznake nagiba pruge ugrađuju se na mjestu promjene nagiba s desne strane pruge gledajući od početne prema krajnjoj točki stacioniranja.

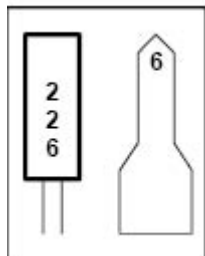
Kilometarska i hektometarska oznaka

Članak 73.

(1) Kilometarska i hektometarska oznaka označavaju udaljenost od početne točke stacioniranja.

(2) Signalna oznaka »Kilometarska i hektometarska oznaka« – kilometarska oznaka – bijela uspravna pravokutna ploča prevučena reflektirajućom materijom s crnim rubom i crnom brojkom ispisanom okomito od vrha (slika 123 lijevo)

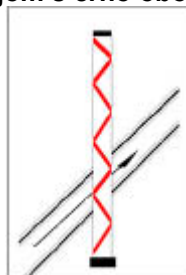
– hektometarska oznaka – bijeli stupić s crnom brojkom koja označava hektometar (slika 123 desno)



Slika 123

Oznaka za predmet koji ulazi u slobodni profil pruge
Članak 75.

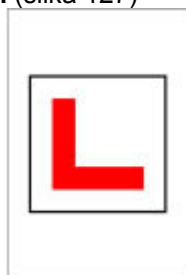
- (1) Oznaka da predmet ulazi u slobodni profil pruge upozorava željezničko osoblje da objekt ili predmet ulazi u slobodni profil pruge.
(2) Signalna oznaka »Ulazi u slobodni profil« – bijelo uspravno polje s crvenom izlomljenom crtom prevučeno reflektirajućom materijom s crno obojenim vrhom i podnožjem (slika 126)



Slika 126

Početak i kraj izoliranog preklopa
Članak 76.

- (1) Signalnim oznakama izoliranog preklopa obilježava se mjesto početka i kraja izoliranog preklopa u službenom mjestu. Te oznake označavaju granicu kontaktne mreže u službenom mjestu i na otvorenoj pruzi.
(2) Signalna oznaka »Početak izoliranog preklopa« – bijela kvadratna ploča s crvenim slovom »L« prevučeni reflektirajućom materijom (slika 127)



Slika 127

- (3) Signalna oznaka »Kraj izoliranog preklopa« – crna kvadratna ploča s bijelim obrnutim slovom »L« prevučeni reflektirajućom materijom (slika 128)



Slika 128

Signal ne vrijedi
Članak 79.

- (1) Signalnom oznakom da signal ne vrijedi označava se da signal nije u uporabi.
- (2) Signalna oznaka »**Signal ne vrijedi**« – **bijeli kosi križ s crnim rubom** (slika 131)



Slika 131

- (3) Novougrađeni signali koji nisu pušteni u redovan rad i signali koji su stavljeni izvan uporabe moraju biti označeni signalnom oznakom »Signal ne vrijedi« i zasjenjeni, o čemu se osoblje vlaka ne obavještava.
- (4) Signalna oznaka »Signal ne vrijedi« postavlja se na ploču signala.

8. PRAVILNIK O IZRADI I OBJAVLJIVANJU VOZNOGA REDA U ŽELJEZNIČKOM PROMETU

I. TEMELJNE ODREDBE

Uvodne odredbe

Članak 1.

- (1) Pravilnikom o izradi i objavljivanju voznoga reda u željezničkom prometu propisuje se izrada voznoga reda, oblik i sadržaj voznoga reda, postupak objavljivanja ukupnoga voznog reda i isticanje izvoda iz voznoga reda.
- (2) Ovim pravilnikom propisuju se rokovi za određivanje stanja infrastrukturnih kapaciteta, rokovi za naručivanje, izradu, usuglašavanje i dodjelu infrastrukturnih kapaciteta te rokovi za izradu i objavljivanje voznoga reda vlakova na željezničkoj mreži RH.
- (3) Za izradu voznoga reda osim ovoga pravilnika vrijede i drugi propisi i zapovijedi te međunarodni propisi i sporazumi koji se odnose na izradu i objavljivanje voznoga reda, osim ako su u suprotnosti s ovim pravilnikom.
- (4) Općim aktima, odnosno uputama, upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik mogu detaljnije razraditi provedbu ovoga pravilnika.

Vozni red

Članak 2.

- (1) Vozni red je akt upravitelja infrastrukture koji određuje sva planirana kretanja vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koje isti vrijedi.
- (2) Vozni red je provedbeni plan prometa vlakova za prijevoz putnika i stvari te za vlastite potrebe.
- (3) Voznim redom usklađuju se prijevozne potrebe željezničkih prijevoznika s raspoloživim infrastrukturnim kapacitetima upravitelja infrastrukture za odnosno razdoblje.
- (4) Vozni red može biti:
 - *opći* kojim se određuje broj redovnih i vlakova po potrebi za razdoblje za koje se izrađuje
 - *posebni* koji se izrađuje za posebne vlakove i vrijedi samo kad se pokaže potreba za vožnjom takvih vlakova. Vozni red posebnog vlaka može se izraditi unaprijed u općemu voznom redu ili naknadno prema izvanrednom zahtjevu (ad hoc).
- (5) Razdoblje valjanosti voznoga reda ustanovljuje se odlukom upravitelja infrastrukture, a sukladno međunarodnim dogovorima.
- (6) Razdoblje valjanosti i rokove za izradu voznoga reda upravitelj infrastrukture objavljuje u izvješću o mreži.
- (7) Sukladno rokovima propisanim od strane Rail Net Europea (u daljnjem tekstu: RNE) upravitelj infrastrukture izrađuje izmjene i dopune voznoga reda.
- (8) Rokove za izradu i donošenje izmjena i dopuna voznoga reda upravitelj infrastrukture objavljuje u izvješću o mreži.
- (9) Odluke o izmjenama i dopunama voznoga reda u međunarodnom i unutarnjem prometu donosi upravitelj infrastrukture.
- (10) Pod pojmom izmjena i dopuna voznoga reda podrazumijeva se mijenjanje već objavljenoga općeg voznog reda uz prethodno pribavljanje suglasnosti:
 - mjerodavnog tijela za slučajeve predviđene zakonom
 - željezničkog prijevoznika u slučajevima kada tražene izmjene i dopune zahtijevaju korekciju već dodijeljenih trasa koje se tiču tog željezničkog prijevoznika
 - upravitelja infrastrukture u slučajevima kada tražene izmjene i dopune zahtijevaju korekciju već dodijeljenih trasa koje se odnose na mrežu tog upravitelja infrastrukture.
- (11) Kod izrade voznoga reda razlikuju se:
 - *prethodni vozni red* – vozni red čija je valjanost prestala stupanjem na snagu postojećega voznog reda
 - *postojeći vozni red* – vozni red koji je na snazi
 - *novi vozni red* – vozni red koji stupa na snagu nakon prestanka valjanosti postojećega voznog reda i
 - *sljedeći vozni red* – vozni red koji stupa na snagu prestankom valjanosti novoga voznog reda.

III. PROCES IZRADE VOZNOGA REDA

Faze izrade voznoga reda

Članak 5.

Proces izrade voznoga reda obuhvaća sljedeće faze:

- narudžba trase
- izrada nacrtu voznog reda mreže i koordinacija s prijevoznicima
- objavljivanje nacrtu voznog reda i konzultacije
- dodjela trasa
- tehnička izrada materijala voznoga reda
- donošenje voznoga reda
- objavljivanje i izdavanje materijala voznoga reda.

Donošenje voznoga reda

Članak 11.

- (1) Upravitelj infrastrukture odlukom o donošenju voznoga reda donosi vozni red najkasnije 30 dana prije početka njegove primjene.
- (2) Odluka o donošenju voznoga reda mora sadržavati:
 - prestanak valjanosti postojećega voznog reda
 - stupanje na snagu i početak primjene novoga voznog reda
 - razdoblje valjanosti novoga voznog reda.
- (3) Odluka o donošenju novoga voznog reda objavljuje se u službenom glasilu upravitelja infrastrukture.
- (4) Materijali voznoga reda prilog su odluke o donošenju voznoga reda te se ne objavljuju u službenom glasilu.

Objavljivanje i izdavanje materijala voznoga reda

Članak 12.

- (1) Doneseni vozni red objavljuje se izdavanjem materijala voznoga reda najkasnije 15 dana prije njegove primjene.
- (2) Sukladno ovom Pravilniku objavljuju se i izdaju sljedeći materijali voznoga reda:
 - grafikoni voznoga reda
 - priručnik o željezničkim prugama
 - knjižice voznoga reda
 - izvadci iz voznoga reda
 - prijelazna zapovijed.
- (3) Željeznički prijevoznik obavezan je najkasnije 3 mjeseca prije početka primjene voznoga reda dostaviti upravitelju infrastrukture sve potrebne podatke iz svoje nadležnosti koji su neophodni za izradu knjižice voznoga reda.
- (4) Podatke o prijelazu putničkih garnitura za novi vozni red željeznički prijevoznik obavezan je dostaviti upravitelju infrastrukture najkasnije 30 dana prije primjene novoga voznog reda, a upravitelj infrastrukture obavezan ih je objaviti u prijelaznoj zapovijedi.
- (5) U službenim mjestima u kojima upravitelj infrastrukture obavlja za potrebe željezničkoga prijevoznika poslove vezane za provedbu i izvršenje voznoga reda isti mu je obavezan osigurati sve potrebne informacije za obavljanje tih poslova.
- (6) Objavljeni vozni red je obavezan za sve organizacijske jedinice i radnike upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika koji moraju poduzeti sve potrebne mjere za njegovu urednu i redovitu provedbu.
- (7) Objavljivanje voznoga reda za putnike vrši se isticanjem izvoda iz voznoga reda za svako službeno mjesto predviđeno za prijam i otpremu putnika.
- (8) Objavljivanje voznih redova svih vlakova za redoviti prijevoz putnika vrši se u elektroničkom ili pisanom obliku.
- (9) Svi materijali voznoga reda mogu se izdavati i objavljivati kao tiskani materijali ili u elektroničkom obliku.
- (10) Objavljeni materijali voznoga reda čuvaju se 10 godina, a nakon isteka tog roka odlažu se kao arhivska građa.

Grafikon voznoga reda**Članak 16.**

- (1) Grafikon voznoga reda jest grafički prikaz kretanja vlakova na određenoj željezničkoj pruzi ucrtan u koordinatni sustav.
- (2) Grafikon voznoga reda izrađuje se ručno ili informatički.
- (3) Grafikon voznoga reda izrađuje se na jednome ili više listova, a može se izrađivati i više grafikona voznoga reda za više kraćih pruga na jednom listu prema tehnološkim cjelinama.
- (4) Grafikon voznoga reda sastoji se od zaglavlja, grafikonske mreže te njegove lijeve i desne strane.
- (5) Zaglavlje grafikona voznoga reda sadržava:
 - oznaku grafikona voznog reda
 - logotip i oznaku upravitelja infrastrukture
 - naziv željezničke pruge
 - razdoblje valjanosti grafikona
 - indekse kalendara vožnje vlakova s pripadajućim objašnjenjima
 - tablicu ispravaka, izmjena i dopuna.

Knjižica voznoga reda**Članak 17.**

- (1) Knjižica voznoga reda jest skup voznih redova vlakova za sve pruge ili dio pruga.
- (2) Knjižica voznoga reda izrađuje se na temelju grafikona kretanja vlakova i tehničkih uvjeta infrastrukture za odnosni vozni red.
- (3) Knjižica voznoga reda mora sadržavati vozne redove svih vlakova ucrtanih u grafikon kretanja vlakova.
- (4) Knjižica voznoga reda može se izraditi i objaviti kao tiskani materijal u formi knjižnih blokova ili u elektroničkom obliku.
- (5) Ako se knjižica voznoga reda izdaje u više dijelova, svaki dio mora imati svoj pripadajući redni broj koji se upisuje i na svaki list pripadajuće knjižice.
- (6) U knjižici voznoga reda na svakoj stranici treba biti upisana godina voznoga reda za koji vrijedi.
- (7) Na svakoj stranici izmjena, dopuna i ispravaka knjižice voznoga reda, uz godinu voznoga reda za koji vrijedi, mora biti i nadnevak od kojega izmjena, dopuna ili ispravak vrijedi.
- (8) Naslovna stranica knjižice voznoga reda mora sadržavati logotip i naziv onoga tko ju je izradio, naziv »Knjižica voznoga reda« s pripadajućim brojem, godinu valjanosti te razdoblje primjene.

Priručnik o željezničkim prugama**Članak 20.**

- (1) Priručnik o željezničkim prugama je skup tabličnih prikaza i odredbi bitnih za odvijanje prometa. Izrađuje se na temelju podataka o željezničkoj pruzi i organizaciji prometa.
- (2) Priručnik o željezničkim prugama sadržava tablice, preglede te potrebne organizacijske mjere kojima se detaljnije određuju postupci u vezi s podacima iz tablica.
- (3) Nazivi pruga definiraju se prema tehnološkim cjelinama koje određuje upravitelj infrastrukture.
- (4) Kilometarski položaji u tablicama priručnika o željezničkim prugama upisuju se u kilometrima i metrima odvojeni znakom »+«. Pojedinačne i ukupne udaljenosti između službenih mjesta upisuju se također u kilometrima i metrima, a odvajaju se točkom.
- (5) Na svakoj stranici priručnika o željezničkim prugama treba biti i nadnevak od kojega on vrijedi.
- (6) Naslovna stranica priručnika o željezničkim prugama mora sadržavati logotip i naziv onoga tko ga je izradio, naziv »Priručnik o željezničkim prugama« te početak primjene.

Izvadak iz voznoga reda**Članak 21.**

- (1) Izvadak iz voznoga reda jest skup odgovarajućih podataka o voznom redu vlakova za putnike, službeno odnosno radno mjesto.
- (2) Temeljni podatci izvatka iz voznoga reda su dolasci i odlasci vlakova u službeno mjesto odnosno iz službenog mjesta, a unose se u izvadak kronološkim redom od 00.00 sati.
- (3) Na temelju voznoga reda moraju se izraditi:
 - izvadak iz voznoga reda za putnike
 - izvadak iz voznoga reda za službena i radna mjesta upravitelja infrastrukture

– izvadak iz voznoga reda za pružno osoblje.

(4) Izvadak iz voznoga reda izrađuju kolodvori odnosno druge organizacijske jedinice za svoje radnike rabeći podatke iz materijala voznoga reda i poslovnoga reda kolodvora odnosno koristeći se odgovarajućim informatičkim programskim rješenjima.

(5) Svaki izvadak iz voznoga reda mora sadržavati logotip i naziv onoga tko ga je izradio, službeno odnosno radno mjesto na koje se odnosi te razdoblje valjanosti.

Izvadak iz voznoga reda za putnike

Članak 22.

(1) Izvadak iz voznoga reda za putnike za određeno službeno mjesto mora sadržavati sve vlakove za prijevoz putnika koji u tome službenom mjestu imaju polazak, zadržavanje ili za koje je to službeno mjesto krajnji kolodvor.

(2) Izvadak iz voznoga reda za putnike ističe se u kolodvorima i stajalištima, na peronu ili službenoj zgradi odnosno na nekom drugom prikladnom mjestu koje je vidljivo putnicima.

(3) Izvadak iz voznoga reda mora se izraditi u dva dijela, i to tako da se odvojeno prikazuje dolazak vlakova te odvojeno odlazak vlakova. Ako se izvadak iz voznoga reda radi u boji, tada se dolazak vlakova prikazuje na bijeloj podlozi a odlazak vlakova na žutoj podlozi.

(4) Izvadak iz voznoga reda mora sadržavati podatke prema uzorku br. 40 kako slijedi:

- sat
- broj vlaka
- odlazak za smjer odnosno dolazak iz smjera
- peron i
- kolosijek.

Izvadak iz voznoga reda za pružno osoblje

Članak 24.

(1) Izvadak iz voznoga reda za pružno osoblje mora sadržavati podatke prema uzorku br. 42 kako slijedi:

- vrsta vlaka
 - broj vlaka
 - polazak iz prethodnoga službenog mjesta u satima i minutama
 - dolazak u sljedeće službeno mjesto u satima i minutama
 - najkraće vozno vrijeme u minutama; upisuje se najkraće vozno vrijeme vlaka od službenoga mjesta odnosno industrijskoga kolosijeka do cestovnoga prijelaza. Upisuje se jednako vozno vrijeme za sve vlakove istoga voznog smjera. Mjerodavno je vozno vrijeme propisano u tablici 22 priručnika o željezničkim prugama. Ta kolona popunjava se samo za radno mjesto čuvara željezničko-cestovnoga prijelaza.
 - primjedba u koju se upisuje kalendar prometa vlaka.
- (2) Podaci o redovnim vlakovima moraju biti posebno naznačeni.

Prijelazna zapovijed

Članak 25.

(1) Prijelaznom zapovijeđu propisuju se mjere i postupci o prijelazu s postojećega na novi vozni red.

(2) Prijelazna zapovijed mora sadržavati:

- nadnevak prestanka valjanosti postojećega voznog reda i nadnevak početka primjene novoga voznog reda
- obvezu zaustavljanja svih vlakova u kolodvorima prije 24.00 sata i njihov polazak po novome voznom redu iza 00.00 sati
- tablicu prelaska vlakova u kolodvorima s postojećega na novi vozni red odvojeno po željezničkim prugama
- odredbe o prelasku putničkih vagona i motornih garnitura
- dostavu lokomotiva, putničkih vagona i motornih garnitura za vlakove koji prvi put voze po novome voznom redu
- postupak s lokomotivama, putničkim vagonima i motornim garniturama koje po novome voznom redu više ne voze
- popis operativnih brojeva teretnih vlakova

- obvezu prestanka laganih vožnji do 24.00 sata i možebitno uvođenje novih od 00.00 sati s točnim podatkom o kilometarskom položaju lagane vožnje te njezinu brzinu
- zabranu uvođenja u promet izvanrednih vlakova koji ne mogu stići u određeni kolodvor do 24.00 sata
- ispravke, izmjene i dopune novoga voznog reda.

V. PROMJENE VOZNOGA REDA

Ispravci, izmjene i dopune materijala voznoga reda

Članak 26.

- (1) Ispravci voznoga reda sukladno ovom pravilniku predstavljaju ispravljanje uočenih pogrešaka u materijalima voznoga reda.
- (2) Ispravci voznoga reda objavljuju se i provode u pravilu prije početka primjene novoga voznog reda te su tada sastavni dio prijelazne zapovijedi. Uočene pogreške mogu se ispravljati i objavljivati tijekom valjanosti voznoga reda.
- (3) Ispravci voznoga reda bitni za sigurnost prometa objavljuju se brzojavno izvršnim jedinicama i primjenjuju se odmah.
- (4) Izmjene i dopune voznoga reda izrađuju se kada dođe do promjena na željezničkoj infrastrukturi ili kada željeznički prijevoznik zahtijeva uvođenje ili otkazivanje vlakova odnosno kada dođe do promjena u trasi i kalendaru vožnje već objavljenih vlakova
- (5) Izmjene i dopune materijala voznoga reda usvajaju se i objavljuju kao i opći vozni red.
- (6) Ispravci, izmjene i dopune knjižice voznoga reda vrše se brzojavno ili zamjenom postojećih i dodavanjem novih listica. Kada se ispravci, izmjene i dopune knjižice voznoga reda vrše brzojavno tada od dana primjene brzojava do dana početka primjene ispravljene listice, polazni odnosno rasporedni kolodvori moraju o njima obavještavati osoblje vlaka pismenim nalogom.
- (7) Ukoliko ispravci, izmjene i dopune grafikona voznoga reda uvjetuju pomicanje makar i jedne postojeće trase mora se izraditi novi grafikon odnosno dio grafikona voznoga reda na koji se promjene odnose. U tom slučaju, na temelju brzojavke o ispravcima grafikona voznoga reda, na grafikonu se ručno obavljaju ispravci koji se koriste do početka primjene novoga grafikona odnosno dijela grafikona. Svi ostali ispravci, izmjene i dopune grafikona voznoga reda obavljaju se ručno.
- (8) Ispravci, izmjene i dopune ostalih materijala voznoga reda vrše se ručno na osnovi pismene obavijesti odnosno zamjenom postojećih i dodavanjem novih listica.
- (9) Nadnevak primjene ispravaka, izmjena i dopuna voznoga reda, propisanih člankom 2. stavkom 8. ovoga pravilnika, određuje se njihovim objavljivanjem, a vrijeme od njihova objavljivanja do primjene ne smije biti kraće od petnaest dana.

Promjene voznoga reda zbog izvanrednih zahtjeva (ad hoc)

Članak 27.

- (1) Prijevozi na osnovi izvanrednih zahtjeva mogu se obaviti:
 - redovnim vlakom promjenom elemenata voznoga reda tog vlaka
 - posebnim vlakom
 - podijeljenim vlakom.
- (2) Izvanredni zahtjevi za prijevoz kod kojih je potrebno izraditi novu trasu moraju biti podneseni upravitelju infrastrukture najkasnije 15 dana prije zahtijevanog prijevoza odnosno najkasnije 5 dana prije zahtijevanog prijevoza ukoliko nije potrebno izraditi novu trasu.
- (3) Promjene voznoga reda zbog izvanrednih zahtjeva dostavljaju se:
 - kao izmjena i dopuna voznoga reda
 - kao pisana zapovijed koja vrijedi samo za taj prijevoz najkasnije 24 sata prije početka prijevoza.



9. UPUTA O OZNAČAVANJU TRAČNIČKIH VOZILA NA HRVATSKIM ŽELJEZNICAMA

BROJČANE OZNAKE VUČNIH VOZILA HŽ

STARA OZNAKA	NOVA OZNAKA					
22 -	98	78	0	022	047	- 5
441-000 i 500	98	78	1	141	000	- 8
441 - 400	98	78	1	141	100	- 6
441 - 700	98	78	1	141	200	- 4
1141 - TIRISTORIZIRANA*	98	78	1	141	300	- 2
442 -	98	78	1	142	000	- 7
462 -	98	78	1	161	000	- 3
362 - 000	98	78	1	061	000	- 4
362 - 1000	98	78	1	061	100	- 2
661 -	98	78	2	061	000	- 2
664 -	98	78	2	062	000	- 1
2062 - MODERNIZIRANA	98	78	2	062	100	- 9
663 -	98	78	2	063	000	- 0
646 -	98	78	2	043	000	- 5
645	98	78	2	044	000	- 4
642 -	98	78	2	041	000	- 7
642 - REMOTORIZIRANA	98	78	-2	042	100	- 4
643 -	98	78	2	042	000	- 6
731 -	98	78	2	131	000	- 8
732 -	98	78	2	132	000	- 7
732 - REMOTORIZIRANA 731	98	78	2	132	100	- 5
732 - REMOTORIZIRANA 732	98	78	2	132	200	- 3
734 - 000	98	78	2	133	000	- 6
734 - 100	98	78	2	133	100	- 4
320 -	98	78	6	011	000	- 4
315 -	98	78	4	011	000	- 9
411 - 000	98	78	6	111	000	- 3
415 - 000 A	98	78	4	111	000	- 8
415 - 000 B	98	78	5	111	000	- 5
411 - 100	98	78	6	111	100	- 1
415 - 100 A	98	78	4	111	100	- 6
415 - 100 B	98	78	5	111	100	- 3
610 -	98	78	7	021	000	- 0
617 -	98	78	4	021	000	- 7
617 - BAR	98	78	5	021	000	- 4
712 -	98	78	7	121	000	- 9
714 -	98	78	4	121	000	- 6
712 - MODIFICIRANA	98	78	7	121	100	- 7
812 -	98	78	7	221	000	- 8
818 -	98	78	4	221	000	- 5

- * Lokomotive 1141 nulte podserije nakon modernizacije-tiristorizacije nose oznaku HŽ 1141 301-350
Lokomotive 1141 podserije 100 nakon modernizacije-tiristorizacije nose oznaku HŽ 1141 351-376
Lokomotive 1141 podserije 200 nakon modernizacije-tiristorizacije nose oznaku HŽ 1141 376-399