



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosovo-Republic of Kosovo**  
*Kuvendi - Skupština - Assembly*

---

**ZAKON br. 04/L-063**

**ZAKON O KOSOVSKIM ŽELEZNICAMA**

**Skupština Republike Kosovo;**

Na osnovu člana 65 (1) Ustava Republike Kosovo,

Usvaja

**ZAKON O KOSOVSKIM ŽELEZNICAMA**

**POGLAVLJE I**  
**OPŠTE ODREDBE**

**Član 1**  
**Cilj zakona**

Cilj ovog zakona je regulisanje i razvoj sektora železnica, poboljšanje sistema sigurnosti, otvoren i nediskriminirajući pristup operatora i pružanje usluga na tržištu sektora železnica.

**Član 2**  
**Oblast primene**

1. Ovim zakonom se uređuju:

1.1. funkcije i ovlašćenja države i železničkih subjekata koji su zaduženi razvojem željezničkog sektora;

1.2. železnička mreža i železnička infrastruktura;

- 1.3. operiranje i korišćenje železničke infrastrukture;
- 1.4. korisnici železničke infrastrukture;
- 1.5. bezbednost železničkog sistema;
- 1.6. bezbednosni uslovi železničkog sistema;
- 1.7. interoperabilnost željezničkog sistema na Kosovu;
- 1.8. modernizacija i izgradnja železničke infrastrukture;
- 1.9. odredbe o željezničkom prevozu i
- 1.10. usluge od javnog interesa koje pruža železnički sistem.

### **Član 3** **Definicije**

#### 1. Pojmovi korišćeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

- 1.1. **Železničko preduzeće** - bilo koje javno ili privatno preduzeće, čija je osnovna delatnost pružanje železničkog prevoza robe i / ili putnika sa zahtevom da preduzeće mora obezbediti vučenje, što podrazumeva i preduzeća koja pružaju samo usluge vučenja;
- 1.2. **Železnička infrastruktura** – kao što je opisano i uređeno u Poglavlju IV ovog zakona;
- 1.3. **Železnička infrastruktura u zajedničkom korišćenju** - železnička infrastruktura koja je ili će biti na zajedničkom rasoplaganju svim železničkim preduzećima kojaispunjavaju uslove pristupanja;
- 1.4. **Menadžer železničke infrastrukture** - organizaciona jedinica koja je odgovorna za razvoj, održavanje i rad infrastrukture u zajedničkom korišćenju, uključujući izdavanje voznog koloseka i naplaćivanje korišćenja, kao i regulisanje saobraćaja. Navedene funkcije infrastrukturnog menadžmenta pripisuju se više od jedne organizacione jedinice;
- 1.5. **Intramodalna konkurencija** - konkurencija između dva ili više železničkih preduzeća u istoj železničkoj infrastrukturi;
- 1.6. **Železnička licenca** - dokument koji zvanično priznaje sposobnost kompanije za obavljanje železničkih prevoznih usluga, navedenih u ovom dokumentu;
- 1.7. **Sertifikat o bezbednosti** - dokumenat kojim železničko preduzeće dokazuje da ispunjava uslove za bezbedno odvijanje saobraćaja na određenim linijama ili celoj železničkoj mreži;

1.8. **Ovlašćenje bezbednosti** - dokument kojim menadžer infrastrukturu dokazuje da ispunjava uslove za pružanje sigurne infrastrukturne usluge;

1.9. **Dokument sigurnosti za industrijske koloseke** – dokument kojim privatni operater industrijske pruge dokazuje da ispunjava uslove za sigurno operiranje njegovim industrijskim kolocecima;

1.10. **Vozna trasa** – kapacitet korišćenja određenog dela železničke infrastrukture u određenom vremenskom roku

1.11. **Red vožnje** vozova – uputstvo koje postavlja menadžer infrastrukture kojim je određeno vreme polaska i dolaska vozova na stanicama i drugim planiranim mestima, te vreme čekanja, i druge informacije koje su važne za sigurnost železničkog saobraćaja;

1.12. **Mrežni ekspoz**e - ekspoz koji predstavlja u detaljima opšta pravila, rokove, procedure i kriterije šema plaćanja i alociranja kapaciteta, uključujući i zatražene informacije koje omogućavaju apliciranje za infrastrukturne kapacitete. To, takođe podrazumeva i katalog usluga koja pruža menadžer infrastrukture i uslove koje treba ispuniti kako bi se obezbedilo pristupanje železničkoj infrastrukturi. Obavezan sadržaj mrežnog ekspozea dat je u poglavlju V ovog Zakona;

1.13. **Železničke usluge u javnom interesu (javne službe)** - aktivnosti železničkih preduzeća koje se smatraju neophodnima za promociju blagostanja zemlje u celosti i koje se ne mogu obaviti bez mandata javnih organa;

1.14. **Razvoj željezničke infrastrukture** – njena izgradnja i modernizacija;

1.15. **Međunarodni knjigovodstveni standardi (MKS)** – međunarodno priznate knjigovodstvene kriterije za, uključujući ovde i stanje i obračunu dobitka i gubitka, te njihovu prezentacije kojimom se deoničarima i javnosti daje pravilna i potpuna informacija o rezultimatima privredne aktivnosti;

1.16. **Podsistemi** - rezultat odvajanja železničkog sistema kao što je prikazano u Aneksu 2. Direktive 2008/57/EC. Oni mogu biti strukturalni ili funkcionalni;

1.17. **Železnička oprema** – tehnička komponenta železničkog sistema;

1.18. **Nacionalna pravila sigurnosti** - sva pravila koja sadrži železničke sigurnosne odredbe, izdate od organa koji je nadležan za železničku sigurnost, zvanom sigurnosnim nacionalnim organom (SNO) koja su primenjiva za infrastrukturne menadžere i železničke operatore industrijskih koloseka;

1.19. **Sistem menadžiranja bezbednosti** – organizovanje i aranžiranje, uspostavljenog od infrastrukturnog menadžera i železničkog preduzeća kako bi se obezbedilo sigurno menadžiranje njihovog poslovanja;

- 1.20. **Voz** – kompoziciju železničkih pokretnih sredstava, uključujući i vučenje;
- 1.21. **Prelaz** – prekrštenje železničke linije sa putnom infrastrukturom na istom nivou;
- 1.22. **Železnički sistem** – veza sveukupne železničke infrastrukture i pokretnih železničkih sredstava koje u njemu posluju;
- 1.23. **Železnički prevoz** - aktivnost kretanja ili formiranja putničkih vozova i / ili roba u željezničkoj infrastrukturi;
- 1.24. **Međunarodni prevoz** – prevoz putnika ili roba između teritorije Republike Kosova i teritorija izvan nje;
- 1.25. **Tranzitni prevoz** – međunarodni prevoz roba ili putnika koji prolazi kroz teritoriju Republike Kosova;
- 1.26. **Javni prevoz** – prevozna usluga pružena pod jednakim uslovima za sve putnike;
- 1.27. **Interoperabilnost** – sposobnost železničke infrastrukture na Kosovu da omogući bezbedan i besprekidan rad konvencionalnih vozova unutar i van Kosova ispunjavajući potrebne razine linijskih performancija. Ta sposobnost zavisi od svih regulativnih, tehničkih i radnih uslove koji moraju biti ispunjeni da bi se udovolili osnovni zahtevi;
- 1.28. **Aksident** – nepoželjan i nenameran udes ili specifični lanac takvih događaja koji imaju štetne posledice;
- 1.29. **Ozbiljni aksident** – sudar ili klizanje vozova koji ima za posledicu smrt najmanje jedne osobe ili ozbiljne povrede najmanje pet ili više osoba ili štetu velikih razmera železničkih saobraćajnih sredstava, infrastrukture ili životne sredine ili drugu sličnu nesreću sa većim uticajem na pravila železničke sigurnosti ili na mandžiranje bezbednosti;
- 1.30. **Sveobuhvatna šteta** – štetu koje se može odmah proceniti od jedinice za istragu, i koja iznosi najmanje 2 miliona evra u totalu;
- 1.31. **Incident** - bilo koji drugi događaj udesa ili ozbiljne nezgode u vezi sa radom vozova, koji utiče na sigurnost operiranja;
- 1.32. **Mašinovođa** - lice sposoban i ovlašćen da upravlja vozom, uključujući lokomotive, lokomotive za manovriranje, radne vozove, pokretna vozila održavanja ili vozova za bezbedan i odgovoran železnički prevoz roba i putnika na samostalan način;
- 1.33. **Zajednički bezbednosni ciljevi** - nivo sigurnosti koji treba da se obezbedi iz raznih delova železničkog sistema kao celine, predstavljene u kriterijama procene rizika;

1.34. **Komponente interoperabilnosti** - jednu elementarnu komponentu, skup komponenti, podgrupu ili celu grupu opreme ugrađene ili treba da se ugradi u podsistem od kojih direktno ili indirektno zavisi transe-vropska interoperabilnost željezničkog sistema;

1.35. **Alociranje želzničkih koloseka** – alociranje infrastrukturnih kapaciteta zajedničke usluge od organa za alociranje trasa koji može biti menadžer mrežne infrastrukture u zajedničkom korišćenju;

1.36. **Uplate za korišćenje železničkog kapaciteta** - uplate za korišćenje alociranih trasa za kompaniju koja operira vozovima neki drugi aplikant od organa za alociranje trasa. Organ koje uplaćuje, može biti organ za alociranje trasa i infrastrukturni menadžer zajedničkog korišćenja.

1.37. **Aplikant** - železničko preduzeće, drugi aplikant ili legalne entitete za javne usluge, prevoznike roba i špeditere i operatore prevoza kombinovanog sa javnim uslugama ili komercijalnog interesa u nabavci infrastrukturnog kapaciteta ili vozne trase

1.38. **Infrastrukturni kapacitet** - potencijal za planiranje voznih koloseka, zahtevanog za koji infrastrukturni element u određenom periodu;

1.39. **Osnovni zahtevi** - kriteriji predviđene Direktivom EU o interoperabilnosti 2008-57, koje mora ispuniti železnički sistem, podsistemi i činioci interoperabilnosti, uključujući i interfejsove;

1.40. **Tehničke specifikacije interoperabilnosti (TSI)** - specifikacije prihvaćene u skladu sa Direktivom EU 2008-57, prema kojoj svaki sistem ili deo podsistema mora ispuniti osnovne zahteve i obezbediti interoperabilnost sistema;

1.41. **Zajedničke sigurnosni metodi (ZSM)** - metode koje treba razvijati i opisuju koliko su ocenjeni nivoi i postignuti sigurnosni ciljevi, njihovo usklađivanje sa drugim sigurnosnim zahtevima;

1.42. **Regulativni organ kosovskih železnica** - nezavisna institucija koja je odgovorna za regulisanje, nadzor i organizaciju željezničkog sektora na Kosovu, i koji deluje kao organ za licenciranje, organ koji je odgovoran za pitanja interoperabilnosti i entiteta obaveštenja, te organ za regulisanje železničkog tržišta, i organ za železničku sigurnost i druga ovlašćenja koju mu se daju na osnovu ovog zakona.

1.43. **Organ za istraživanje aksidenata** - organ koji je odgovoran za istragu željezničkih nesreća;

1.44. **Ministarsvo** - ministarstvo, nadležno za železnička pitanja

1.45. **SETTO** - regionalna organizacija transporta osnovana Memorandumom razumevanja za razvoj Glavne regionalne mreže transporta (MiM) potpisano 11 juna 2004 od Vlada Albanija, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Bivše Republike

Makedonije, Crne Gore i Srbije i Misije Ujedinjenih Nacija na Kosovu i Evropske komisije .

**1.46. TPS** – zajedničke pokazatelje sigurnosti prema Direktivi za sigurnost 2004/49 KE;

**1.47. TENT** - Mreža evropskog transporta podrazumeva planiranje za putni, železnički, vazdušni, vodeni transport za služenje u celoj Evropi.

**1.48. QPS** – zajedničke ciljeve sigurnosti prema Direktivi sigurnosti 2004/49 EK koji trebaju najmanje da se postignu od raznih delova železničkog sistema lica koja koriste železnice ili se eksponiraju prema opasnostima koje dolaze od železničkog saobraćaja na indirektan način.

**1.49. UIC**- Internacionalna unija železnica;

**1.50. NSO** – Kancelarija nacionalne standardizacije;

**1.51. CIRSRT** – kompijuterizovano informisanje i sistem rezervisanja za železnički transport;

**1.52. COTIF** – Konvencija o međunarodnom železničkom prevozu.

#### **Član 4**

##### **Izuzeci od primene ovog zakona**

Za sistem lakših železnica, tramvajske sisteme, železnička preduzeća koja operiraju železničkim prevozom roba u železničkoj infrastrukturi koja je u privatnom vlasništvu i koja se koristi od vlasnika infrastrukture za operiranje njegovih roba, ne primenjuju se odredbe ovog zakona.

## **POGLAVLJE II**

### **RESTRUKTUISANJE ŽELEZNIČKOG SEKTORA I OTVARANJE TRŽIŠTA ŽELEZNIČKOG PREVOZA**

#### **Član 5**

##### **Restruktuisanje željezničkog sektora**

Železnički sistem, nakon institucionalnog odvajanja kosovskih železnica, funkcioniše dvema javnim preduzećima: Menadžiranje železničkom infrastrukturom ( FRAIN KOS) i železnički prevoz (TRAIN KOS) ujedno treba uvesti i intramodalnu konkurenciju u železničku infrastrukturu na Kosovu za zajedničko korišćenje kao što je to predvideo ovaj Zakon.

**Član 6**  
**Železnička infrastruktura u zajedničkom korišćenju**

Svako železničko preduzeće sa sedištem na Kosovu ili van nje, koje ima licencu u skladu sa ovim zakonom i ispunjava sve zakonske uslove predviđene ovim zakonom može biti aktivno u oblasti železničkog prevoza operirajući u železničkoj infrastrukturi zajedničkog korišćenja na Kosovu.

**Član 7**  
**Funkcionisanja željezničkog sektora**

1. Usluge menadžiranja železničkog prevoza i infrastrukture na komercijalnoj osnovi i funkcije u skladu sa tržišnim uslovima, osim ako je drugačije predviđeno ovim zakonom.
2. Železnička preduzeća i menadžeri infrastrukture su dužni da svoje operiranje obavljaju na siguran način, te izgraditi i održavati svoje instalacije i opremu u sigurnim okvirima.

**POGLAVLJE III**  
**FUNKCIJE I NADLEŽNOSTI JAVNIH ŽELEZNICA**

**PODODELJAK I**  
**Ministarstvo za železnička pitanja**

**Član 8**  
**Nadležnosti ministarstva**

1.Ministarstvo:

- 1.1.utvrđuje politike i izrađuje zakonodavstvo za moderan, bezbedan i efikasan železnički sektor na Kosovu;
- 1.2.priprema i izdaje sve potrebne propise za sprovođenje ovog zakona ;
- 1.3.daje strateške smernice i uzima u obzir dugoročne izazove sa kojima se suočava železnički sektor, kao što su promene u tražnji, pritisak životne sredine i očekivanja potrošača;
- 1.4.obzirom na Železničke strategije EU, kao što su sigurnost i standardi evropskih željezničkih sistema; strategije razvijene u okviru partnerstva SEETO-a i priprema akata u vezi sa politikama EU;

1.5. zajedno sa drugim nadležnim javnim organima, odgovorno je za specifikacije i ugovore koji su sklapaju sa železničkim preduzećima koja pružaju železničke usluge u javnom interesu;

1.6. razvija konsultacije sa ostalim organima, kao što su menadžeri železničke infrastrukture u zajedničkom korišćenju, železnička preduzeća koja operiraju uslugama, sa nadležnim organom za železničku bezbednosti, Železničkim regulativnim autoritetom, (u daljem tekstu: "ŽRO"), drugim javnim i lokalnim vlastima, te regionalnim organima za izradu strategije i politike za železničkog sektora;

1.7. daje uputstva, prema potrebama, za ŽRO, u vezi sa strategijom i politikom za železničkog sektora;

1.8. zastupa Kosova u međuvladinim sporazumima železničkog sektora i može zahtevati od partnera da obavljanje pripremnih radove prisustvovanje preliminarnim razgovorima na međuvladinim nivoima.

## **Član 9**

### **Upravljanje železničkom infrastrukturom zajedničkog korišćenja u državnom vlasništvu**

1. Aktuelnom infrastrukturom u državnom vlasništvu na Kosovu, menadžira Kosovska železnička infrastruktura d.d. ( INFRAKOS)

2. Strateške odluke u pogledu stabilnosti železničke infrastrukture u državnom vlasništvu na Kosovu, zatvaranjem linija, modernizacije i razvoji, treba da se pre donošenja bilo koje odluke razmotre na nivou vlade.

## **Član 10**

### **Izdavanje naloga za licenciranje železničkih preduzeća i menadžera infrastrukture zajedničkog korišćenja**

1. Primena procedura, odluka za izdavanje dozvola i licenca će biti dužnost licencnog organa.

2. ŽRO mora obezbediti da proces odlučivanja i dobijanja licenci bude pošten, transparentan i bez diskriminacije, i da odluke budu predmet pravne kontrole.

3. ŽRO mora obezbediti održavanje i osvežavanje dhe registra licenca.

4. akon konsultacija licencirajućeg organa i zainteresovanih strana, Ministarstvo, može se sa ministarstvima drugih zemalja složiti o uzajamnom priznavanju licenca, izdatih za železnički sektor.



## **Član 11**

### **Izdavanje naloga bezbednosti**

1. ŽRO treba da na predlog odgovornog organa za železničku sigurnost i odgovornog organa za interoperabilitet izdaju naredbe za sigurnost i interoperabilitet železničkog sistema u skladu sa politikama EZ-e za sigurnost i interoperabilitet.
2. ŽRO obezbeđuje da organ koji je odgovoran za železničku bezbednost nadgleda implementaciju direktiva o bezbednosti u železničkom sektoru.

## **Član 12**

### **Nadgledanje organa, odgovornog za pitanja bezbednosti**

1. ŽRO nadgleda rad organa, nadležnog za železničku bezbednost.
2. ŽRO obezbeđuje da organ koji je odgovoran za železničku sigurnost nadgleda sprovođenje direktiva sigurnosti u železničkom sektoru.

## **Član 13**

### **Menadžiranje železničke infrastrukture u vanrednim situacijama**

Ministarstvo mora obezbediti da menadžeri infrastrukture u zajedničkom korišćenju pripremaju planove u kojima će biti sve institucije i organi koji treba da se informišu u slučaju teških aksidenata i ozbiljnog prekida železničkog saobraćaja.

## **Član 14**

### **Planiranje razvoja železničke infrastrukture**

Ministarstvo, zajedno sa drugim ministarstvima i zainteresovanim stranama, priprema i ažurira nacionalni program saobraćajne infrastrukture koji treba udovoljiti potrebama privrede i društva. Ovaj nacionalni program treba da ima u obzir sve vrste prevoza u okviru multimodalnog pristupa i odredi prioritete za modernizaciju i razvoj železničke infrastrukture.

## **Član 15**

### **Fondovi i finansiranje razvoja i održavanja železničke infrastrukture**

1. Ministarstvo zajedno sa ministarstvima i zainteresovanim stranama će razmotriti sve alternative za projekte sa prioritetom finansiranja iz nacionalnog programa, kako je definisano u ovom zakonu.
2. Ministarstvo predlaže finansijske opcije za modernizaciju i razvoj železničke infrastrukture, uključujući mogućnost koncesionih ugovora.

3. Koncesijski ugovori, ako se odluči izdati, za modernizuju i razvij železničke infrastrukture, neće se izdati izvan procedura nabavke (javnog tendera) dotičnih institucija

### **Član 16**

#### **Učešće u dodeli koncesija i javno-privatnog partnerstva za modernizaciju i razvoj železnica**

1. Mogućnost dodele koncesija i JPP za, modernizaciju i razvoj železničke infrastrukture, ako se odlučuje uraditi, prema zakonodavstvu na snazi te koncesijama u infrastrukturi i procedurama za njihovo izdavanje.

2. Ugovori o koncesijama i javno-privatnom partnerstvu, ako se daju, mogu voditi formiranju novih menadžera željezničke infrastrukture za zajedničko korišćenje.

### **Član 17**

#### **Zatvaranje usluga za putnike, šine i stanica od opšteg ekonomskog interesa**

1. Ministarstvo će, nakon prijema predloga ŽRO i svih drugih zainteresovanih strana, doneti konačnu odluku o ugašenju, (prestanku), putničkih usluga od opšteg ekonomskog interesa, želzničkih stanica i koloseka. Uređivanje ovih obaveznih procedura i konsultacije uradiće se podzakonskim aktom.

2. U principu se neće doneti bilo kakva odluka za ugašenje putnikog prevoza od posebnog privrednog interesa, bez objavljivanja međunarodnog tendera za pružaoca usluga i nakon provere da nema železničkog operatora koji je zainteresovan pružiti te odgovarajući potrebama za mobilnost u ekonomskim uslovima, boljim od pružaoca aktuelnih usluga na Kosovu.

## **PODODELJAK II**

### **Organ, nadležan za železnicu bezbednost**

### **Član 18**

#### **Status i zadaci**

1. Organ, nadležan za železničku bezbednost pod nadzorom ŽRO obezbeđuje održavanje i poboljšanje železničke sigurnosti nakon obnove železničkog sistema na Kosovu.

2. Organ, nadležan za železničku bezbednost mora biti nezavisan u svom organizovanju zakonskom infrastrukturuom i u odlučivanju od drugih železničkih preduzeća, menadžera infrastrukture, aplikanta i organa nabavke.

3. Organu, nadležnom za železničku bezbednost mora se poveriti:

3.1. ovlašćenje za stavljanje u funkciji strukturalnih podsistema koji čine železnički i kontrolni sistem održavanja u skladu sa osnovnim zahtevima;

3.2. nadzor da li su interoperabilni činioci željezničkog podsistema kompatibilni sa osnovnim zahtevima, u skladu sa odgovarajućim direktivama;

3.3. ovlašćenje za uvođenje u pogon novih pokretnih sredstava ili suštinski izmenjenih sredstava;

3.4. izdavanje, obnavljanje, dopuna i oduzimanje relevantnih delove sertifikata i ovlašćenja bezbednosti, te provera ispunjavanja uslova navedene u njima, i da li menadžer infrastrukture i železnička preduzeća rade prema zakonom predviđenim slovima na Kosovu;

3.5. praćenje, promocija, sprovođenje, i po potrebi predlaganje bliskih odnosa sa Ministarstvom i drugih tržišnim učesnicima, regulativni okvir bezbednosti, uključujući sistem nacionalnih bezbednosnih pravila;

3.6. nadzor registracije prometnih sredstava i ažuriranja podataka o bezbednosti u nacionalnom registru.

3.7. nadzor redovnog ažuriranja registra vlasnika železničkih prevoznih sredstava.

3.8. nadzor redovnog održavanja i ažuriranja registra infrastrukture.

## **Član 19** **Principi odlučivanja**

1. Gorenavedeni yadaci ne treba se preneti kod nekog menadžera infrastrukture, železničkog preduzeća ili jedinice javne nabavke.

2. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost treba da svoje zadatke obavlja uotvoreno, bez diskriminacije i na transparentannačin. Posebno treba da omogući stranama da se izjasne i iznesu svoje predloge, te i njima izneti razloke za svoje odluke.

3. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost treba da u potpunosti odgovara zahtevima i aplikacijama, te saopštava iformacije prema zahtevima, neizostavno. Sve svoje odluke trea doneti u roku od četiri (4) meseca nakon prijema svih zahteva za informacijama.

4. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost može zatražiti tehničku asistenciju od menadžera infrastrukture, železničkih preduzeća i drugih kvalifikovanih subjekata u toku obavljanja zadataka.

5. U procesu izrade predloga za razvoj nacionalnog regulativnog okvira nacionalne bezbednosti, organ mora konsultovati sve one koji su uključeni i zainteresovane strane,

uključujući infrastrukturu menadžera i železničkih preduzeća, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih.

6. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost treba da bude slobodan da sprovede inspekcije i istrage koje su neophodne za obavljanje svojih poslova. Njemu se mora omogućiti pristup u dokumentaciji, objekte, instalacije, opremu, u menadžeru infrastrukture i železničkih preduzeća.

7. Odluke organa koji je odgovoran za železničku bezbednost, mogu se osporene pravnim sredstvima i treba da budu predmet pravnog i sudskog razmatranja.

8. Sva involvirana lica i zainteresovane stranke, uključujući i menadžere infrastrukture, železnička preduzeća, proizvođači i pružaoce usluga održavanja, korisnici i predstavnici zaposlenih imaju pravo da iniciraju, podnesu žalbe i pokreću sudski postupak u skladu sa procedurama,.

9. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost treba da saraduje sa drugim organima državne bezbednosti, posebno onima u okviru SEETO-a radi olakšanja i koordinacije sertifikata sigurnosti za železnička preduzeća kojima je ustupana međunarodna železnička linija.

## **Član 20** **Godišnji izveštaj**

1. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost treba da sastavi godišnji izveštaj obezbednosti, koji podnesi ŽRO-u. Ovaj izveštaj se dostavlja ARH-u na kraju januara pomenute godine.

2. Ovaj izveštaj treba da opiše aktivnosti prethodne godine uz informacije, najmanje o:

2.1. razvoj železničke bezbednosti, uključujući informacije o zajedničkim pokazateljima bezbednosti ( ZPS);

2.2. značajne promene zakonodavstva i regulative o železničkoj bezbednosti;

2.3. razvoj bezbednosnog sertifikata i dozvole bezbednosti na Kosovu;

2.4. rezultati i iskustva u nadzoru menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća; i

2.5. izuzeci koji, ako, se odlučuje izvršiti od organa za železničku bezbednost u vezi identifikacije i sertifikovanja subjekata koji su odgovorni za održavanje železničkih prevoznih sredstava registrovanim u drugim zemljama u inostranstvu, a održavaju se propisima tih zemalja.

## **Član 21**

### **Dalja primena**

Osnivanje, nadležnosti, struktura, organizacija i resursi nadležnog organa za železničku bezbednost, predviđaju se podzakonskim aktom u skladu sa načelima Direktive EU 2004/49. Taj organ radi pod nadzorom odgovarajućeg Ministarstva za železnička pitanja.

## **PODODELJAK III**

### **Organ za železničko licenciranje**

## **Član 22**

### **Status i zadaci**

1. Železnički organ za licenciranje dužan je da železničkim preduzećima izda licence za mašinstvo, koje su neophodne za rad na pružanju železničkih usluga i upravljanju železničkom infrastrukturom, da predloži amandmane, kao i da suspenduje i oduzima te licence. Licence moraju navesti usluge koje će se pružati. Organ železničkog licenciranja ima zadatak da preispita validnost licenca svakih pet (5) godina, da bi se uverio da železnička kompanija ispunjavao baveze propisane ovim zakonom.

2. Železnički organ je nezavisan od bilo kog drugog učesnika u železničkom tržištu.

3. Železnički organ za licenciranje mora imati dovoljno organizacione sposobnosti, da za obavljanje svoje dužnosti u skladu sa ovim zakonom.

## **Član 23**

### **Proces odlučivanja**

1. Železnički organ za licenciranje ne treba izdati licence, niti ih produžiti ako one ne zadovoljavaju uslove iz ovog zakona i relevantnih propisa.

2. Procedure za izdavanje dozvola treba da budu javne uz sve neophodne formulare i dokumentaciju koja se pruža.

3. Železnički organ za licenciranje mora doneti odluku o što bržoj primeni, a najkasnije u roku tri (3) meseca nakon podnošenja relevantnih informacija. Odluka mora biti saopštena železničkom. Preduzeću koje je aplicirala. Ako je odbijena, mora se navesti osnova odbijanja.

4. Železnički organ za licenciranje mora obavestiti Ministarstvo kada izdaje licencu. On treba da utvrdi i ažurira registar licenciranih železničkih preduzeća. Ovaj registar treba da bude javni i objavljen na veb-sajtu ŽRO-a.

5.Odluke organa za licenciranje može biti predmet pravnog razmatranja nadležnog suda na Kosovu ako se protiv njih koriste pravni lekovi.

6. Organ za licenciranje železnica priprema i dostavlja ŽRO godišnji izveštaj za prethodnu godinu do kraja januara tekuće godine.

## **Član 24 Osnivanje**

Organ licenciranja radi na osnovu podzakonskog akta, u skladu sa principima Direktive EU, 91/440 i 95/18. To treba da bude departman u okviru ŽRO, koji izveštava njegovom menadžmentu koji ga nadgleda.

## **PODODELJAK IV Regulativni organ železničkog tržišta**

### **Član 25 Status i zadaci**

1.Regulativni organ železničkog tržišta dužan je da obezbeđuje uslove za otvaranje železničkog tržišta na Kosovu.

2.Regulativni organ železničkog tržišta predlaže svoje finansiranje, organizaciju, zakonsku strukturu, odlučivanje, budžet, imenovanje rukovodećih radnika uz odobrenje ŽRO-a i vršiti profesionalnu kontrolu od menadžera infrastrukture, platnog organa, organa alociranja ili apliciranja. Štaviše, što se tiče rada, mora biti samostalan od bilo kojeg nadležnog autoriteta koji je uključen u davanju ugovora za javne usluge.

3.Obaveze železnice tržišnog regulativnog organa su sledeće:

3.1.obezbedi da takse koje određuje menadžer infrastrukture ili organ određivanja takse, ne budu diskriminatorne;

3.2.obezbediti da pristup peronima, stanicama, skladištima operatera koji ispunjavaju neophodne uslove biti korektan, transparentan i bez diskriminacije;

3.3.nadzor pregovora između podnosilaca predstave i menadžera železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja oko nivoa plaćanja za infrastrukturu. Pregovori treba su dozvoljeni samo ako se izvode pod nadzorom regulativnog tržišnog železnikog organa;

3.4.intervenciju ako su ti pregovori u suprotnosti sa zahtevima ovog zakona;

3.5. obezbediti da mrežni ekspozice ne sadrži diskriminatornu klauzulu ili stvar koja diskriminatorski ovlašćuje menadžera železničke infrastrukture u zajedničkom korišćenju, oje bi oni mogli koristiti za diskriminaciju kandidata;

3.6. analiza i praćenje konkurencije i kvaliteta železničkih usluga i u unutrašnjim i spoljnim tržištu železničkih usluga budu konkurentne. Sve to njegovom inicijativom radi sprečavanja diskriminacije između kandidata aplikantata.

4. ŽRO posluje kao organ za žalbe. Svaki podnosilac zahteva mora imati pravo na žalbu ako smatra da je nepravедno tretiran, diskriminisan, posebno protiv odluka koje je usvojilo menadžer infrastrukture, opreme operatera za pružanje usluga gde je to moguće, ili čak železničkog preduzeća, u vezi sa:

4.1. mrežni ekspozice i kriterije uključene u njega;

4.2. procesa alociranja trasa i njegov rezultat;

4.3. šema plaćanja za korišćenje železničke infrastrukture;

4.4. nivou ili struktura infrastrukturnih naknada koja se ili mogu biti isplaćena;

4.5. aranžmani za pristup železničkoj infrastrukturi;

4.6. aranžmani za pristup i plaćanje usluga;

4.7. odluke nadležnih organa za železnicu bezbednost i interoperabilnost.

5. Razmatranje pritužbi u vezi železničkog tržišta, rešavanje pritužbi klijenata i pružanje zaštite potrošača obavlja železnički tržišni regulativni organ;

6. Drugi poslovi od železničkog tržišnog regulativnog organa su:

6.1. nadgledanje celokupnog železničkog tržišta na Kosovu. U tom smislu, železnički regulativni tržišni organ mora pripremiti godišnji izveštaj koji usvajanja ŽRO i podnosi Skupštini Kosova. Treba se pripremiti pravni akt koji će dati osnovu za ovaj godišnji izveštaj, na osnovu preporuke EU o godišnjem izveštaju (šema praćenja železničkog tržišta);

6.2. doprinos politikama koje obezbeđuju održiv razvoj, šiste prevozne usluge za zaštitu životne sredine i doprinesu njenoj implementaciji;

6.3. doprinos razvoju integrisanog sistema prevoza putnika i robe;

6.4. doprinos u omogućavanju procesa zatvaranja javnog putničkog servisa od opšteg ekonomskog interesa, zatvaranje perona i stanica.

## **Član 26**

### **Proces odlučivanja**

1. Gore navedeni zadaci ne bi trebalo se preneti na bilo kog menadžera infrastrukture, železničkih preduzeća ili jedinica javne nabavke.

2. Regulativni organ železničkog tržišta treba da obavlja svoje dužnosti na otvoren način i bez diskriminacije. Konkretno, treba da omogući svim strankama da kažu svoju reč i razloge za te odluke.

3. Regulativni organ železničkog tržišta treba da odmah odgovori na sve zahteve i prijave i da komunicira zahteve za informacijama bez odlaganja. On donosi odluke u vezi sa licenciranjem u roku od tri (3) meseca nakon dobijanja svih podataka.

4. Regulativni organ železničkog tržišta u toku obavljanja svoje misije i dužnosti može zahtevati tehničku pomoć menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća ili bilo kog drugog kvalifikovanog organa.

5. U procesu izrade predloga za razvoj nacionalnog regulativnog okvira, Regulativni organ železničkog tržišta treba da konsultuje sve one koji su uključeni i zainteresovane stranke, uključujući menadžera infrastrukture, železnička preduzeća, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenika.

6. Regulativni organ železničkog tržišta treba imati pravo da zatraži relevantne informacije od infrastrukturnog menadžera, kandidata i trećih lica uključenih i te informacije obezbediti bez odlaganja. Na osnovu dobijenih informacija, Regulativni organ železničkog tržišta treba da imaju ovlašćenje da postupa prema određenim zadacima. Regulativni organ železničkog tržišta treba da ima pravo da primeni odgovarajuće sankcije, uključujući novčane kazne. Informacije koje se obezbeđuju Regulativnom organu železničkog tržišta obuhvataju sve podatke koji zahteva regulativni organ u okviru svoje funkcije i žalbu u svojoj funkciji praćenja konkurencije u železničkom tržištu usluga. To obuhvata podatke koji su neophodne u statističke svrhe i za praćenje tržišta.

7. Od Regulativnog organa železničkog tržišta treba zatražiti da odlučuje o bilo kojoj žalbi i preduzme mere za poboljšanje situacije u periodu od najviše dva meseca od dana prijema svih informacija. Kada je to potrebno Regulativni organ železničkog tržišta odlučuje sam na sopstvenu inicijativu radi poboljšanja negativnog razvoja u železničkom tržištu usluga, posebno iz zahteva ovog zakona koje su njene glavne zadatke, kao regulativnog organa i organa za predstavljanje.

8. U slučaju žalbe protiv odbijanja da pruža kapacitet ili infrastrukturu i obezbedi uslove kapaciteta, Regulativni organ železničkog tržišta treba da potvrdi da nema potrebe da se izmeni odluka ili traži izmena odluke u skladu sa instrukcijama navedenim od Regulativnog organa železničkog tržišta.



9.Odluke Regulativnog organa železničkog tržišta mogu biti predmet pravne revizije i suđenje pred nadležnim sudom, ako se koristi pravni lek.

10.Regulativni organ železničkog tržišta u koordinaciji sa ŽRO treba da saraduje sa drugim regulativnim organima, naročito u pogledu sporazuma o saobraćaju između partnera SEETO kako bi se olakšali koordinacijski uslovi železničkog tržišta u različitim zemljama.

11. Regulativni organ železničkog tržišta priprema i dostavlja ŽRO-u , Godišnji izveštaj za prethodnu godinu do kraja januara tekuće godine.

## **Član 27 Dalja primena**

Regulativni organ železničkog tržišta funkcioniše podzakonskim aktom, prema principima Direktive EU 2001/14 i Saopštenja EU 2010-475 septembra 2010 o usvajanju predloga o jedinstvenom evropskom prostoru. To telo treba da bude osnovana kao profesionalni departman u okviru ŽRO. Isti treba izvestiti ŽRO koji ga nadgleda.

## **PODODELJAK V Organ interoperabilnosti**

### **Član 28 Status i zadaci**

1.Kosovo cilja biti deo evropskog prostora željezničke interoperabilnosti, što znači Kosovo železnički sistem treba popuniti uslove iteroperabilnosti predviđene za Evropsku železničku zonu.

2.Nezavisno telo treba da bude odgovorno da se na Kosovu, kako bi se osiguralo da železnički sektor poštovati u budućnosti biti u skladu sa zahtevima za interoperabilnost, u skladu sa direktivama i propisima EU, posebno regulisanje evropskih železničkih agencije. Ovoj organ trebalo da bude nezavisan od bilo kog menadžera infrastrukture, železničkog preduzeće, železničke opreme, pružaoca usluga održavanja i bilo koje druge stranke čiji bi interesi bili u sukobu sa zadacima poverenim organu za interoperabilnost.

3.Ovaj organ treba da bude odgovoran za definiranje uslova interoperabilnosti koji moraju biti ispunjeni na Kosovu na osnovu zahteva za interoperabilnost na Kosova u budućnosti, kako bi Kosovo postalo deo evropske železničke interoperabilnosti i ds ih inkorporiše u njegovim zakonima i propisima.

4.Ovi uslovi interoperabilnosti tiču se projektovanju, izgradnji, stavljanje u pogon, renoviranje, upravljanje i održavanje sistema, te stručnih kvalifikacija i zdravstvenih uslova i bezbednosti personala koji doprinosi njegovom funkcionisanju i održavanju.

5. Organ koji je odgovorno za železničku interoperabilnost mora prepoznati i kontrolisati dotične nacionalne organe, akreditovane za uspostavljanje deklaracija usaglašenosti ili podobnosti za upotrebu i potvrditi izjave železničkih strukturalnih podsistema i sistema kao i izjave za verifikaciju železničkog prevoza, tako da železnički strukturalni podsistemi i drugi sistemi železničkog prevoza mogli biti ovlašćeni da se uključe u službi.

6. Odgovorni organ za pitanja interoperabilnosti mora obezbediti da se provere sprovede u skladu sa zahtevima interoperabilnosti u procesu nadzora ovlašćenja menadžera železničke bezbednosti infrastrukture u zajedničkoj upotrebi sertifikata železničkih preduzeća.

7. Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti, odgovoran je za brojanje prevoznih sredstava koja su u službi na Kosovu i ad hoc održavanje registra sa svim potrebnim informacijama u skladu sa ovim zakonom.

## **Član 29**

### **Proces odlučivanja**

1. U procesu izrade predloga razvoja nacionalnog okvira interoperabilnosti železničkog prevoza, te u procesu praćenja, kontrole i isporuke dokumenata, odgovorni organ za pitanja interoperabilnosti konsultuje sve one koji su uključeni i zainteresovane stranke, uključujući i nacionalno telo odgovorno za bezbednost na železnici, menadžera infrastrukture, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih.

2. Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti treba da obavlja poslove na otvorenačin i bez diskriminacije. Posebno, treba omogućiti svim zainteresovanim strankama da se izraze i da opravdaju svoje odluke.

3. Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti može brzo odgovarati zahtevima aplikantata i zahteve saopšti bez odlaganja. On doneti odluke u roku od tri meseca, nakon dobijanja svih informacija.

4. Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti može zahtevati stručnu pomoć od organa za železničku nacionalnu bezbednost, menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća, pružaoce usluga održavanja, akreditovanih nacionalnih organa ili kvalifikovanih organa u obavljanju njihovih dužnosti i misija.

5. Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti treba biti ovlašćen da zahteva relevantne informacije od svih kandidata, menadžera infrastrukture, železničkih preduzeća, pružaoce usluga održavanja i bilo koje uključene treće strane. Tražene informacije moraju se obezbediti bez odlaganja.

6. Organ interoperabiliteta priprema i dostavlja ARH-u, godišnji izveštaj prethodne godine do kraja januara tekuće godine.

## **Član 30**

### **Dalja primena**

Odgovarajući organ za pitanja interoperabilnosti posluje podzakonskim aktom u skladu sa principima Direktive EU 2004/49 i 2008/57. Isti treba predložiti zapošljavanje stručnih i iskusnih kadrova, koji imaju kapacitet za obavljanje poslova u skladu sa zakonom. Ovo treba biti departman u okviru ŽRO, koji će blisko saradivati sa organom koji je odgovoran za železničku bezbednost. Isti treba izvestiti ŽRO-u koji ga i kontroliše.

## **PODODELJAK VI**

### **Organ za istragu aksidenata**

## **Član 31**

### **Organ za istragu aksidenata**

Organ za istragu aksidenata, dužan je da sprovede istragu u slučaju nesreće/incidentu u cilju prevencije, uključujući prikupljanje i analizu informacija, donošenje zaključaka, i određivanje uzroka i kada je moguće iznositi sigurnosne preporuke.

## **Član 32**

### **Obaveza izjavljivanja aksidenta**

Železnička preduzeća, menadžeri infrastrukture i odgovarajući organi odgovorni za pitanja bezbednosti, dužni su da odmah prijave nesreće ili incidente. Istražno telo treba da bude u stanju da odgovori na takve izveštaje i neophodne aranžmane da otpočne istragu, najkasnije u roku od nedelju dana posle prijema izveštaja o nesreći ili incidentu.

## **Član 33**

### **Status organa za istragu aksidenata**

1. Stalni organ za istragu nesreća radi na osnovu zakonskog propisa, u skladu sa principima Direktive EU 2004/49. Panel istrage nesreće sastoji se od najmanje jednog stalnog istražitelja koji je u stanju da obavlja funkcije istražitelja, zadužen za slučajeve nezgoda.

2. Stalni organ za istragu nesreće mora biti samostalan u svojoj organizaciji, zakonskoj strukturi i odlučivanju, od bilo kojeg menadžera infrastrukture, železničkog preduzeća, platnog organa, organa alociranja, informisanja ili bilo koje stranke interesa koja može

biti u sukobu sa poverenim zadacima istrage. Štaviše on mora biti smostalan u funkcionalnom smislu, od Nacionalnog organa železničke bezbednosti i od Regulativnog železničkog tržišnog organa.

### **Član 34**

#### **Uslovi za istragu aksidenata**

1. Istražno telo mora obaviti svoje aktivnosti nezavisno od navedenih gore organizacija i mora biti u stanju da obezbedi dovoljno sredstava da to uradi. Njegovim istražiteljima se mora obezbediti status koji im daje potrebne garancije za nezavisnost.

2. Ako je potrebno, istražni organ može zatražiti pomoć od istražnih organa drugih država, naročito onih koji su u Sporazumu SEETO-a, za obezbeđivanje ekspertize ili izvršenje tehničkog pregleda, ispitivanja ili procene.

3. Istraga bi trebalo da bude takva da otvoreno sasluša sve strane (menadžera željezničke infrastrukture, železnička preduzeća, autoriteta bezbednosti, žrtve i njihove rodbine, vlasnike oštećenih imovina, proizvođača, hitne službe, predstavnike zaposlenih i korisnika). Sve zainteresovane strane treba da budu redovno informisane o istrazi i napretku i koliko je to moguće dati im priliku da iznose stavove i mišljenja i dozvoljava da komentariše nacrt izveštaja.

4. Istražni organ dužan je da zaključi svoje ispitivanje na mestu gde se udes dogodio u najkraćem mogućem roku da se omogući menadžeru infrastrukture da popravi infrastrukturu i otvori ga za usluge železničkog saobraćaja u najkraćem mogućem roku.

5. Istražno telo treba da pripremi izveštaj u obliku koji je pogodan za vrstu i ozbiljnost nesreće ili incidenta i značaja nalaza istrage. Izveštaj bi trebalo da predstavi ciljeve istrage i kad je to moguće da sadrži preporuke o bezbednosti.

6. Istražno organ nesreća mora da što pre saopšti završni izveštaj, ali najkasnije u roku od šest (6) meseci od dana događaja. Ovaj izveštaj treba da bude što je moguće bliže izveštavanju izvestilačke strukture u skladu sa nivoom EU, predviđen podzakonskim aktom. Izveštaj se mora saopštiti i svim zainteresovanim stranama.

### **Član 35**

#### **Saradnja sa drugim organima za istražnje aksidenata**

Organ za istragu nesreća na Kosovu treba da razmeni mišljenja i iskustva u cilju razvijanja zajedničkih metoda istraživanja, priprema zajedničkih principa i pratiti preporuke bezbednosti i tehnički razvoj i progres u nauci.

## **Član 36** **Godišnji izveštaj**

Svake godine, najkasnije do 31 marta, istražni organ nesreća treba da objavi godišnji izveštaj u kome predstavlja obavljene istrage u prethodnoj godini, preporuke bezbednosti i postupke, preduzete prema ranijim preporukama.

## **Član 37** **Dalja primena**

Organ za istragu nesreća funkcioniše kao nezavisan od ŽRO i drugih tela koja rade u železničku bezbjednost i od regulativnog organa železničkog tržišta sa pravnim aktom u skladu sa načelima Direktive EU 2004/49. Ovaj organ je nezavisan u nadgledanju Istražne komisije za aeronautičke nesreće i incidente, u skladu sa važećim zakonodavstvom o civilnom vazduhoplovstvu.

## **PODODELJAK VII** **Železnički regulativni organ**

### **Član 38** **Funkcionisanje Železničkog regulativnog organa**

1. ŽRO je nezavisan organ koji uređuje i nadgleda sektor železnica, u skladu sa legislaturom na snazi na Kosovu, i sa legislaturom na snazi EU-a, podnornom za Kosovu na tom sektoru.
2. Bord ŽRO donosi sva podzakonska akta departmana u njegovom okviru.
3. ŽRO , kroz ovaj pravni akt definiše modalitete upravljanja, nadzora i inspekcije, ili revizija departmana koji su unutar njega.
4. ŽRO, izveštava Skupštini Kosova jednom godišnje o delokrugu poslovanja departmana koja su u njegovom okviru.
5. ŽRO, na osnovu ovlašćenja koja ima, učestvuje i predstavlja železnički sektor na Kosovu u međunarodnim organizacijama i nadležnim organima unutar i izvan države.
6. Delatnost ŽRO biće nadgledana od strane jednog borda za nadgledanje (Bord) koji je neizvršni bord:
  - 6.1. Skupština imenuje četiri (4) članova, od kojih je jedan (1) predsednik Upravnog odbora, kojega predlože vlada na preporuku Ministarstva, i to:

6.2. Odbor ŽRO se sastoji od pet (5) članova i jedan izabrani predsednik, koji služe punim radnim vremenom i četvrti član upravnog odbora je Generalni direktor;

6.3. član Odbora mora imati:

6.3.1. univerzitetsku diplomu iz oblasti prava, ekonomije, inženjerije ili specijalizacija iz sektora transporta;

6.3.2. najmanje tri (3) godine adekvatnog radnog iskustva u sektoru transporta.

6.4. Nijedno lice ne može biti imenovano za člana Odbora ako je :

6.4.1. aktivno uključeni u političke stranke ili

6.4.2. službenik, preduzetnik, deoničar, partner, vlasnik, direktor, član odbora, stečajni administrator ili član nekog stečajnog organa nekog subjekta koji je podnelo zahtev ili mu je izdata licenca, sertifikacija sigurnosti ili dozvola, ili osuđen za krivično delo na šest (6) ili više meseci zatvora

6.5. Svi članovi odbora moraju biti državljani Kosova.

6.6. svaki član Odbora se imenuje za period od pet godina (5) , koji će uglavnom biti imenovan za jedan (1 ) mandat;

6.7. Član odbora može biti razrešen od strane odbora koji ga je imenovao, ako:

6.7.1. prema mišljenju organa koji ga je postavio , nije dokazao sposobnost i nije pokazao očekivanu posvećenost koje je očekivao odbor;

6.7.2. nije prisustvovao sastancima i nije učestvovao aktivno u aktivnostima Odbora više od tri (3) meseca;

6.7.3. nije u stanju da obavlja svoje dužnosti zbog psihičkog ili fizičkog invaliditeta;

6.7.4. je osuđeno za krivično delo na šest ( 6) ili više meseci zatvora;

6.7.5. ispoljio nedolično ponašanje kojom, po mišljenju organa koji ga je imenovao, može kompromitovati njegovu sposobnost za obavljanje dužnosti ili negativno uticati na ugled odbora;

6.8. skupština može razreši jednog ili više članova Odbora ako oni nisu uspeli da ispune pitanja koja imaju obavezu u skladu sa ovim zakonom;

6.9. član odbora može da podnese ostavku iz odbora pismenim obaveštenjem upućenim Skupštini i Upravnom odboru, najmanje mesec dana ranije;

6.10. sastanci Upravnog odbora predsedavaju u skladu sa internim procedurama koje donosi Odbor i održavaju se najmanje jednom mesečno. Predsedavajući Odbora, prema njegovom uverenju, a na zahtev najmanje dva (2) članova Upravnog odbora može sazvati vanrednu sednicu Odbora u svako vreme. Sastanci Odbora ne mogu se održati ako nisu prisutni tri (3) članova istog, obuhvatajući generalnog direktora koji treba, uvek, da bude prisutan na tim sastancima Odbora. Sastanci Odbora mogu se organizovati i kao video-audio konferencije gde članovi mogu učestvovati preko TV/ Audio sredstava. Odgovornost je člana Odbora da prati sastanke sa takvim sredstvima, i da obezbedi tajnost;

6.11. predsednik Upravnog odbora informiše članove odbora o datumu, vremenu, mestu i o dnevnom redu zakazane sednice Odbora najmanje sedam (7) dana pre sastanka. Predsedavajući, u hitne slučajeve, može ih informisati i u roku kraćem od sedam (7) dana pre sastanka, pod uslovom da minimalni broj članova odbora koji je neophodno prisustvovati sednici, prisustvuju je, i potvrđuju da je sednica sazvana u skladu sa predviđenim pravilima;

6.12. odluke odbora se donose većinom glasova. Svaki član Odbora ima jedan (1) glas za jedno rešenje, a kada je broj glasova u korist rešenja jednak broju glasova protiv, glas predsedavajućeg je odlučujući;

6.13. ako postoji hitna potreba koja treba proći, predsednik ne može sazivati sastanak odbora gde bi prisustvovala članovi Upravnog odbora po potrebi, pitanje može rešiti kroz pismeni zahtev i potpisali predsednik i najmanje dva (2) druga članova odbora, koji će imati pravo da glasaju o tom pitanju ako bi se zakazao sastanak Odbora;

6.14. predsedavajući će obezbediti vođenje zapisnika sa svake sednice Odbora, koji se usvoje na narednoj sednici Odbora. Predsedavajući će obezbediti da se svi zapisnici sa sednice odbora održavaju i čuvaju u na sigurnom zaštićenom mestu. Zapisnici su poverljivi i sadrže datum, vreme i mesto sastanka, imena prisutnih članova i drugih, primedbe članova odbora o svakom razmotrenom pitanju, dokumentaciju koja je bila priložena i odluke koje je odbor doneo;

6.15. svaki član Odbora dobija fiksni iznos naknade za obavljanje njihovih dužnosti, za svaki sastanak Odbora u kojem učestvuje;

6.16. određivanje fiksnog iznosa naknade predlaže Odbor ŽRO i odobrava Skupština;

6.17. u ispunjavanju svojih zadataka svaki član Odbora postupa poverenju, u najboljem interesu ŽRO i primenjuje veštine i posvećenost pokazujući očekivane performancije svojih dužnosti;

6.18. član Odbora mora da izjavi bilo kakav sukob interesa i uzdržava se u donošenju odluka kada su evidentni direktni ili indirektni interesi.

### **Član 39** **Status i zadaci Železničkog regulativnog organa**

1. Struktura ŽRO, usvaja se od strane Borda i obuhvata: Menadžment, departmane i osoblje za podršku. Svaki departman ima određene funkcije kako bi odgovarao na potrebe mobilnosti društva, transporta i ekonomije, onako kako je uređeno ovim zakonom i drugim potrebnim podzakonskim aktima koje sami donose, kao i menadžment ŽRO -a. Departman u okviru ŽRO -a su:

1.1. Departman za licenciranje.

1.2. Departman za sigurnost.

1.3. Departman za interoperabilnost i informacijske organe.

1.4. Departman za železničko tržište.

2. Pored navedenih departmana, mogu se po potrebi formirati i drugi departmani, ali uz odobrenje Odbora ŽRO i u skladu sa ovim Zakonom.

3. Departmani podnose izveštaje menadžmentu ŽRO, koji deluje pod nadzorom Borda ŽRO.

4. ŽRO ima generalnog direktora, koji je i izvršni načelnik tog autoriteta (organa). Generalni direktor se bira i razrešava od strane Borda u skladu sa legislaturom na snazi za civilnu službu. Onaj nema pravo da služi u Bordu, neće uživati pravo niti da se imenuje za generalnog direktora.

5. Generalni direktor provodi ovlasti koja mu daje odbor i zakon, a odgovoran je za:

5.1. vođenje običnih poslova ŽRO, u skladu sa politikom i smernicama koje donosi Odbor;

5.2. imenovanje i razrešenje članova personala, u skladu sa politikama i procedurama važećeg zakona;

5.3. pružanje informacija odboru u vezi sa pitanjima razmotrenim na sednicama Odbora i obezbeđuje sprovođenje odluka upravnog odbora;

6. ŽRO može angažovati po potrebi odgovarajuće stručnjake, u određenim slučajevima, uz ugovor, u skladu sa zakonskim procedurama .



7. U obavljanju poslova za ŽRO, osoblje neće traže niti primiti uputstva od bilo koje vlade ili drugog stranog organa .
8. Članovi odbora, personal, agenati i podugovarači ŽRO, u bilo koje vreme će sačuvati poverljivost informacija koje su dobili u toku obavljanja svoje dužnosti u ime organa, i ne u javnoj sferi, koje mogu ugroziti komercijalne ili druge interese organa ili lica koje je podnelo zahtev ili kome je izdata licenca sigurnosti ili dozvola.
9. Članovi personala će izbegavati sukob interesa koji može loše uticati na obavljanje službene dužnosti, kao i kasniji nastanak sukoba interesa, za vreme regrutacije, a i kasnije, ukoliko se takvi sukobi javljaju, ili su vidljivi. Prema ovom članu sukob interesa može nastati iz ličnih ili finansijskih interesa i zvaničnika koji se bave takvim licem ili diskusijama i u procesu odlučivanja, ili odlukama u vezi bližnjim osobama.
10. Član osoblja će izjaviti i biti isključen od obavljanja bilo kojeg pitanja u kojem član personala ili njegov bližnji imaju lični ili finansijski ineteres.
11. ŽRO je budžetska organizacija u skladu sa Zakonom o upravljanju javnim finansijama i odgovornostima.
12. Generalni direktor i finansijski službenik organa dostaviće odboru dokumentaciju, pripremljenu u skladu sa Zakonom o upravljanju javnim finansijama i odgovornosti za odobrenje pre njegovog donošenja.
13. Odgovarajuće Ministarstvo finansija će obezbediti da se sredstva za ŽRO obezbeđuju u skladu sa predlogom budžeta usvojenog u skladu sa budžetskim procesom.
14. ŽRO podleže reviziji u skladu sa važećim Zakonima o reviziji.
15. Skupština može u svako vreme zahtevati dodatne revizije u ŽRO, čiji će cilj odrediti Skupština za svaki slučaj pojedinačno.
16. ŽRO će stvoriti sam prihode, uključujući, ali ne i ograničavajući se samo na to, od naplaćivanja takse za aplikacije i licence, za specijalne dozvole i dozvole druge vrste koje će se specifikovati podzakonskim akrom ŽRO-a, i u koordinaciji sa matičnom ministarstvom i Ministarstvom finansija
17. ŽRO će koristiti prihode, namenjene na osnovu stava 16 ovog člana, na osnovu Zakona o rukovođenju javnim.
18. Pružilac usluga mora da ŽRO-u izveštava o svom radu jednom godišnje.

## **POGLAVLJE IV**

### **ŽELEZNIČKA MREŽA I ŽELEZNIČKA INFRASTRUKTURA**

#### **Član 40**

##### **Železnička mreža na Kosovu**

Železnička mreža na Kosovu, sastoji se od postojećih i budućih nacionalnih železničkih linija koja omogućavaju pristup terminalima ili drugim specifičnim lokacijama koje služe jednog ili više korisnika železničkih usluga.

#### **Član 41**

##### **Kosovska železnička infrastruktura u zajedničkom korišćenju**

Javna železnička mreža na Kosovu sastoji se od sadašnjih i budućih nacionalnih linija koje služe ili su u stanju da služe terminalima ili drugim lokacijama koje pružaju železničke usluge veše od jednog korisnika. Ova mreža se zove kosovska javna železnička mreža zajedničkog korišćenja i treba da svakom železničkom preduzeću koje ispunjava uslove omogući pristup. To isključuje privatne služba industrijskih koloseka u privatnom vlasništvu koji se koriste za usluge svojih roba.

#### **Član 42**

##### **Željeznička infrastruktura**

1. Železnička infrastruktura se sastoji od delova u nastavku pod uslovom da one čine deo železničke pruge, uključujući industrijske koloseke, ali bez linija unutar pogona radionica za železničke popravke, skladišta ili hangare za lokomotive te razgranute linije ili privatne industrijske koloseke:

1.1. zemljani deo;

1.2. kolosek i njegovo tlo, posebno nasip, sečenje, drenažni kanali i uski kloseci, sazidani kanali, zaštitni zidovi uzduž linija, odvodnici, zelenilo za zaštitu strme, itd. zatim lica za putnike i robu, četvoronožne staze, ulučice za šetnju, okolni zidovi, trake za zaštitu od požara, aparati za grejanje skretnica, raskrsnice, mreže za zaštitu od snega i td.;

1.3. Inženjerske strukture: mostovi, odvodnici i drugi nasipi, tuneli, pokrivena logovanje i drugi podzemni prolazi, potporni zidovi i objekti protiv sežnih nanosa, klizavog kamnja i td.;

1.4. prelazi, uključujući i obezbeđivanje opreme za drumski saobraćaj;

1.5. nadgradnja, naročito: koloseci, posebni koloseci i praćenje ugovora, i protivkoloseci, konektori i uzdužni konektori za železničke pruge, balast, uključujući šljunka i peska; skretnice, raskrsnice i sl. Pokretne platforme i traverze (osim onih rezervisanih posebno za lokomotive);

1.6. put za pristup putnike i robe, uključujući i pristup putu;

1.7. bezbednost, signaline i telekomunikacione instalacije na otvorenom koloseku, stanice i skladišta za formiranje vozova, uključujući elektrane za proizvodnju, transformaciju i distribuciju električne energije za signalizaciju i telekomunikacije; objekte za takve instalacije ili elektrane, kočničku opremu koloseka;

1.8. instalacija osvetljenja za saobraćaj i bezbednost ;

1.9. elektrane za transformaciju i prenos električne energije za vučenje vozova, podstanice, kablovi snabdevanja između podstanica kontakti prenosnici, kontaktna mreža i podrške, treći kolosek sa naslonima;

1.10. zgrade koje koristi menadžer infrastrukture.

### **Član 43**

#### **Krštenja železnice sa putevima**

1. Železnička krštenja sa putevima trebalo bi rešiti povožnjacima ili nadvožnjacima, osim ako takva konstrukcija ne bi bila ekonomski racionalna ili ako smeta železnički prevoz.

2. Ako se krštenje pruge sa javnim ili sporednim putom desi zbog izgradnje novog puta, onda troškovi izgradnje raskrsnica , nadvožnjaka i podvožnjaka, te troškovi postavljanja opreme i drugih neophodnih elemenata na novom putu i koloseku, kao i druge troškove za obezbeđivanje prometa u novom putu, treba da snosi investitor novog puta.

3. Odgovornost za bezbednost prelaza na nivou podkoloseka kao i za postavljanje putne signalizacije snosi vlasnik prelaza, odnosno institucija koja je odgovorna za održavanje puta koji preseče prugu.

4. Izgradnja podvožnjaka, nadvožnjaka ili putnih prelaza, ne može izvoditi bez prethodne saglasnosti menadžera železničke infrastrukture. Izgradnja podvožnjaka, nadvožnjaka ili putnih prelaza, bez prethodne saglasnosti menadžera železničke infrastrukture odmah će eliminisati direktor železničke infrastrukture i troškova za otklanjanje podvožnjaka, nadvožnjaka ili putnog prelaza snosi institucija koja ih je izgradila.

## **POGLAVLJE V OPERIRANJE I KORIŠĆENJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

### **PODODELJAK I Menadžer mrežne infrastrukturne za zajedničko korišćenje**

#### **Član 44 Menadžiranje železničke infrastrukture**

Upravljanje železničkom infrastrukturom vrši menadžer železničke infrastrukture koji je odgovoran za održavanje i razvoj infrastrukture i pružanje usluga vezanih za železnika preduzeća koja pružaju prevozne usluge. Menadžiranje infrastrukture treba da sadrži osnovne funkcije plaćanja mreže, uključujući određivanje i naplatu, te alokaciju trase.

#### **Član 45 Postavljanje menadžera železničke infrastrukture na Kosovu**

1. Postojeća železnička infrastruktura zajedničkog korišćenja, jeste vlasništvo države Kosova čije upravljanje država delegira menadžeru železničke infrastrukture Kosovskih železnica ( INFRAKOS ) osnivanim kao javno preduzeće u skladu sa Zakonom br. 03/L-076 o javnim preduzećima.

2. Misija INFRAKOS-a je da razvije i održi postojeće infrastrukture zajedničkog korišćenja i posluju njome u cilju promocije železničkog saobraćaja u ovoj zemlji, kao vrstu stabilnog, trajnog i efikasnog prevoza za društvo i za privredu.

3. INFRAKOS je takođe odgovoran za rad infrastrukture, pružajući pristup infrastrukturi i postavljanjem uplata za korišćenje infrastrukture.

4. Aseti koji čine železničku infrastrukturu zajedničkog korišćenja kao i zgrade koje nisu bile date železničkim operacijama, a koje pripadaju državi, prelaze pod upravom INFRAKOS-a.

5. INFRAKOS će raditi na komercijalnoj osnovi osim ako nije drugačije utvrđeno u ovom zakonu.

6. INFRAKOS mora imati bezbednosnu licencu i ovlašćenje u skladu sa ovim zakonom.

7. Imajući u vidu projekte za razvoj i održavanje železničke infrastrukture na Kosovu, menadžer železničke infrastrukture može se konsultovati ukoliko je to potrebno u toku pregovora i potpisivanja sporazuma o partnerstvu u skladu sa važećim zakonodavstvom ako se o ovom procesu tako odluči.

8.Odnos između države i INFRAKOS-a koji je u javnom vlasništvu opisano u ugovoru. Ovaj ugovor treba da obezbedi nezavisne upravljanje INFRAKOS-a, osoblja i menadžera.

9.Odbor i predsednik INFRAKOS-a imenuje se u skladu sa Zakonom o javnim preduzećima na Kosovu.

10.Misija i statut INFRAKOS-a određiće se normativnim aktom u skladu sa Direktivom EU 2001/14. Ovaj propis će takođe odrediti broj članova odbora INFRAKOS-a, i modalitete za njihov izbor i imenovanje, u skladu sa Zakonom o javnim preduzećima br . 03/L-087.

11.INFRAKOS kao javno preduzeće, mora ispuniti zakonske uslove o ekonomskoj, finansijskoj i tehničkoj kontroli, u skladu sa Zakonom o preduzećima u javnom vlasništvu na Kosovu.

12.INFRAKOS preuzima prava i obaveze u vezi sa prenošenom imovinom Kosovskih železnica d.d., osim šteta nastalih pre datuma prenošenja i dadžbina koja se tiču perioda pre transfera.

13.Svi transferi gorenavedenih aseta oslobođeni su takse i državnog poreza.

14.Imovina u javnom vlasništvu INFRAKOS-a zaštićena je od uzurpacije kao što je propisano u Poglavlju X ovog Zakona. INFRAKOS i država dužni su da uz podršku policije i drugih institucije reaguju i deluju protiv uzurpacije. Modaliteti delovanja koja se moraju preduzeti, određiće se podzakonskim aktom.

15.Prihodi INFRAKOS su prihodi primljeni od uplata železničkih preduzeća koja koriste železničku infrastrukturu u javnom vlasništvu i korišćenju zajedničkih službi, druga primanja u vezi sa imovinom i drugim aktivnostima INFRAKOS-a, državni oprinosi za razvoj i održavanje železničke infrastrukture od zajedničkog doprinosa i bilo koji drugi javni ili privatni doprinosi.

16.Principi obračunavanja uplata infrastrukture regulišu se podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU br. 2001/14, kao i predlogom novedirektive o osnivanju Evropske železničkog jedinstvenog prostora od septembra 2010. godine. Oni moraju omogućiti optimalno korišćenje železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja, te pravilan i nediskriminatorski pristup za železnička preduzeća

17.INFRAKOS treba da svake godine objavi godišnji ažurirani mrežni ekspozé u skladu sa ovim zakonom. Ovaj dokument treba da opiše korišćenje železničke infrastrukture, uključujući zajedničke linije koje povezuju terminale i zemljišne luke, opreme i druge usluge koje mogu biti na raspolaganju i uslova za pristup ovoj infrastrukturi i ovih usluga.

18.INFRAKOS treba da formira registar infrastrukture za infrastrukturu kojom upravlja.

19.INFRAKOS, osim mrežnog ekspozea može izdati i druge administrativne dokumente koji će biti korišćen za njene odnose sa železničkim preduzećima ili bilo kojim drugim ustanovama koja se bave ovim pitanjem. Ova dokumenta treba da se objave.

20.Država može pregovarati i potpisati ugovore i ostvariti projekte za razvoj i održavanje kao i za zajedničko korišćenje železničke infrastrukture na Kosovu, u skladu sa važećim zakonodavstvom.

21.Država, osim INFRAKOS-u, može delegirati i drugima upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa javno-privatnim partnerstvom i koncesijama. Ugovor između države i novog menadžera železničke infrastrukture u zajedničkom korišćenju će odrediti uslove koji će osigurati bezbednost i interoperabilnost infrastrukture poslovanja i kontinuiteta javne službe, kao i obavezu izdavanja mrežnog ekspozea i omogućavati fer pristup, transparentan i bez diskriminacije u novoj železničkoj infrastrukturi.

22.Svaki menadžer železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja, osim INFRAKOS-a, mora imati sigurnosno ovlašćenje.

23.Osim INFRAKOS-a, svaki drugi menadžer železničke infrastrukture u zajedničkoj upotrebi mora objaviti pravila i odluke koje imaju istu snagu kao i administrativna akta INFRAKOS-a. Oni moraju svake godine objaviti, ažurirani mrežni ekspozee i pripremiti registar infrastrukture kojim oni upravljaju.

24.INFRAKOS i svaki drugi menadžer železničke infrastrukture mora saradivati sa drugim menadžerima železničke infrastrukture u regionu Balkana i Evrope u cilju izgradnje međunarodne trase i oživljavanja korišćenja evropske železničke mreže.

## **Član 46**

### **Dozvola i sigurnosna licenca menadžera infrastrukture zajedničkog korišćenja**

1.Svaki menadžer infrastrukturu zajedničkog korišćenja mora podneti aplikaciju i dobiti licencu.

2.Uслови za izdavanje dozvole su sledeći:

2.1. sedište pravnih lica mora biti na teritoriji Kosova;

2.2. društvo je registrovano za delatnost upravljanja železničkom infrastrukturom;

2.3. kompanija nije u stečajnom postupku;

2.4. odgovorno lice ili član upravnog organa pravnog lica u vreme prijema dozvola nije osuđeno za krivično delo ili protiv njega nije pokrenut postupak za krivično delo;

2.5. kompanija je finansijski sposobna, tako da može ispuniti svoje obaveze prema sadašnjem ili budućem pod normalnim radnim uslovima u roku od dvanaest (12) meseci;

- 2.6. kompanija je osigurana u društvu za osiguranje i podneti pismeni dokaz koji je u stanju da nadoknadi potencijalne štete tokom obavljanja svojih aktivnosti u skladu sa propisima i međunarodnim ugovorima koji su obavezujući za Kosovo.
3. Svaki menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja treba primeniti i dobiti odobrenje organa za nacionalnu bezbednost koji je odgovoran za železničku bezbednost. Ovlašćenje sigurnosti treba da se preispita u vremenskim intervalima do pet godina.
4. Uslovi i procedure i forme za prijavu za dobijanje ovlašćenja za bezbednost će se propisati normativnim aktom u skladu sa Direktivom EU 2004/49.

## **Član 47**

### **Upravljanje železničkom infrastrukture u vanrednim okolnostima**

1. U slučaju prekida železničkog saobraćaja zbog tehničkih nedostataka, ozbiljne nesreće, nesreće ili incidenta, menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da preduzme sve neophodne mere za vraćanje normalnim uslovima saobraćaja u najkraćem vremenskom roku.
2. Menadžer infrastrukture za zajedničko korišćenje treba pripremiti rezervni plan gde se uključuju svi organi i institucije i biti informisani u slučaju ozbiljne nesreće, nezgode ili udesa ili ozbiljnog prekida železničkog saobraćaja.
3. U hitnim slučajevima, kada železnička infrastruktura ne može da se koristi, menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja može anulirati korišćenje železničke linije bez prethodnog obaveštenja prevoznika onoliko dugo koliko je potrebno za popravku infrastrukture. On takođe može zahtevati prevoznici da stave na raspolaganje sredstva za normalizaciju stanja u najkraćem mogućem roku.
4. Ako smatra potrebnim, menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja može zahtevati od prevoznika da stave na raspolaganje resurse, ako menadžer smatra neophodnim za kratko vreme koliko je to moguće da se normalizuje saobraćaj.

## **PODODELJAK II**

### **Pružaoi specijalne železničke opreme**

## **Član 48**

### **Pružaoi specijalne železničke opreme**

1. Specijalna železnička oprema podrazumeva povezivanje železnice sa mrežom u cilju pružanja usluga prevoza putnika i robe, što nije ni luka niti terminal. Pružilac železničke opreme podrazumeva lice koje obezbeđuje specijalnu opremu železničkih usluga.
2. Ministarstvo odlučuje da li će pružilac specijalne opreme biti proglašen menadžerom železničke infrastrukture koji će takođe biti organ koji naplaćuje i alocira voznu trasu. U

tom slučaju pružilac železničke specijalne opreme treba da se prijavi za dozvolu i potvrdu na osnovu ovog zakona. On je takođe obavezan da predstavlja pojednostavljeni mrežni ekspozicija sastavlja okvirne ugovore ili ugovore za pristup kolosjecima, u skladu sa zakonom. Mrežni ekspozicija treba da se priprema pravnim aktom u skladu sa Direktivom EU 2001/14 i predlogom nove direktive o evropskom jedinstvenom prostoru prevoza, od septembra 2010.godine.

3. Ako Ministarstvo odluči da pružilac specijalne železničke opreme ne mora se izjaviti kao menadžer infrastrukture i telo koji primenjuje naplate za mrežu i alociranje trase, onda pružilac specijalne železničke opreme mora imati licencu i ovlašćenje bezbednosti.

4. Pružilac specijalne opreme ima pravo da obavlja prevoz za svoj račun i sopstvene potrebe i za komercijalne potrebe.

5. U slučaju prevoza za svoje potrebe, ne treba da zahteva dozvolu za železničko preduzeće ili, jednostavno, podnese zahtev za prostu sigurnosnu dozvolu, ali mora biti u skladu sa pravilima koja se odnose na bezbednost železničkog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom i naknadnim propisima. Takva pojednostavljena deklaracija mreže mora biti projektovana u skladu sa ovim pravnim aktom Direktivom EU 2001/14 i predlogom nove direktive o evropskom jedinstvenom prostoru prevoza, od septembra 2010.godine.

6. Ministarstvo, podzakonskim aktom utvrđuje prava i obaveze davaoca posebne železničke opreme koja se odnosi na bezbedan rad, izgradnju, održavanje i upravljanje.

### **PODODELJAK III**

#### **Opšti pojmovi i uslovi za pristup i korišćenje železničke mreže**

#### **Član 49**

#### **Opšti principi pristupa i tranzita**

1. Železničkim preduzećima u železničkoj mreži Republike Kosova mora se omogućiti pristup i tranzit pod jednakim i nediskriminatornim, uslovima, ako nije drugačije predviđeno ovim zakonom.

2. Dužnost je menadžera železničke infrastrukture da obezbedi da su ispoštovana prava dodeljena železničkim preduzećima, u skladu sa ovim zakonom.

3. Za železnička preduzeća, pristup železničke infrastrukture mora se odobriti od strane menadžera infrastrukture.

4. Ako je kompanija uskraćena pristupu železničkoj infrastrukturi, ima pravo žalbe kod ŽRO.

5. Železničkim preduzećima treba omogućiti pravo pristupa mreži drugih država na jednak i nediskriminatorni način, u cilju obavljanja međunarodnih usluga.



## **Član 50**

### **Pristup terminalima**

1. Pristup i prugama i pružanje usluga u železničkim terminalima i lukama povezan sa železničkim aktivnostima koje služe ili mogu potencijalno poslužiti više od jednog krajnjeg kupca, treba dati svim železničkim preduzećima na nediskriminatorski i transparentan način, a zahtevi železničkih preduzeća mogu podleći ograničenjima samo ako postoje primenjive alternative od železnica prema tržišnim uslovima.
2. To je zadatak preduzeća koje je zaduženo za železničku infrastrukturu i ponude usluga u terminalima i lukama, kako bi se obezbedilo pristup i snabdevanje usluga na transparentan i nediskriminatorski način.
3. Ako se železničkim preduzećima negira pristup, ona imaju pravo na žalbu ŽRO-u.

## **Član 51**

### **Pristup specijalnoj železničkoj opremi**

1. Svaki podnosilac zahteva može zatražiti poseban pristup železničkoj opremi ukoliko su te opreme:
  - 1.1. železnički kolosek, dozvolu za korišćenje tog koloseka za prevoz putnika i roba, operiranje vučenje vozova samo u tom koloseku u cilju dolaska do krajnjeg potrošača ili radi pristupa specijalnoj železničkoj opremi, kod krajnjeg potrošača, pošto se to može postići samo pristupom pružaocu specijalne opreme.
  - 1.2. železnički kolosek, dozvolu za korišćenje tog koloseka za prevoz u cilju dolaska do skladišta za održavanje ili mesta snabdevanja električnom energijom, što se jedino može postići kroz pristup na specijalnu opremu.
  - 1.3. železnički kolosek, dozvolu za korišćenje tog koloseka za prevoz, dozvola za takav železnički kolosek u cilju garažiranja ili privremenog održavanje pokretnih sredstava u vezi sa operiranjem i vučenjem vozova samo u na tm koloseku ili bilo koji drugi kolosek kojim se dolazi samo kroz pristup pružilacu opreme.
  - 1.4. pprema pružilaca, dozvola za korišćenje opreme koja se bavi radom mreže i jegovih uslužnih uređaja do kojih se dolazi jedino kroz pristup pružilacu opreme.
2. Kada podnosilac prijave nije uspeo u postizanju sporazuma o pristupu posebnim uslugama železničke opreme, onda on može tražiti intervenciju tržišnog regulativnog organa.
3. Prema žalbe podnosioca prijave ili na sopstvenu inicijativu, tržišni regulativni organ može odlučiti da pružilac specijalne železničke opreme sklopi sporazum za korišćenje posebne navedene železničke opreme. Ovo sve može da se uradi posle detaljnog ispitivanja da li je i u kojoj meri postoji.

- 3.1. nedostatak održivih alternativa pruge u tržišnim uslovima;
- 3.2. nedostatak zamenjivih alternativa za tržišne uslove;
- 3.3. eksploatacijska zloupotreba monopolskog ponašanja;
- 3.4. isključenje drugih kandidata, konkurenata ili protivkonkurentno ponašanje;
- 3.5. drugog diskriminirajućeg ponašanja.

4. Ako pružilac specijalne željezničke opreme ne sprovodi odluku, tržišni regulativni organ ima pravo da koristi zakonske mogućnosti za njegovo obavezivanje.

## **Član 52**

### **Pristup uslugama**

1. Kandidati moraju imati nediskriminatorско osnovno pravo na paket minimalnog pristupa i pristup na koloseku i uslužnu opremu u skladu sa ovom zakonom. Pružanje usluga (pristup železničkim uslugama za nabavku opreme i usluga) treba da se uradi ne nediskriminatorски način a zahtevi železničkih preduzeća mogu biti odbijeni samo ako postoje primjenjive alternative tržišnih uslova. Ako se usluga ne pruža od nekog menadžera infrastrukture, onda pružilac glavne infrastruktura treba da koristi sve razumne napore za olakšanje ovih usluga i objavi to u tom mrežnom ekspezeju.

2. Kada managjer infrastrukture nudi neku od usluga koje su opisane u ovom zakonu, kao i dodatne usluge, on mora ponuditi takve usluge na zahtev železničke kompanije.

3. Železnička preduzeća mogu zatražiti dodatno poboljšanje navedenih usluga u skladu sa ovim zakonom od menadžera infrastrukture ili drugih dobavljača. Menadžer infrastrukture nije u obavezi da obezbeđuje te usluge.

4. Usluge kojima se železnička preduzeća snabdevaju su:

4.1. minimalni paket pristupa obuhvata:

- 4.1.1. tretiranje zahteva za infrastrukturnim kapacitetima;
- 4.1.2. pravo na korišćenje datog kapaciteta;
- 4.1.3. koristešine skretničara koloseka i železničkih čvorova;
- 4.1.4. kontrolu vozova, uključujući signalizaciju, uređivanje, polazak, komuniciranje i pružanje informacija o kretanju voza;
- 4.1.5. sve ostale informacije koje su potrebne za implementaciju ili rad usluga datog kapaciteta.

4.2. Uslužna oprema za pristup pruži i pružanja usluga treba da obuhvata:

4.2.1. korišćenje opreme za snabdevanje električnom energijom za vuču vozova kada je na raspolaganju;

4.2.2. opremu za snabdevanje gorivom;

4.2.3. stanice putnika, njihove zgrade i drugu opremu;

4.2.4. Terminali za robu;

4.2.5. Stanica za prikupljanje;

4.2.6. opremu za formiranje vozova;

4.2.7. skladišni kolocesi sa strane;

4.2.8. oprema održavanja i druga tehnička oprema.

4.3. Dodatne usluge se sastoje od:

4.3.1. Struje za vučenje;

4.3.2. pregrevanje putničkih vozova;

4.3.3. snabdevanje gorivom, manevrisanje i sve dodatne usluge koje pružene uslužnom opremom za gore navedeni pristup pruži;

4.3.4. prilagođeni ugovori za:

4.3.4.1 kontrolu prevoza opasnih materija;

4.3.4.2. Pomoć u prometu neredovnih vozova.

4.4. Pomoćne usluge obuhvataju:

4.4.1. pristup telekomunikacionoj mreži;

4.4.2. pružanje dodatnih informacija;

4.4.3. tehničku kontrolu prometnih sredstava.

5. Ako se podnosiocu prijave odbije pristup uslugama koje je pružilac usluga dužan obezbediti, onda podnosilac ima pravo žalbe tržišnom regulativnom organu.

6. Kada operatera pružanja usluga pripada organu ili preduzeću koje je aktivno i drži dominantnu poziciju u najmanje jedno tržište usluga željezničkog saobraćaja, korišćene opreme, operator treba da bude o smislu organizovanja nezavisan od svog organa ili preduzeća u pravnom, organizacionom i u smislu odlučivanja.

7. Odbijanje zahteva za pristup železničkih preduzeća uslužnoj opremi može biti samo ako postoje primjenjive alternative koje omogućavaju obavljanje usluga putnika ili robe u

istoj liniji i u prihvatljivim uslovima privređivanja. Teret argumentacije postojanja takve alternativne pada na operatora uslužne opreme.

8. Kada operator uslužne opreme nailazi na sukob različitih zahteva, on mora izvršiti najbolje moguće upoređenje i svih zahteva, te, ako ne postoji neka adekvatna alternativa i mogućnost tretiranja svih zahteva za kapacitete relevantne opreme na osnovu obrazloženih potreba, Tržišni regulativni organ će na sopstvenu inicijativu ili na osnovu žalbe preduzeti odgovarajuće postupke da se obezbedi da deo kapaciteta nije dat dat železničkom preduzeću koje je deo organa ili kompanije čiji je deo operator opreme.

9. Ako uslužna oprema nije bila u upotrebi dve (2) godine uzastopno, njihov vlasnik mora objaviti izdavanje opreme ili uzimanje u zakup.

### **Član 53** **Pristup opremi za obuku**

1. Železnička preduzeća koja apliciraju za bezbednosni sertifikat moraju imati nediskriminatorski pristup opremi za obuku za mašinovođe i pratećeg osoblja voza kad god je takva obuka neophodna za ispunjavanje zahteva za dobijanje sertifikata bezbednosti.

2. Usluga koje se nude moraju obuhvatiti obuku neophodnih saznanja o linijama, pravilima i procedurama, signala i sistema daljinskog upravljanja i hitne procedure koje se primenjuju u radu linija.

3. Infrastrukturni menadžeri i njihovo osoblje koji vrše vitalnu sigurnost treba da imaju nediskriminatorski pristup opremi za obuku.

4. Ako usluge obuke ne obuhvataju ispite i izdavanje uverenja, onda će Ministarstvo, železničkom preduzeću, obezbediti pristup takvim sertifikatima ako se to odnosi na zahtev bezbednosnog sertifikata.

5. Organ sigurnosti mora obezbediti da pružanje obuke, ili kad je potrebno obezbeđivanje isertifikata, ispuniti uslove bezbednosti.

6. Ako je oprema za obuku dostupna samo preko usluga jednog železničkog preduzeća ili infrastrukturnog menadžera, onda Ministarstvo treba da obezbedi da će biti dostupan i drugim železničkim preduzećima sa razumnim i nediskriminatorskim cenama, koje mogu obuhvatiti mali profit.

7. Prilikom zapošljavanja novih mašinovođa, osoblje železničke kompanije koje je posadu voza i osoblje koje obavlja vitalne zadatke sigurnosti, mora biti u stanju da razmotri bilo koju obuku, kvalifikacije i prethodno stečeno iskustvo u drugoj železnikoj firmi. Za ovu svrhu osoblje bi trebalo imati pravo pristupu, kopijama svih dokumenata kojima se dokazuje njihova obuka, kvalifikacije i iskustvo.

8. Ako se podnosioci zahteva uskraćuje pristup opremi za obuku, onda on mora da podnese žalbu tržišnom regulativnom organu.

## **Član 54**

### **Kabotaža i ograničavanje prava na pristupanje infrastrukturi**

1. Železnička preduzeća treba da imaju pravo da u toku obavljanja međunarodnog prevoza putnika i robe u bilo kojoj stanici ili terminalu u međunarodnim linijama i odvedu ih na neku drugu destinaciju, uključujući stanice i terminale koji se nalaze u drugoj državi.

2. Ministarstvo može ograničiti pravo pristupa iz stava 1. za usluge između porekla i destinacije, koje su pokrivena od strane jednog ili više javnih ugovora o uslugama. Ovo ograničenje može da nema efekta na ograničavanje prava preuzimanja putnike ili robe na bilo koju stanicu ili terminal u međunarodnim linijama i odvesti ih na neku drugu destinaciju, uključujući stanice i terminale koji se nalaze na Kosovu, osim ako ostvarivanje ovog prava narušava ekonomski bilans ugovora javne usluge.

3. Da li se ekonomska ravnoteža narušava, ocenjuje regulativni odgovarajući organ tržišta, na osnovu objektivne ekonomske analize i unapred definisanih kriterija, posle zahteva:

3.1. Ministarstvo ili regionalni ili opštinski nadležni organi koje su dali ugovor za javnu uslugu,

3.2. bilo koji drugi nadležni organi koji se bave ograničavanjem prava na pristup po ovom članu,

3.3. infrastrukturni menadžer, ili

3.4. željeznička kompanija koja sprovodi ugovor za javnu uslugu.

4. Nadležni organi i železničke kompanije koje pružaju javne usluge mora obezbediti tržišnom regulativnom organu informacije o razlozima dolaska do takve odluke. Železnički regulativni organ će uzeti u obzir sve informacije kada je to prikladno da konsultuje relevantne stranke i obavestiti relevantne strane o svojoj odluci. To mora biti urađeno u okviru unapred određenih i razumnih, u svakom slučaju, u roku od dva (2) meseca od dana prijema svih relevantnih informacija.

5. Tržištni regulativni organ će obezbediti činjenice za svoju odluku i navesti rok i uslove pod kojima lica mogu zahtevati preispitivanje odluke

5.1. relevantni nadležni organ ili organi

5.2. infrastrukturni menadžer;

5.3. železnička kompanija koja sprovodi ugovor javne usluge, ili

5.4. železničko preduzeće koje traži pristup

6. Ministarstvo može ograničiti pristup za prijem i iskrccavanje putnika na linijama međunarodnim putničkim uslugama, gde je ekskluzivno pravo da putnike preveze između stanice i unapred dato pod ugovorom o koncesiji na osnovu tendera i konkurentne procedure. To ograničenje može nastaviti za vreme trajanja početnog ugovora ili za petneast (15) godina, dobija se bilo koja verzija koja je kraća.
7. Tržišni regulativni organ obezbeđuje transparentnu primenu bez diskriminacije odnosnih odluka iz ovog člana.
8. Nadležni organi koji zaključuju ugovore javnih usluga, mogu da porez odrede taksu železničkim preduzećima koja pružaju usluge za putnike na linijama koje su u okviru znadležnosti ovog organa i rade na Kosovu.
9. U ovom slučaju, železnička preduzeća pružaju usluge domaćeg i međunarodnog železničkog prevoza putnika, platiće istu taksu za rad linija koje su u nadležnosti tog organa.
10. Taksa oma za cilj da organu za javne usluge nadoknadi za obaveze javnih usluga kao što je propisano ugovorima za javne usluge.
11. Prihodi od te takse kao naknada, ne može da pokrije sve ono što je neophodno ili deo troškova od strane relevantnih javnih usluga, uzimajući u obzir relevantne razumni profit za obavljanje ovih obaveza
12. Navedena taksa mora uvažiti naročito načelo nepristrasnosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti, naročito odnos između prosečne cene usluga za putnike i nivo te takse.
13. Ukupni iznos navdene takse iz ovog stava neće ugroziti ekonomsku održivost željezničke službe prevoza putnika za koje su postavljene.
14. Nadležni organi treba da imaju neophodne informacije kako bi se obezbedili tretman njihovog porekla i upotrebu takse.
15. Tržišni regulativni organ treba da bude informisan pre bilo kakve odluke nadležnog organa i da zatraži sve informacije koje su dovele do poreskog planiranja, kontrole i poštovanja načela pravičnosti, transparentnosti, nediskriminacije,proporcionalnosti i određivanja cena utvrđenim ovim zakonom.
16. Nadležni organ treba da uzme u obzir i evidenciju i promatranja tržišnog regulativnog organa u procesu donošenja odluka pre primene navedene takse.
17. Železnička preduzeća ne podležu navedene takse iz ovog zakona, i imaju pravo da se žale tržišnom regulatornom organu.
18. Tužba protiv rešenja iz ovog zakona može se pokrenuti, a administrativne procedure se pokreću pred nadležnim sudom u roku od trideset (30) dana od dana prijema odluke.

## **PODODELJAK IV**

### **Mrežni ekspoze**

#### **Član 55**

#### **Mrežni ekspoze**

Svaki menadžer zajedničke infrastrukture, nakon konsultacija sa zainteresovanim stranama i tržišnim regulativnim organom mora da objavi ekspoze kao što je definisano u ovom zakonu. Ovaj ekspoze treba da sadrži opis železničke infrastrukture zajedničkih opštih pravila za prijavu za obuku za vozne trase naknade i pristup željezničkoj infrastrukturi, pravila raspodele kapaciteta i druge informacije neophodne za radne odnose između menadžera infrastrukture železničkih preduzeća.

#### **Član 56**

#### **Mreža**

1. Obavezna sadržina mrežnog ekspozea mora biti opisana u normativnim aktima shodno Direktivi 2001/14/EC i Predloga direktive o evropskom jedinstvenom prostoru prevoza, iz septembra 2010. godine Ovaj ekspoze treba da sadrži najmanje sledeće delove:

1.1. sekciju koja predstavlja prirodu infrastrukture koja je na raspolaganju železničkim preduzećima i uslove za pristupanje njima.

1.2. sekciju o principima određivanja cena i uplata za korišćenje. To treba da sadrži podatke šeme cena na osnovu ovog zakona i dovoljne informacija za cene usluga koje je odredio samo jedan dobavljač. Mora da obezbedi detalje o metodologiji, pravila i kada je to primenljivo, te skale za aplikacije. Treba sadržati i informacije o promenama uplata koje su već određene ili predviđene.

1.3. sekciju principa i kriterija za dodelu kapaciteta. To bi trebalo da predstavlja opšte karakteristike infrastrukturnih kapaciteta, koji je na raspolaganju železničkim preduzećima i sva ograničenja iskorišćenosti kapaciteta, uključujući uslove za održavanje. On takođe mora da navede procedure i rokove koji se odnose na proces alociranja kapaciteta. Ekspoze treba da sadrži specifične kriterijume za ulazak u posao tokom ovog procesa, posebno:

1.3.1. procedure prema kojima aplikanti mogu zatražiti kapacitete od menadžera infrastrukture;

1.3.2. zahteve koje podnose aplikanti;

1.3.3. raspored apliciranja i proces alociranja;

1.3.4. načela na kojima počiva proces koordinacije;

1.3.5. procedure koje treba slediti i kriterije koje se koriste kada je infrastruktura opterećena;

1.3.6. detalji ograničenja korišćenja infrastrukture;

1.3.7. bilo koji uslov kojim se uzimaju u obzir prethodni nivoi iskorišćenosti kapaciteta u određivanju prioriteta za proces alociranja. Treba dati detaljno preduzete mere za pružanje adekvatnog tretmana robe usluga, međunarodnih usluga i aplikacija koje prolaze kroz proceduru na odgovarajući način.

### **Član 57** **Sadržaj mreže**

Mrežni ekspozice može se kupiti od strane zainteresovanih lica za naknadu koja ne može preći troškove objavljivanja. Podizanje elektronske forme mrežnog ekspozice treba da bude besplatno dostupan preko veb-sajta ŽRO.

### **Član 58** **Konsultacije i komentari o ekspozice mreže**

Nacrt mrežnog ekspozice mora biti dostavljen svim zainteresovanim stranama radi konsultacije. Rok za dostavljanje komentara treba da bude mesec dana od datuma dostavljanja. Mrežni ekspozice mora biti redovno ažuriran i objavljen najkasnije četiri (4) meseca pre isteka roka za podnošenje prijava za voznu trasu.

### **Član 59** **Objavljivanje ekspozice o mreži**

Mrežni ekspozice mora biti objavljen na albanskom, srpskom i engleskom jeziku.

### **Član 60** **Obaveze o ekspozice mreže**

U slučaju neadekvatnih informacija mogu se primeniti novčane kazne i sankcije protiv menadžera zajedničke infrastrukture, kao i za svoju obavezu može angažovati tržišni regulativni organ. Tržišni regulativni organ treba proveriti da li ekspozice sadrži diskriminatorne mreže klauzule ili akcije koje omogućavaju moć menadžera infrastrukture da diskriminiše kandidate. Tržišni regulativni organ treba da ima dovoljnog kapaciteta za obavljanje ovih zadataka.



## **PODODELJAK V**

### **Isplate infrastrukture**

#### **Član 61**

##### **Opšte odredbe**

1. Uplate za pristupanje korišćenju zajedničke železničke infrastrukture treba da vrše železnička preduzeća i menadžeri infrastrukture koji će se koristiti za finansiranje svog poslovanja.
2. Plaćanje za pristup kolocecima koju određuje menadžer infrastrukture treba da bude u skladu sa prirodom usluga, vremenom usluga i kvalitetom železničke pruge, tržišne situacije i troškova.
3. Struktura sistema uspodstavljanja cena za mrežne korisnike mreže i opšti nivo isplata za korišćenje, predloženih od strane menadžera infrastrukture u vlasništvu države mora biti odobrena od Ministarstva u saradnji sa Ministarstvom koje je nadležno za javna preduzeća. Manager infrastrukture u zajedničkom korišćenju u državnom vlasništvu određuje naknadu i kosto u skladu sa tržišnom situacijom, poštojući princip nediskriminacije.
4. Isplata pristupa infrastrukturi treba da pokriva paket minimalnih usluga opreme, iz člana 52. ovog zakona.

#### **Član 62**

##### **Određivanje, utvrđivanje i inkasiranje pristupa infrastrukturi**

1. Svaki menadžer zajedničke infrastrukture koji utvrđuje visinu naknade za pristup infrastrukturi prema situaciji na tržištu i sa cena, ali uz poštovanje principa nediskriminacije.
2. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2001/14 i Predlog direktive o jedinstvenom evropskom prostoru prevoza mora precizirati pravila koja će se koristiti za postavljanje i inkasiranje takse za pristupanje infrastrukturi, ali poštujući nezavisnost menadžera infrastrukture zajedničkog korišćenja.
3. Tržišni regulativni organ mora obezbediti da svaki menadžer zajedničke infrastrukture uradi šemu isplate za pristupanje infrastrukturi koji bi trebalo da se objavi u mrežnom ekspezeju.
4. Svaki menadžer infrastrukture zajedničkog iskorišćavanja mora da osigura da se primena šeme plaćanja bude ekvivalentna i nediskriminatorska naknada za železnička preduzeća koja pružaju usluge, ekvivalentne prirode u sličnim delovima tržišta. To treba da proveri tržišni regulativni organ.

5. Takse pristupa infrastrukturi treba da se inkasira svaki menadžer zajedničke infrastrukture.

6. Organ za određivanje takse mora biti u stanju da Tržišnom regulativnom organu obrazloži da su takse fakturisane ili naplaćene železničkim kompanijama za pristup infrastrukturi u skladu sa metodologijom i pravilima i kada je to primenjivo u skladu sa normama mrežnog ekspezea, i kada ŽRO traži od menadžera železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja informacije o uvođenim ili fakturisanim uplatama, on mora pružiti zatražene informacije.

7. Menadžeri infrastrukture će saradivati radi postizanja efikasnog rada vozničkih usluga koji prelaze kroz više od jedne mrežne infrastrukture. Oni treba da saraduju, posebno u definisanju plaćanja za infrastrukturu u cilju garantovanja optimalne konkurencije usluga međunarodnih vozova. Oni mogu osnovati zajedničke organizacije radi obezbeđivanja pravilnog rada. Svaka saradnja i zajednička organizacija utvrđuje se pravilima iz ovog zakona ili drugih odgovarajućih zakonskih propisa.

8. Menadžer železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja ili organ postavljanja takse mora poštovati poslovne tajne informacije aplikanta.

### **Član 63**

#### **Kosto i računi infrastrukture**

1. Ministarstvo treba da obezbedi da se u normalnim radnim uslovima i u razumnom roku, računa menadžera infrastrukture bude u blansirani najmanje sa taksom pristupa infrastrukturi, dodatne prihode od drugih komercijalnih aktivnosti i moguće finansiranje od države, jedne strane, i rashoda infrastrukture s druge strane.

2. Menadžerima infrastrukture trebalo bi dati podsticaj stimuliranjem radi smanjenje troškova i isplata infrastrukture radi poboljšanja kvaliteta usluga infrastrukture.

3. Između Vlade i i menadžera direktor postojeće zajedničke infrastrukture u javnom vlasništvu INFRAKOS, trebalo bi sklopiti. Ugovor mora biti dugoročan, najmanje na pet (5) godina. Ovaj ugovor bi trebalo da opiše strukturu odobrenih isplata da obezbedi finansiranje države za korišćenje železničke infrastrukture za celi ugovorni period. Vlada bi trebalo da konsultuje sve zainteresovane strane najmanje mesec dana pre potpisivanja ugovora i mesec dana posle potpisivanja mora da objavi njegovo potpisivanje.

4. Menadžer železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja trebalo bi da pripremi biznis plan i obezbedi da biznis plan bude u skladu sa gore navedenim opisom ugovornim sporazumom.

5. Železnički tržišni regulativni organ treba da proceni prilagođavanje srednjoročnih i dugoročnih menadžera železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja za postizanje ciljeva performancije i da odgovarajuće preporuke za najmanje mesec dana pre potpisivanja sporazuma između Nadležnog organa koji predstavlja Vladu i menadžera infrastrukture.

6. Nadležni organ treba da daje razloge železničkom tržišnom regulatoru ukoliko namerava da odustane od tih preporuka.

7. Menadžeri železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja moraju razvojati i ažurirati inventar imovine kojim oni upravljaju, koji treba da sadrži procenu vremena i detalje troškova za obnovu i modernizaciju infrastrukture.

8. Menadžeri železničke infrastrukture, uključujući operatere uslužnih oprema, treba da odrede metodologiju srazmernog koštanja različitih usluga koje nudi i vrstu opreme prevoza na osnovu najboljih uzroka troškova na raspolaganju u cilju definisanja principa za određivanje takse. Ova metodologija treba da bude periodično ažurirana da bi bila u skladu sa međunarodnom praksom.

## **Član 64**

### **Principi određivanja takse**

1. Plaćanje infrastrukture i metodi za njihov obračun treba da budu objavljeni u mrežni ekspoziciji, kako bi se železničkim kompanijama dozvolilo da same utvrde uplate za korišćenje izabrane pruge i drugih elemenata infrastrukture.

2. Menadžer zajedničke infrastrukture treba da bude u stanju da opravda plaćanje infrastrukture i da su u skladu sa metodologijom i pravilima.

3. Uplata za infrastrukture treba da se određuje prema neposredno nastalom koštanju kao rezultat rada voznih usluga i održavanja železničke infrastrukture.

4. Plaćanje infrastrukture može uključiti dodatni deo koji odražava nedostatak kapaciteta identifikovanog segmenta u periodu opterećenja infrastrukture.

5. Plaćanje infrastrukture može se izmeniti radi uzimanja u obzir cene uticaja na životnu sredinu izazvane radom vozova. Takve izmene treba da se razlikuju prema veličini prouzrokovanih efekata. Postavljanje takve uplate za zaštitu životne sredine koje je dovelo do povećanja ukupnih prihoda za menadžera infrastrukture treba da bude dozvoljena samo ako se ono primenjuje prema principu konkurentnosti prevoza. U odsustvu nivoa koji je uporediv sa isplatom troškova zaštite životne sredine u drugim vrstama prevoza, takva izmena ne bi trebala da dovede do ukupnih promena u prihodima menadžera infrastrukture. Ako upređujući nivo uplate za životnu sredinu uveden za železnicu i

druge konkurentne prevoze, i donosi dodatne prihode, državi pripada da odlučuje o korišćenju tih sredstava.

6. Da bi se izbegle neželjene nesrazmerna fluktuacije, isplata iz ovog zakona može se uzeti kao razumni prosečni proširenje voznih usluga i vremena. Međutim, relativna magnituda isplate troškove infrastrukture treba pripasti koštanju koje se pripisuje troškovima.

7.Uplate mogu se odrediti za korišćeni kapacitet za održavanja infrastrukture. Ove isplate ne treba da prelaze neto gubitak prihoda menadžera infrastrukturu. zbog održavanja.

8.Osim u posebnim slučajevima kao što je predviđeno zakonskim odredbama,, menadžer infrastruktura mora da obezbedi da sistem postavljanja takse korišćenja zasniva na istim principima širom njegove mreže.

9.Menadžeri zajednički korićene infrastrukture treba da budu u stanju da aplikantima demonstriraju da su plaćanje usluga mreže i uslužnaželeznička oprema u skladu sa metodologijom i, kada je to moguće, u meri u kojoj je navedeno u mrežni ekspeze.

10.Tržišni regulator ima pravo da dobije neophodne informacije o postavljanju plaćanja i osnovu njihovog izračunavanja.

### **Član 65**

#### **Direktni kosto održavanja infrastrukture**

1.Direktni troškovi koji proizilaze iz održavanja infrastrukture treba da se proceni i uzme u obzir prilikom određivanja uplate i nivoa takse za pristup.

2.Pravni akt u skladu sa Direktivom EU 2001/14 i Predlog direktive o jedinstvenom evropskom prostoru prevoza, od septembra 2010. godine, treba da navedete elemente koji se smatraju kao direktni troškovi, kao rezultat rada železničkih usluga i održavanja infrastrukture.

### **Član 66**

#### **Izuzetak principa uspostavljanja takse**

1.U cilju boljeg pokrivanja svojih troškova,menadžer zajedničke infrastrukturu može da odredi veću cenu ako tržište može podneti i ako je u skladu sa principima efikasnosti, transparentnosti i nediskriminacije.

2. Za specifične investicione projekte, menadžer infrastrukturne može da odredi veće takse na osnovu dugoročnih troškova takvih projekata i obezbediti te projekte povećanjem efikasnosti i/ili isplativosti.

### **Član 67**

#### **Sniženje cene**

1.Suanjenje takse za korišćenje treba da bude dozvoljeno samo bez diskriminacije i na osnovu kriterija trajanja ugovora, ali ne na osnovu obima saobraćaja. Menadžeri infrastrukture mogu staviti u funkciji šeme dostupne svim korisnicima infrastrukture za specifične saobraćajne tokove, davanjem ograničenih popusti cena za podsticanje razvoja novih železničkih usluga ili rabata da podstaknu korišćenje značajnih neiskorišćenih linija. Osim kao što je opisano u prethodnoj rečenici, popusti treba ograničiti na trenutnu

uštedu administrativnih troškova za menadžera infrastrukture.

2. Kada menadžer infrastrukture stupa u pregovore sa železničkim kompanijama za nivo plaćanje infrastrukture, ti pregovori su ovlašćeni samo ako je pod nadzorom tržišnog regulatora.

3. U cilju eliminisanja bilo kakvog neprimerenog ponašanja menadžera zajedničke infrastrukturne prema određenim operaterima koji koriste deo infrastrukture sa rabatom, menadžer infrastrukture je dužan da najmanje trideset (30) dana ranije obavesti Tržišnog regulatora za sniženje cene.

## **Član 68**

### **Režim performansije**

1. Određivanje plaćanja šema za upotrebu šeme mrežnih performansi, treba da ohrabre operateri voza i upravljača infrastrukture da se smanji prekide i poboljšaju performanse železničke mreže. Ovo može da uključuje kaze za zbog postupanja koja su izazvali prestanak rada mreže, naknadu za kompanije koje su pretrpeli štetu od poremećaja i bonuse za nagrađivanje boljih rezultata od planirane performancije.

2. Kroz konkretne pokazatelje kvaliteta prevoza iz sistema za naplatu za pristup železničkoj infrastrukturi, prevoznici i menadžer infrastrukture treba da budu svesni da se smanji kašnjenja i poboljšava kvalitet prevoza. To može da uključuje kazne za postupanje koje je izazvalo prestanak rada mreže, i bonus za nagrađivanje za bolju aktivnost nego što je bilo planirano.

3. Sistem istaknut u ovom članu treba da sadrži mere za sprečavanje poremećaja upravljanja saobraćajem, nosilac naknade ako trpe gubitke zbog prekida upravljanja saobraćajem i premije koja se priznaje onim licima koja su poboljšala svoje indikatore ili koji su premašili ciljane pokazatelje.

4. Opšti principi na kojima se zasniva sistem treba da se odnose na ovoj član i primenjuje kroz mrežu na nediskriminatoran i transparentan način.

5. Šema performancije ora biti objavljena na umrežnom ekspozeu.

## **Član 69**

### **Plaćanje rezervacija**

1. Menadžeri zajedničke infrastrukture mogu da odrede odgovarajuće uplate za rezervacije za korišćenje nekih mogućnosti koje se pružaju, ali nisu korišćene. Ova naplata treba da obezbedi podsticaje za efikasnije korišćenje kapaciteta.

2. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da obaveste sve zainteresovane subjekte koji treba da iskoristi ove mogućnosti infrastrukture koje su već date korisnicima ili nisu korišćene.

3. Isplata rezervacije se može primeniti i ako postoji više od jednog kandidata za kolosek, koji bi trebalo da bude dodeljen u skladu sa godišnjim rasporedom vozova.

### **Član 70**

#### **Nadgledanje uspostavljanja plaćanja infrastrukture**

1. Menadžer zajedničke infrastrukture mora da evidentira ostvareni prihod za pristup železnici na posebnom računu koji će biti dostupan javnosti.

2. Menadžer zajedničke infrastrukture mora voditi i objavljivati knjigovodstveno stanje o svojoj delatnosti menadžiranja železničkom infrastrukturom i da to objavi na svom web-sajtu.

3. Menadžer železničke zajedničke infrastrukture treba da se obezbeđuje da proces njegovog odlučivanja sprovođenje odluka bude transparentan i neiskrinatorski.

### **Član 71**

#### **Saradnja na uspostavljanju sistema plaćanja u više mreža**

Za saobraćaj koji prolazi kroz više mreža, menadžeri infrastrukture treba da saraduju sa drugim menadžerima infrastrukture u određivanju cene i šema performancija radi efikasnije primene. Ministarstvo treba da obezbedi saradnju između menadžera infrastrukture različitih zemalja. Ova saradnja treba da bude posebno razvijena u pogledu sporazuma o saobraćaju između partnera SEETO .

## **PODODELJAK VI**

### **Alociranje infrastrukturnih kapaciteta**

### **Član 72**

#### **Pravo na kapacitete**

1. Svako železničko preduzeće koje poseduje dozvolu i licencu bezbednosti koji joj omogućava zajedničko korišćenje svih ili dela železničke infrastrukture na Kosovu i ispunjava uslove koje je postavio menadžer zajedničke infrastrukture, može konkurisati za dodelu koloseka i treba da imaju pristup postojećim uređajima obuke. Druga lica i ustanove, kao što su državni organi, zaduženi za pružanje javnih usluga željezničkog saobraćaja, prevoznici, špediteri roba i operatora kombinovanog saobraćaja za javne usluge ili koji imaju komercijalni interes za kupovinu infrastrukturnih kapaciteta, mogu za vozne trase primeniti odgovarajuću železničku uslužnu opremu.

2. Aplikacije se moraju dostaviti menadžeru zajedničko korišćene infrastrukture koji je tzadužen raspodelom alociranjem kapaciteta železničke infrastrukture.

3. Raspodela infrastrukturnih kapaciteta, posebno vozni koloseka i pristup uslužnoj opremi mora biti poštena i bez diskriminacije.

4. Aplikacije se dostavljaju menadžeru infrastrukture. Raspodelu željezničke pruge vrši menadžer infrastrukture u okviru ugovora koji se mora postići između menadžera infrastrukture i podnosioca zahteva. Pomenuti ugovor treba da sadrži detalje o zahtevima za pristup železničkoj infrastrukturi, a posebno vreme i trajanje korišćenja, iznos i detalje isplate korisnika te druge finansijske uslova, administrativne i tehničke prirode, uključujući i one za regulisanje bezbednosti saobraćaja

5. Ugovori bi trebalo da budu korektni, nediskriminirajući i transparentni. Oni treba da budu u skladu sa zahtevima ovog zakona, naročito odredaba koje se odnose na dodelu infrastrukturne opreme i određivanje plaćanja za korišćenje opreme i izdate bezbednosnih sertifikata.

6. Pravo na korišćenje specifičnih kapaciteta infrastrukture može se dati kandidatima za maksimalno trajanje jednog perioda vozova.

7. Menadžer zajedničke infrastrukture i prijave može ući u višegodišnji okvirni sporazum kao što je propisano zakonom.

8. Podnosilac predstavke ne može preneti stečene infrastrukturne kapacitete na drugog prevoznika ili pružaoca usluga. Kapacitet trgovina sa infrastrukturnim kapacitetima između kandidata nije dopuštena.

9. Bilo kakva trgovina sa infrastrukturnim kapacitetima se neće dozvoliti, i takvo postupnje rezultiraće diskvalifikacijom podnosioca od bilo nekog drugog odredbog kapaciteta.

10. Korišćenje kapaciteta infrastrukture od strane železničke kompanije koja radi u ime podnosioca zahteva, ako podnosilac zahteva nije železničko preduzeće, ne treba smatrati kao prenošenje ili trgovinom kapaciteta.

11. Menadžer željezničke infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da:

11.1. da obezbedi da su infrastrukturni kapaciteti dodeljeni korektno i bez diskriminacije;

11.2. da obezbedilo da su ugovori bez diskriminacije, transparentni i u skladu sa odredbama ovog zakona,

11.3. da se poštuje poverljivost informacije koja je njemu pružena kao deo alokiranja kapaciteta.

## **Član 73**

### **Alociranje kapaciteta**

1. Menadžer zajedničke infrastrukture treba da obavlja proces alociranja kapaciteta i objavljuje ga u svoj mrežni ekspoziciji.
2. Menadžer zajedničke infrastrukture treba da osigura da je kapacitet infrastrukture korektan i nediskriminatoran.
3. U postupku obezbeđenja infrastrukturnih kapaciteta, direktor zajedničke infrastrukture ispunjava uslove za moguće dalje proširenje kapaciteta, uključujući zahteve za vozne linije koje prolaze preko mreže.
4. Menadžer zajedničke infrastrukture može dati prioritet određenim vrstama usluga u pružanju infrastrukturnih kapaciteta i koordinaciju procesa. Principi definisanja prioriteta treba da budu objavljeni u mrežnom ekspoziciji, nakon razgovora sa svim zainteresovanim stranama.
5. Menadžer zajedničke infrastrukture koji koordinira pripreme reda vožnje sa podnosiocem počev od dana kada su podnošene aplikacije pa do danas kada se priprema rad vožnje.
6. Kandidati bi trebalo da bude obavezni da izraze svoje mišljenje za sastavljanje reda voza najkasnije u roku od mesec dana od trenutka kada ga dobiju.
7. Ako kandidati ne uspeju da iznesu svoje mišljenje, iz ovog člana, onda menadžer infrastrukture bi trebao da razmotri pripreme reda vožnje koji je prihvaćen i mora se smatrati da kandidati imaju potrebne infrastrukturne kapacitete.
8. Menadžer infrastrukture mora da preduzme sve neophodne mere u cilju pregleda i analizira izraženih primedaba i sugestija, železničkih preduzeća u vezi sa redom vožnje.
9. Ako je podnosiocu odbijen zahtev kapaciteta infrastrukture ili nije zadovoljan uslovima ponude infrastrukture, podnosilac zahteva može izjaviti žalbu ŽRO.

## **Član 74**

### **Aplikanti**

1. Zahtev za voznu trasu treba podneti železničko preduzeće ili njihove asocijacije. Oni moraju imati licencu i sertifikat o bezbednosti za rad u infrastrukturnim uslugama u kojima su tražili voznu trasu. Druga fizička ili pravna lica, kao što su nadležni državni organi zaduženi za pružanje javnih usluga prevoza železnicom, špediteri, prevoznici roba i operatori kombinovanog prevoza javnog servisa ili oni koji imaju komercijalni interes za kupovinu infrastrukturnog kapaciteta, mogu aplicirati za voznu trasu i za odgovarajuću uslužnu železničku opremu.
2. Menadžer zajedničke infrastrukture može postaviti posebne zahteve kako bi se osigurao da su štice njegova očekivanja u vezi prihoda i korišćenja infrastrukture. Ti zahtevi



moraju biti odgovarajući, transparentni i nediskriminatorni. Oni se moraju objaviti u mrežni ekspoziciji.

3. Menadžer zajedničke infrastrukture može takođe primeniti odredbu o finansijskoj garanciji koja ne treba prekoračiti proporcijalni nivo sa predviđenim nivoima aktivnosti aplikanta i obezbeđivanje sposobnosti za pripremanje žalbene forme za kapacitet infrastrukture.

## **Član 75**

### **Aplikiranje za infrastrukturne kapacitete**

1. Aplikanti treba da podnose svoje prijave menadžeru infrastrukture zajedničkog korišćenja, kako bi potpisao ugovor za železničku infrastrukturu, na osnovu uplate za pristup mreži.

2. Aplikacije koje se odnose na davanje infrastrukturne kapacitete treba da se pripreme u skladu sa uslovima navedenim u ovom zakonu.

3. Aplikant koji je ugovorna stranka okvirnog ugovora iz ovog Zakona, treba da podnosi zahtev u skladu sa tom ugovorom.

4. Aplikant koji podnosi zahtev za infrastrukturne kapacitete koji se odnose na više mreža, može da podnese svoju aplikaciju samo jednom menadžeru infrastrukture. U ovom slučaju menadžer infrastrukture može podneti zahtev za infrastrukturnih kapaciteta u ime aplikanta kod drugih menadžera infrastrukture.

## **Član 76**

### **Okvirni ugovor**

1. Okvirni sporazum može da bude postignut između železničkog preduzeća i menadžera infrastrukture, transparentno i bez diskriminacije. Ovaj okvirni sporazum treba da navede karakteristike infrastrukturnih kapaciteta, potrebnih i predviđenih za jedan period koji ne može biti duži od jednog perioda rasporeda vozova. Okvirni sporazum ne treba da navede detaljno voznu trasu, već da bude takav da ipuni legitimne komercijalne potrebe

podnosioca zahteva, bez neopravdanog nametanja barijera zbog želje drugih aplikanta da razviju svoj biznis.

2. Preliminarni sporazum ovog okvirnog ugovora treba dati Tržišni regulativni železnički organ koji je zadužen za regulisanje železničkog tržišta.

3. Trajanje okvirnog ugovora, u principu, mora biti pet ( 5) godina.

4. Ako je potrebno da se izmeni ili poništi okvirni sporazum, onda taj treba da sadrži konkretne kazne odredbe.

5.Uz poštovanje poslovnih tajni, opšta priroda svakog okvirnog sporazuma mora se ostaviti na raspolaganja zainteresovanim strankama.

## **Član 77**

### **Raspored procesa alociranja**

1.Svaki menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da alocira kapacitete na osnovu rasporedu u nastavku:

1.1. tabela rasporeda vozova treba da bude postavljena jednom u kalendarskoj godini.

1.2. promena rasporeda vozova treba da bude u ponoć poslednje subote majaja meseca. Kada se promena ili prilagođavanje bude posle leta, onda će se to staviti u funkciji poslednje subote u septembru svake godine i u drugim intervalima između ovih datuma po potrebi.

1.3. poslednji rok za prijem zahteva za kapacitete koji se moraju obuhvatiti u rasporedu vozova ne sme biti dvanaest (12) meseci pre stupanja na reda vožnje vozova.

1.4. najkasnije u roku od jedanaest (11) meseci pre stupanja na snagu raspored vozova, menadžer infrastrukture mora da obezbedi da su privremene trase međunarodnih vozova postavljene u saradnji sa drugim relevantnim organima.

1.5. najkasnije u roku od četiri (4) meseca nakon isteka poslednjeg roka za dostavljanje ponuda aplikacija, menadžer infrastrukture će pripremiti nacrt rasporeda vozova.

2.Menadžeri infrastrukture treba da se slože sa ostalim relevantnim menadžerima infrastrukture o tome, koji će se rasporedi međunarodnih vozove obuhvatiti u rasporedu vožnje vozova pre početka konsultacija o nacrtu rasporeda vozova.

3.Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja moraju prema zahtevu i u razumnom roku za proces koordinacije, pripremiti za podnosioca zahteva pismenu formu i stavi je na raspolaganje bez naplate radi razmatranja naredne informacije:

3.1. vozne trase zahteva od strane svih podnosilaca zahteva za iste linije;

3.2. vozne trase, dodeljene svim kandidatima i zahtevi za hitne vozne trase za sve ostale kandidate za iste linije;

3.3. vozne trase, dodeljene svim ostalim kandidatima u istim linijama kao u prethodnom rasporedu vozova;

3.4. preostali raspoloživi kapacitet relevantnih linija;

3.5. detalji kriterija koja su korišćena u procesu dodele kapaciteta.

## **Član 78**

### **Red vožnje**

1. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja moraju da što pre popuni sve zahteve za infrastrukturne kapacitete, uključujući zahteve za vozne trase koje prolazi kroz više mreža i da, čim pre moguće uzmu u obzir sve kandidate, uključujući njihove ekonomske kapacitete njihovog poslovanja.
2. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja mogu dati specifične prioritete određenim uslugama u okviru planiranja i koordinacije procesa pod uslovom da su specifični prioriteti opisani u mrežni ekspeze.
3. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja mora konsultovati zainteresovane strane o nacrtu rasporeda vozova i da im daju rok od mesec dana za njihovo mišljenje. U zainteresovane strane treba da obuhvate svi oni koji su tražili infrastrukturne kapaciteta, kao i druge stranke koje žele da imaju priliku da se izjasni o tome kako će uticati na raspored vozova i na mogućnost nabavke železničkih usluga tokom rasporeda vozova.
4. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja moraju preduzeti adekvatne mere za svaku izraženu zabrinutost.

## **Član 79**

### **Saradnja na alociranju infrastrukturnih kapaciteta u više mreža**

1. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja na Kosovu treba da saraduju sa drugim infrastrukturnim menadžerima na stvaranju efektivnog kreiranja i raspodelu infrastrukturnih kapaciteta koji prelazi kroz više mreže. Oni treba da organizuju međunarodnu voznu trasu, posebno u okviru prevozne opservatorije za oblast istočne Evrope (SEETO), uzduž Panevropske saobraćajne mreže (TEN T).
2. Procedure za kreiranje ovih trasa međunarodnih vozova moraju pratiti predstavnici infrastrukturnih menadžera za sve železničke infrastrukture, čije odluke za dodelu imaju uticaja na više od jednog infrastrukturnog menadžera.
3. Radeći u saradnji na dodelu kapaciteta u više od jedne mreže, infrastrukturni menadžeri mogu da unapred organizuju međunarodne bvozne trase koji mogu staviti na raspolaganje aplikantima preko nekog od infrastrukturnih menadžera koji su učesnici.

## **Član 80**

### **Proces koordiniranja**

1. Tokom procesa određivanja rasporeda smislu ovog zakona, kada menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja nailazi u sukob kroz razne zahteve, on mora pokušati da kroz koordinaciju zahteva obezbedi bolja suočavanje zahteve.

2. Kada se stvara takva situacija gde se zahteva koordinacija, onda Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da imaju pravo, u razumnim granicama da predlože infrastrukturne kapacitete koja se razlikuje od zahtevanog.

3. Menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja treba pokušati da kroz konsultacije sa sa podnosiocima zahteva rešave konflikte

4. Principi koji predvode procesu koordinacije mora biti definisani mrežnim ekspozijom. Oni moraju da naročito odražavati štetne aranžiranja međunarodnih voznih staza i uticaja koji mogu imati druge izmene kod drugih menadžera infrastrukture zajedničkog korišćenja.

5. Kada se zahtevi za infrastrukturne kapacitete ne mogu ispuniti, menadžeri infrastrukture zajedničkog korišćenja moraju pokušati da sve zahteve reše kroz koordinaciju .

6. Bez prejudiciranja postojećih žalbenih postupaka, u slučaju neslaganja oko kapaciteta raspodela, treba da bude dostupan sistem rešavanja u mrežni ekspozije kako bi se nesporazumi brzo rešili. Odluka treba da se postigne u roku od deset (10) radnih dana.

## **Član 81** **Preopterećena infrastruktura**

1. Kada se nakon koordinacije za zatraženim trasama i konsultacije sa aplikantima, nije moglo adekvatno zadovoljiti zahteve za infrastrukturne kapacitete, onda menadžer zajedničke infrastrukture treba oglasiti svim aplikantima korišćenje, kao i saopštiti regulativnom tržišnom organu da je element infrastrukture gde se to desilo jeste preopterećenje. Isto se to radi i sa infrastrukturom, koja može u bliskoj budućnosti imati nedostatak kapaciteta.

2. Kada je infrastruktura oglašena preopterećenom, onda menadžer infrastrukturu treba da izvrši analizu kapaciteta kao što je opisano u ovom zakonu, osim ako je povećan kapacitet.

3. Kada su uplate inkasirane ili nisu postigli zadovoljavajući rezultat, a infrastruktura je oglašena preopterećenom, tada menadžer zajedničke korišćene infrastrukture može koristiti dodatne kriterije kao što su prioritet za dodelu infrastrukturnih kapaciteta.

4. Prioritetne kriterije treba uzeti u obzir značaj usluga za društvo više nego druge usluge koje treba da budu isključeni.

5. Kako bi se u okviru toga obezbedio razvoj adekvatnih prevoznih usluga, posebno skladu sa zahtevima javne službe, ili promocija razvoja železničkih roba, Ministarstvo može preduzeti neophodnu meru bez diskriminacije i obezbeđuje prioritet takvim uslugama kada se dodele infrastrukturni kapaciteti.

6.Značaj robnih usluge, naročito u međunarodnom prometu roba, mora se uzeti u obzir u određivanju prioriteta kriterija.

7.Procedure koje treba proslediti kriterije kada je infrastruktura preopterećene biti propisana Mrežnim Ekspozeom.

## **Član 82**

### **Slučajni zahtevi**

1.Menadžeri zajedničke infrastrukture treba da odgovore na slučajne zahteve individualne vozne trase i to što je pre moguće, i u svakom slučaju u roku od pet radnih dana. Pružena informacija u vezi raspoloživog kapaciteta treba biti dostupna aplikantima koji žele da koriste taj kapacitet .

2.Menadžeri zajedničke infrastrukture treba da obavezno vrše ocenu potrebe kapaciteta za rezervne kapacitete da bi održao na raspolaganje u okviru konačnog reda vožnje vozova planiranih za brži odgovor na predviđene slučajne zahteve. To isto treba primeniti u slučajevima preopterećenja infrastrukture.

## **Član 83**

### **Specijalna infrastruktura**

1.Zajedničko korišćena infrastrukture treba da bude dostupna, u smislu korišćenja svih vrste usluga koje su u skladu sa karakteristikama, neophodnim voznih trasa.

2.Kada postoje pogodne alternativne koridore, menadžer zajedničke korišćene infrastrukture može da, posle konsultacija sa zainteresovanim stranama, odredi posebnu infrastrukturu za korišćenje specifičnih vrsta saobraćaja i dati prioritet prilikom dodele ove vrste infrastrukturnih kapaciteta.

3.Takvo određivanje ne sprečava korišćenje i druge vrste saobraćajne frastrukture, kada je kapacitet na raspolaganju i kada su železnička prometna sredstva u skladu sa neophodnim radnim karakteristikama za tu liniju.

4.Kada se infrastruktura određuje kao specijalizovana za korišćenje specifičnih vrste saobraćaja, to treba da bude predviđeno i mrežnim ekspozeom.

## **Član 84**

### **Analiza kapaciteta**

1.Cilj je analize kapaciteta da odredi ograničenja infrastrukturnih kapaciteta koja sprečavaju adekvatno ispunjenje kapaciteta i predložiti odgovarajuće metode omogućavanja dodatnih zahteve koje treba ispuniti. Ova analiza treba da identifikuje razloge preopterećenja i mere koje treba preduzeti u kratkoročnim i srednjoročnim rokovima kako bi se rasteretilo .

2. Analiza kapaciteta treba da se izvrši u roku od šest (6) meseci nakon identifikacije preopterećenosti infrastrukture.

3. Metodologija za analizu kapaciteta treba da pripremi od menadžera zajednički korišćene infrastrukture i u skladu sa javnim organima, odgovornim za prevoz.

### **Član 85**

#### **Plan povećanja kapaciteta**

1. U roku od šest meseci od izvršenja analize kapaciteta, menadžer zajednički korišćene infrastrukture treba da stvori plan za povećanje kapaciteta.

2. Sadržaj plana za povećanje kapaciteta priprema se i predložene aktivnosti će se prodiskutovati sa korisnicima preopterećene infrastrukture uz učešće Železničke Regulatornog Organa.

### **Član 86**

#### **Korišćenje voznih trasa**

1. Menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja treba da naročito zahteva predaju vozne trase sa preopterećenom infrastrukturom koja je bila najmanje mesec dana korišćena manje od kvote praga prikazane u mrežnom ekspozu. To se izuzima ako je posledica ne ekonomskih razloga koji su izvan kontrole železničkog preduzeća.

2. Menadžer infrastrukture zajedničkog korišćenja može specifikovati u mrežnom ekspozu uslove koji se moraju uzeti u obzir prethodni nivoi, korišćeni u voznim trasama da odredili prioritete u procesu alociranja.

### **Član 87**

#### **Kapacitet infrastrukture za planirano održavanje**

1. Zahtevi infrastrukturnih kapaciteta za održavanje treba da se prijave u toku procesa izrade rasporeda vozova.

2. Menadžera zajednički korišćene infrastrukture treba da ima odgovarajuće račune za aplikante u vezi sa efektom rezervnim infrastrukturnim kapacitetima za planirano održavanje koloseka.

3. Da bi se obezbedila transparentnost uprocusu planiranja zahteva za kandidate, menadžera zajednički korišćene infrastrukture treba da detaljizira mrežnom ekspozu proces planiranja zahteva za infrastrukturne kapacitete i omogući održavanje.

4. Menadžer zajednički korišćene infrastrukture zadužen za dodelu trasa mora da izda prethodno obaveštenje za svakog pripadnika voznih trasa u vezi sa mogućnostima zatvaranja linije ili sa drugim ograničenjima i da se poslovi završavaju u okviru najavljenog vremenskog roka. U slučaju kašnjenja sa radovima ili neplaniranih zatvaranja

linije treba odmah obavestiti i obezbediti ekvivalentne vozne trase istom ili manjom cenom od one koja je bila tu trasu.

## **Član 88**

### **Posebne mere koje treba preduzeti u vanrednom slučaju**

1. U slučaju poremećaja prometa vozova, usled tehničkih nedostataka ili aksidenta Menadžer zajednički korišćene infrastrukture mora preduzeti sve neophodne korake za vraćanje situacije u normalnom stanju. U tom smislu, treba sastaviti rezervne planove gde će se smestiti razni javni entiteti koji se mora informisati u slučaju ozbiljnih nesreća ili ozbiljno poremećaja u prometu vozova.

2. U hitnim slučajevima i kada je apsolutna neophodnost vezana za poremećaj koji čini infrastruktura privremeno neupotrebljivom, onda se alociranje trasa može povući uz upozorenje da je neophodno zbog popravke sistema.

3. Ako smatrate da je to potrebno, menadžeri zajednički korišćene infrastrukture mogu da zahtevaju od železničkih preduzeća da stave na raspolaganje izvore za koje oni misle da su veoma neophodni za vraćanje situacije u normalnom stanju u što kraćem roku.

4. Menadžeri zajednički korišćene infrastrukture mogu zahtevati od železničkog preduzeća da se uključe u obezbeđivanju sprovođenja i praćenja izvršavanja svojih pravila i bezbednosnih standarda.

## **POGLAVLJE VI KORIŠNICI ŽELEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

### **PODODELJAK I Železnička preduzeća**

## **Član 89**

### **Rad sa vozovima i usluge železničkog prevoza**

Operacije sa vozovima i usluga železničkog prevoza obavljaju železnička preduzeća koja koriste železničku infrastrukturu i druga sredstva neophodna za obavljanje ovih usluga.

## **Član 90**

### **Železnička operiranja na Kosovu**

1. Postojeće železničke operacije na Kosovu treba da bude organizuju menadžiraju o operiranja vozova Kosovskih železnica d.d. (TRAINKOS), koje su u javnom vlasništvu, u skladu sa zakon br. 087 03/L- o javnim preduzećima na Kosovu.

2. TRAINKOS misija treba da bude takva da razvija posao prevoza na Kosovu i drugim zemljama u smislu pružanja boljih usluga za kosovsko društvo i kosovsku privredu.

3. Imovina koja je imovina TRAINKOS-a, pripada državi i njome upravlja TRAINKOS.

4. TRAINKOS mora imati licencu i sertifikat bezbednosti u skladu sa zakonom.

5. TRAINKOS mora da radi na komercijalnim osnovama pod tržišnim uslovima osim ako nije drugačije propisano ovim zakonom. TRAINKOS treba da bude u mogućnosti da odredi sopstvene tarife, pregovaranje i sklapanja ugovora sa klijentima i partnerima na osnovu zakona o javnim preduzećima na Kosovu.

6. TRAINKOS može biti provajder železničkih usluga putnika koje se smatraju obavezom javnih službi za koje po potrebi može da se finansira od države i deluje onda kao organ javne vlasti koji naruči usluge. U tom slučaju, TRAINKOS će imati ugovor sa državom i na taj način deluje kao organ javne vlasti koji naručuje usluge i određuje karakteristike i kvalitet usluga koje će se ponuditi, kao i utvrđivanje finansijskog iznosa koji će dobiti TRAINKOS kao izvođač ovih usluga.

7. Upravni odbor TRAINKOS treba da se imenuje na osnovu Zakona o javnim preduzećima na Kosovu.

8. Misija i statut TRAINKOS treba da se uredi podzakonskim aktom. To treba takođe utvrditi broj članova Upravnog odbora u skladu sa zakonom o javnim preduzećima na Kosovu, br. 03/L-087, i modalitet izbora predsednika odbora.

9. TRAINKOS kao javno preduzeće u smislu ekonomske, finansijske i tehničke kontrole treba da primenjuje pravila koja su propisana Zakonom o javnim preduzećima.

10. Svi gore navedeni transferi sredstava treba da budu oslobođeni državnih poreza.

11. Imovina u javnom vlasništvu TRAINKOS treba se zaštititi od uzurpacije u skladu sa poglavljem X ovog Zakona. TRAINKOS treba da zajedno s policijom i pravosuđem bude odgovoran delovanje protiv takvih uzurpacija. Modalitet takvih akcija treba da bude definisan podzakonskim aktom.

12. Prihoda TRAINKOS-a treba da se prilikom uplata kupaca prevoza putnika i roba, prevoznika ili robnih špeditera, ali i prihodi od drugih aseta i aktivnosti TRAINKOS-a, prihodi plaćeni od države ili nekog javnog organa nadležnog za finansiranje prevoznih usluga od opšteg interesa (finansijska nadoknada za obaveze javnih usluga) i bilo koji drugi prihod ili doprinos javnog ili privatnog porekla.

13. Komercijalne prakse TRAINKOS-a moraju biti u skladu sa kosovskim zakonima.



## **Član 91**

### **Opšti uslovi za operiranje železničkim uslugama**

Zabranjeno je operirati železničkim uslugama zajedničkog korišćenja na Kosovu bez potrebne neophodnih dozvola, sertifikacija i ovlašćenja .

## **Član 92**

### **Izdavanje licenca**

1. Železničko preduzeće, što podrazumeva javno ili privatno preduzeće, čije je osnovna poslovanje pružanje usluga železničkog prevoza putnika i robe sa zahtevom da preduzeće aplikant obezbeđuje vuču vozova ne može obavljati te usluge bez licence .
2. Licenca treba da precizira vrste železničkih usluga za koje je vlasnik licenciran.
3. Licenca, izdata od nadležnog organa EU-a koja je u skladu sa zakonom, važi na Kosovu.
4. organ koji je izdao licenciranje može je izmeniti, obustaviti i prema potrebi i anulirati.
5. Organ licenciranja na Kosovu ne treba izdati dozvolu niti je proširiti ako njihovi zahtevi nisu ispunjeni u skladu sa zakonom i važećim propisima.
6. Preduzeće ima pravo na aplikaciju za licencu na Kosovu na Kosovu kada ono ima svoje sedište na Kosovu.
7. Preduzeće koje podnosi zahtev za dobijanje dozvole mora da dostavi nadležnom organu na albanskom, srpskom i engleskom jeziku dokument kojim potvrđuje da ispunjava uslove propisane ovim zakonom.
8. Preduzeće koje ispunjava zakonske uslove treba da bude ovlašćena i dobije licencu.
9. Nijednom preduzeću ne sme se dozvoliti pružanje usluga prevoza, shodno zakonu, bez odgovarajuće licence za usluge koja se pružaju. Međutim, licenca kao takva ne bi trebalo da da vlasniku za pravo da pristupi železničkoj infrastrukturi .
10. Preduzeće koje aplicira za licencu, prethodno mora demonstrirati pred odgovarajućim organom svoje aktivnosti i da je u svakom trenutku sposobano da ispuni zahteve koji se odnose na robu, finansijske sposobnosti, profesionalne kompetentnosti i da ima pokriće za civilnu odgovornost koju preuzima u skladu sa ovim članom.
11. Svako preduzeće koje uloži zahtev za dozvolu mora dostaviti sve relevantne informacije .
12. Uslove pod kojima se smatra da je zahtev ispunio dobru reputaciju da obezbedi da preduzeće ili lica koja su odgovorna za upravljanje njome, su sledeći:

- 12.1. da nisu osuđivani za krivična dela, uključujući dela komercijalne prirode;
- 12.2. da nisu proglašeni pod stečajom;
- 12.3. da nisu kažnjeni za težak prekršaj prema posebnim zakonima o prevozu,
- 12.4. da nisu kažnjeni za ozbiljni neuspeh u ispunjavanju zakonom društvenih ili radnih obaveza, uključujući profesionalne odgovornosti za bezbednost i zdravstvenih propisa.

13. Zahtevi koji se tiču finansijske sposobnosti ispunjeni su kada preduzeće može da dokaže da će biti u stanju da zadovolji sadašnje i potencijalne obaveze koje se realno pretpostavljaju za dvanaest (12) mesečni period.

14. Svako preduzeće koje aplicira, mora predstaviti svoj račun najmanje jednom godišnje ili u slučaju da nije u mogućnosti da podnese godišnji račun treba podneti završni račun. Specifični detalji moraju se pružiti posebno u sledećim aspektima:

- 14.1. raspoloživi fondovi, uključujući bankarski bilans, velika podizanja gotovina i kredita ;
- 14.2. fondovi i aseti na raspolaganju, za osiguranje;
- 14.3. obrtni kapital;
- 14.4. relevantne troškovi, uključujući troškove za kupovinu prevoznih sredstava, zemljišta, zgrada, instalacija i vozni parkovi;
- 14.5. isplate za asete preduzeća.

15. Preduzeće koje aplicira, smatra se da nije finansijski odgovorna ako su dugovi za porez i socijalno osiguranje surezultat preduzećinog poslovanja.

16. Organ može da zahteva dostavljanje izveštaja o reviziji i odgovarajuća dokumenta od banaka, računovođa ili revizora. Ta dokumenta treba da sadrže informacije o finansijskoj situaciji podnosioca zahteva.

17. Zahtevi koji se odnose na stručnu kompetentnost će biti ispunjeni kada:

- 17.1. preduzeće koje aplicira ima, ili će imati rukovodeću organizaciju i znanje i/ili iskustvo potrebno da vrši kontrolu i nadzor sigurnog i pouzdanog poslovanja vrste operiranja navedenog u licencu;
- 17.2. da je osoblje odgovorno za bezbednost, posebno mašinovođe su potpuno kvalifikovane za svoj delokrug rada, i

17.3. njeno osoblje, železnička saobraćajna sredstva i organizacija rada može obezbediti visok nivo bezbednosti usluga koje će pružiti.

18.Svako preduzeće, minimalno mora da obezbediti sledeće:

18.1. podatke o prirodi i održavanje voznih sredstava, posebno u pogledu standarda bezbednosti.

18.2. podatke o kvalifikacijama osoblja odgovornog za bezbednost i obuku osoblja i detalje za obuku osoblja.

19.Organu za licenciranje treba dati odgovarajući pismeni dokaz o saglasnosti sa kvalifikacionim zahtevima.

20.Preduzeće koje aplicira, mora biti adekvatno osigurana, u skladu sa nacionalnim i međunarodnim zakonima da organizaciju ekvivalentnih usluga za pokrivanje svoje odgovornosti u slučaju nesreća, posebno prema putnicima, prtljazima, prema robi, pošte i trećih lica .

21.Procedure za izdavanje licence moraju se objaviti, kao i potrebne formulare i dokumenata koje treba podneti. Oni treba da budu na sajtu za izdavanje dozvola.

22.Za izdavanje dozvola mora da donese odluku o što pre moguće, ali ne kasnije od tri meseca nakon podnošenja svih relevantnih informacije. Odluka mora biti saopštena poduhvat železničkom preduzeću koje je podnelo zahtev. Odbijanje treba da sadrži razloge odbijanja.

23.Organ za licenciranje licenciranje informiše dotično ministarstvo o železničkim pitanjima kada je izdata licenca. Za izdavanje licence utvrđuje se i ažurira registar licenciranih železničkih preduzeća. Registar treba da budu javni i objavljen na sajtu za izdavanje dozvola.

24.Odluke organa za izdavanje licenca, podleže zakonskoj kontroli.

### **Član 93**

#### **Suspenzija i opoziv licencije, amandmani**

1.Licenca je važeća sve dok željezničko preduzeće ispunjava zakonom predviđene obaveze.

2.Organ za izdavanje licenca može da obezbedi redovnu reviziju, najmanje svakih pet (5) godina.

3.Posebne odredbe koje regulišu suspenziju ili opoziv dozvole mogu biti inkorporisane u licencu.

4. Ako postoji ozbiljna sumnja da železničko preduzeće koje je licencirano nije u skladu sa zakonskim zahtevima za izdavanje dozvola, nadležni organ može u svakom trenutku da proveri da li železničko preduzeće ispunjava te uslove.

5. Kada ovlašćeni organ za licence nije zadovoljan sa železničkim preduzećem, koje ne ispunjava uslove iz ovog zakona, on može suspendovati ili oduzeti radnu dozvolu.

6. Licenca se suspenduje ili oduzima zbog neodgovarajuće finansijske sposobnosti i u tom slučaju, nadležni organ može izdati privremenu licencu u iščekivanju da će se železničko preduzeće reorganizovati, pod uslovom da se sigurnost ne ugrožava. Međutim, privremena licenca ne sme da važi više od šest (6) meseci od datuma izdavanja.

7. Kada železničko preduzeće prekine rad šest meseci ili nije počeo sa radom šest (6) meseci po dobijanju licence, organ za izdavanje dozvola može odlučiti da se licenca stavi na razmatranje za odobrenje ili zasuspendiziju. Što se tiče početka aktivnosti, železnička preduzeća mogu tražiti da se uspostavi na duže vreme obzirom na specifičnu prirodu pruženih usluga.

8. U slučaju promena koje utiču na pravnu situaciju preduzeća, posebno u slučaju fuzioniranja ili potpunog preobražaja preduzeća, onda će ovlašćeni organ za licenciranje može odlučiti da se licencija podvrgne ponovnom odobrenju. Železničko preduzeće može da nastavi sa radom, sem ako nadležni organ smatra da je ugrožena sigurnost, međutim u ovom poslednje slučaju treba da se navedu razlozi za takvu odluku.

9. Kada železničko preduzeće namerava da značajno promeni ili proširi svoje aktivnosti, njegova licenca se mora predati nadležnom organu za podvrgavanje ponovnog razmatranja ili preispitivanja.

10. Organ za licenciranje ne treba dozvoliti da licencu zadrži železničko preduzeće koje je pred bankrotom ili pak pred sličnim okolnostima, koji su već otpočeli, ako organ pouzdano veruje da ne postoje realni izgledi finansijskog oporavka tog preduzeća u razumnom roku.

11. Kada nadležni organ suspendira, oduzima ili preispita, licencu, onda će nadležni organ informisati Vladu Republike Kosova, koja odmah obaveštava susedne zemlje, naročito one koje su članice Sporazuma SEETO.

12. Odluke organa za izdavanje licenca, podležu zakonskoj kontroli.

## **Član 94**

### **Sertifikat bezbednosti**

1. Da bi omogućio pristupanje železničkoj infrastrukturi, licencirano železničko preduzeće mora imati sertifikat sigurnosti u skladu sa zakonom. Sigurnosni sertifikat može da pokrije celu železničku mrežu na Kosovu, ili samo njen određeni deo.

2.Svrha je sigurnosnog sertifikata dokazivanje da železničko preduzeće ima formiran sistem menadžiranja bezbednosti i da ispunjava zahteve navedene u specifikacijama tehničke interoperabilnosti (SPI), drugim propisima EU, te pravilima nacionalne sigurnosti u cilju kontrole rizika i bezbednog operiranja u mrežu.

3.Bezbednosni sertifikat mora da sadrži:

3.1. opis koji potvrđuje prijem bezbednosnog sistema upravljanja železničkog preduzeća, u skladu sa zakonom. Prvi deo sertifikata odnosi se na opis sistema menadžiranja bezbednosti koji treba da se potkrepi u svim relevantnim delovima, naročito u preraspodeli odgovornosti unutar organizacije ili železničkog preduzeća. Tu treba se dokazati kako menadžment obezbeđuje kontrolu na različitim nivoima, kako su osoblje i njihovi predstavnici uključeni na raznim nivoima i kako da se obezbeđuje kontinuirano unapređenje sistema menadžiranja bezbednosti. Osnovni elementi sistema menadžiranja bezbednosti su:

3.1.1.bezbednosna politika koju donosi izvršni načelnik koja se saopštava svim zaposlenima;

3.1.2.kvalitativni i kvantitativni ciljevi organizacije povećanje i održavanje , planova i procedura za postizanje tih ciljeva;

3.1.3.procedure ispunjavanja postojećih tehničkih i operativnih standarda, novih i izmenjenih propisanih SIT ili nacionalnim bezbednosnim propisima u drugim relevantnim pravilima ili odlukama organa i procedura usklađivanja drugih standarda i uslova propisano životnim ciklusima opreme i poslovanja;

3.1.4.procedure i metodi procene rizika i sprovođenje mera kontrole rizika kada god dođe do promene u uslovima rada, ili novih materijala koji nameću nove rizike u infrastrukturi ili operiranju;

3.1.5.pružanje programa obuka osoblja i sistema kako bi se osiguralo kompetentnost osoblja i održavanja odgovarajućeg nivoa sprovođenja zadataka;

3.1.6.aranžmani za pružanje dovoljnih informacija u okviru organizacije, kada je to potrebno između organizacija koje rade u istoj infrastrukturi;

3.1.7.procedure i formati za konfiguraciju kontrole sigurnosnih vitalnih informacija.

3.1.8.procedure da bi osigurali da se nesreća, incidenata, ozbiljnim nesrećama i drugi opasni događaji prijave, istražuju i analiziraju, te preduzmu neophodne preventivne mere;

3.1.9.pružanje akcionih planove, upozorenje i informacije u hitnim slučajevima u skladu sa odgovarajućim javnim organima;

3.1.10.odredbe o redovnoj unutrašnjoj reviziji sistema menadžiranja bezbednosti.

3.2. opis koji potvrđuje prihvatanje odredbi koje je usvojila železničko preduzeće da ispuni specifične zahteve neophodne za siguran rad relevantne mreže. Aplikacije mogu obuhvatiti aplikacije u SIT i nacionalnim bezbednosnim pravilima, prihvatanje sertifikata osoblja i stavljanje u funkciji saobraćajnih sredstava koje koristi železničko preduzeće. Pružanje sertifikata bezbednosti specifičnog dela mreže, dela (b) dokumentaciju koju je podnelo železničko preduzeće:

3.2.1.dokumentacija železničke kompanije za SIT ili dela SIT i kada je relevantno, nacionalna bezbednosna pravila i druga pravila koja se primenjuju u svom poslovanju, osoblju i svojim prometnim sredstvima, te obezbeđivanje kompatibilnost sa sistemom menadžiranja bezbednosti;

3.2.2.dokumentacija železničke kompanije za različite kategorije osoblja, zaposlenog ili ugovorenog za rad, uključujući iskaze da ispunjavaju uslove SIT ili nacionalnih propisa i da su pravilno sertifikovani;

3.2.3.dokumentacija železničkog preduzeća za različite vrste prometnih sredstava koja se koriste za rad uključujući i dokaze da ispunjavaju uslove SIT ili nacionalnih propisa i da pravilno sertifikat. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2004/49 i Uredbom EU 653/2007 koje definišu procedure za dobijanje sertifikata bezbednosti na Kosovu.

4.Deo (a) bezbednosnog sertifikata izdato železničkom preduzeću osnovanom u jednoj državi EU treba da se zmatra važećom i na Kosovu, ako i ona i dalje važeća u zoni EU i u skladu sa kosovskim zakonima.

5.Organ nadležan za železničku bezbednost na Kosovu treba da bude osnovano u okviru Ministarstva, u skladu sa Direktivom EU 2008/110. Taj organ treba da obezbedi sertifikat u skladu sa odredbama ovog zakona. Organ, zadužen železničkom sigurnošću treba da izda sigurnosne sertifikate u roku od trideset (30) dana od dana podnošenja uredne prijave. Izdat bezbednosni sertifikat mora da naznači vrstu i obim poslovanja železničkih operiranja.

6.Železničko preduzeće koje aplicira za bezbednosni sertifikat na Kosovu, treba da nadležnom organu za izdavanje licenca podnosi dokumentaciju na albanskom, srpskom ili engleskom jeziku kojom dokaže da ispunjava zakonom propisane uslove.

7.Organ bezbednosti u drugoj državi gde železničko preduzeće planira da operira, treba da izda neophodne dodatne nacionalne sertifikacije nakon privere aplikacije železničkog preduzeća.

8.Bezbednosni sertifikat mora se obnoviti u intervalima koji ne prelazi pet godina. Isti se mora obnoviti delimično ili potpuno kad god se vrsta ili obim poslovanja suštinski menja.

9. Preduzeće koje je dobilo sertifikat bezbjednosti dužano je da bez odlaganja obavesti nadležni organ za svaku promenu u smislu relevantnih delabezbednosnih uslova. Zatim treba da obavesti nadležni organ bezbednosti kad god uvede nove kategorije osoblja ili voznog parka. Organ koji je odgovoran za pitanja bezbednosti može zahtevati da se relevantni delovi sertifikata bezbjednosti revidiraju na osnovu suštinskih izmena u okviru regulatora sigurnosti. Ako organ sigurnost dolazi do zaključka da nosilac sertifikata ne ispunjava dalje uslove za sertifikat, on mora poništiti prvi deo (a) i/ili drugi deo (b) sertifikata dajući razloge za svoju odluku. Organ koji je odgovoran za železničku bezbednost koji opozvao dodatni nacionalni sertifikat, o svojoj odluci odmah obaveštava organa koji je izdao sertifikat. Slično tome, organ bezbjednosti će opozvati sertifikat sigurnosti ako je jasno očigledno da vlasnik nije namenski koristio sertifikat koji mu je izdat kada je počeo sa radom.

10. Organ koji je odgovoran za pitanja bezbednosti dužan je da obavesti ministarstvo u roku od mesec dana da sertifikat koji je izdat, obnovljen, revidiraju ili ukinuti. Tu treba da se navodi ime i adresu železničkog preduzeća, datum, delokrug i validnost bezbednosnog sertifikata i u slučaju oduzimana, i razloge za to.

11. Odluke organa, nadležnog za pitanja bezbednosti, u vezi sa sigurnosnim sertifikatom, podležu sudskom razmatranju nadležnog suda.

## **PODODELJAK II**

### **Mašिनovođe i drugi personal**

#### **Član 95**

#### **Licence i sertifikati**

1. Sve mašिनovođe moraju imati neophodne kvalifikacije i podobnosti za upravljanje vozovima i za to imati sledeća dokumenta:

1.1. licenca koja dokazuje da mašिनovođa ispunjava minimalne zahteve u pogledu zdravlja, osnovnog obrazovanja i opšte profesionalne veštine. Licenca mora identifikovati mašिनovođu i organa koji je izdao sertifikat kao i rok važenja sertifikata. Licenca se mora uskladiti sa zahtevima u normativnim aktima u skladu sa Direktivom EU 2007/59 /.

1.2. jedan ili više sertifikata koji identifikuju infrastrukturu na kojoj je imalac dozvole ovlašćen upravljati i prevozna sredstva koja identifikuju vlasnika dozvole. Svaki sertifikat mora biti u skladu sa propisanim zahtevima normativnih akata u skladu sa Direktivom EU 2007/59 /.

2. Međutim, zahtev za imanje sertifikata za specifične delove infrastrukture ne primenjuju se kada drugi mašिनovođa koji poseduje važeći sertifikat za infrastrukturu sedi pored mašिनovođa koji apravlja vozom:

- 2.1. kada poremećaji u železničkim uslugama nameću promenu voznog pravca ili kada se održavaju određeni koloseci infrastrukture, specifikovani od menadžera infrastrukture;
  - 2.2. za hitne službe koje koriste vozovi iz prošlosti ;
  - 2.3. za hitne usluge roba pod uslovom da se menadžer infrastrukture slaže;
  - 2.4. za pružanje ili demonstriranje novog voza ili lokomotive;
  - 2.5. za ciljeve obuke ili ispitivanje mašinovođa. Korišćenje ove mogućnosti treba da bude dluka železničkog preduzeća i ne može se nametnuti od strane menadžera infrastrukture ili izrelevantnih nadležnih organa. Kada god se koriste dodatni mašinovođa kao što je navedeno gore, menadžer infrastrukture treba da bude obavešten unapred.
3. Sertifikat mora da odobri vožnje u jednoj ili više kategorija, i to:
- 3.1. kategorija: „A“: lokomotive za manovrisanje, vozovi radnika, pokretna sredstva za održavanje železnice i svih drugih lokomotiva koje se koriste za manovrisanje;
  - 3.2. kategorija B: prevoz putnika ili robe;
  - 3.3. sertifikat može sadržati ovlašćenje za sve kategorije, obuhvatajući sve zakonom predviđene kodove.
4. Nadležni organ za licenciranje mašinovođa i druge grupe, na Kosovu, treba da usvoji modele EU i pravila za licenciranje mašinovođa, sertifikata i overene kopije sertifikata.
5. Nadležni organ za licenciranje mašinovođa treba da preduzme sve neophodne mere radi sprečavanja falsifikovanja licenca i sertifikata, kao i sprečavanje pomešanja sa registrima navedenim u ovom zakonu.
6. Od strane nadležnog organa na Kosovu, zahtevati se:
- 6.1. da vodi evidenciju o svim izdatim, ažuriranim, obnovljenim, revidiranim, i prevaziđenim, suspendovanim, povučenim licencama ili licencama prijavljenim kao izgubljene, ukradene ili uništena. Ovaj registar treba da sadrži informacije za svaku licencu koja mora biti dostupna preko nacionalnog broja dodeljen svakom mašinovođi. Registar treba redovno da se osvežava novim podacima;
  - 6.2. da po opravdanom zahtevu pruži informacije o stanju licence za nadležne organe vlada drugih zemalja, naročito onih koje su članice SEETO sporazuma ili bilo kog mašinovođinog poslodavca.
7. Od svakog železničkog preduzeća infrastrukturu bi trebalo zahteva:



- 7.1. vođenje registra o svim izdatim, ažuriranim, obnovljenim, revidiranim, i prevaziđenim, suspendovanim, povučenim licencama ili licencama prijavljenim kao izgubljene, ukradene ili uništena. Registar treba da sadrži podatke propisane podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU 2007/59/ za svaki sertifikat i evidenciju vezano za periodične revizije. Registar treba redovno da se osvežava novim podacima;
- 7.2. saradnja sa nadležnim organom druge države, naročito članica SEETO-a gde mašinovođe mogu imati prebivalište, u cilju razmene informacija sa nadležnim organom i da se dozvoli pristup zatraženim informacijama;
- 7.3. pružanje informacije o sadržaju takvog uverenja adležnim organima drugih država, posebno članica SEETO-a, po njihovom zahtevu kada se to traži, kao rezultat njihovih transnacionalnih aktivnosti.
8. Mašinovođe moraju imati pristupa podacima o njima koji se vode i održavaju u registru nadležnih organa i železničkih preduzeća i treba bi im se da primerak tog zatraženog podatka.
9. Nadležni organ treba da usvoji parametre osnovnih registara takvih podataka radi registracije, njihovog formata i protokola za razmenu podataka, prava pristupa, dužina zadržavanja i iprocedure koje treba sprovesti u slučaju stečaja.
10. Nadležni organ, menadžer infrastrukture i železničko preduzeće treba da obezbedi da su pruženi registri i vrste operiranja takvih registara u skladu sa zakonom o zaštiti ličnih podataka. Licenca mašinovođe mora biti u ličnom vlasništvu nocioca.
11. Organ za licenciranje mašinista, koji izdaje licence za mašinate na Kosovu, vodi registar i pruža potrebne informacije. Misija, zadaci i procedure istog briše utvrđeni u skladu sa podzakonskim aktom i sa direktivom EU-a 2007/59.
12. Sertifikat mošinovođama izdaje železničko preduzeće koje ga zapošljava ili menadžer infrastrukture koji zapošljava ili ugovara mašinovođu. Sertifikati su vlasništvu preduzeća ili menadžera koji je izdao. Međutim, mašinovođe imaju pravo da prime primerak sertifikata. Sertifikati mošinovođama se moraju izdati od železničkog preduzeća koje ga zapošljava ili menadžer infrastrukture na albanskom, srpskom ili engleskom jeziku.
13. Geografska važnost:
- 13.1. sertifikat mošinovođe važi na čitavoj kosovskoj teritoriji i u drugim državama, uz konkretne sporazume između Kosova i drugih zemalja;
- 13.2. sertifikat mošinovođe važi na sam za infrastrukturu i prometna sredstva koja su u njemu navedena;
14. Sertifikat mošinovođe izdata u državama članicama EU, koji je validan, smatra se važećim na Kosovu ako je to u skladu sa zakonodavstvom na Kosovu.

## **Član 96**

### **Uslovi za dobijanje licence i sertifikata mašinovođe**

1. Da bi dobili licencu, aplikanti moraju ispuniti minimum zahteva iz ovog zakon. Da bi dobili sertifikat i da bi on bio validan, aplikanti moraju uz njega imati i licencu i ispune dole navedene minimalne zakonske zahteve.

2. Minimalna starosna dob aplikanta za dobijanje licence jeste najmanje dvadeset i dve (22) godine.

3. Osnovni uslovi za dobijanje licence:

3.1. aplikanti moraju imati najmanje završenu srednju školu i uspešno završenu osnovnu obuku. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje nivo obrazovanja i neophodne obuke za to;

3.2. aplikanti moraju obezbediti lekarsko uverenje o svojoj fizičko-zdravstvenom iz zdravstvene ustanove (to odlučuju države članice) koja je akreditovana ili priznata u skladu sa ovim zakonom. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje kriterije koje mora ispuniti lekarski pregled;

3.3. aplikanti moraju da pokažu profesionalne-psihološke sposobnosti, potvrdom izdatom od medicinske ustanove (to odlučuju države članice), akreditovane ili priznate u skladu sa ovim zakonom. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje kriterije koje mora ispuniti lekarski pregled;

3.4. aplikanti moraju da pokažu svoje opštu profesionalnu kompetentnost kroz polaganje stručnog ispita koji pokriva najmanje opšte predmete. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje opšte predmete ovog ispita.

4. Zahtevi za dobijanje sertifikata za mašinovođu :

4.1. aplikanti za sertifikat mašinovođe moraju poznavati albanski i srpski jezik;

4.2. aplikanti mora proći testi znanja i profesionalne kompetentnosti u vezi sa prometnim sredstvima za koja se traži sertifikat. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje opšte predmete ovog ispitivanja;

4.3. aplikanti mora proći testi znanja i profesionalne kompetentnosti u vezi sa železničkom infrastrukturom za koju se traži sertifikat. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2007/59 treba da propisuje opšte predmete ovog ispita, a po potrebi i jezička znanja;

4.4. aplikanti moraju preći obuku železničkog preduzeća ili menadžera infrastrukture o sistemu menadžiranja bezbednosti u skladu sa zakonom.

5.Svi osnovni zahtevi za dobijanje licence mašinovođe, moraju biti propisani podzakonskim aktom i u skladu sa Direktivom EU 2007/59 koja takođe treba da propisuje format sertifikata i licenca mašinovođa, kao i sadržaj registara licenca i sertifikata mašinovođa koje vodi nadležni organ, a dostupna su svim zainteresovanim stranama.

6.Nadležni organ treba da objavi proceduru koja se mora sprovesti za dobijanje licence:

6.1. zahtev za izdavanje licenca moraju se podneti nadležnom organu mašinovođe sami ili ustanove koje podnose u njihovo ime;

6.2. aplikacije, podnošene nadležnom organu mogu biti za izdavanje nove licence, za ispravku postojeće, za njeno obnavljanje ili dupliranje;

6.3. nadležni organ mora izdati licencu u najkraćem mogućem roku, a najkasnije u roku od mesec dana nakon dobijanja potrebne dokumentacije;

6.4. licenca treba da važi za deset (10) godina, ali je predmet periodične provere, inspekcije i nadgledanja;

6.5. Licenca se treba izdati samo u jednom originalnom primerku. Svako drugodupliranje originalne licence koju je izdao nadležni organ zabranjeno je.

7.Svaki železničko preduzeće i menadžer infrastrukturu treba da odredi svoje procedure za izdavanje i ažuriranje sertifikata u skladu sa ovim zakonom, kao deo sistema menadžiranja bezbednosti i žalbenog postupka koji mašinovođama omogućavaju da zahtevaju preispitivanje odluka o izdavanju, ažuriranja, suspenzija i oduzimanja sertifikata. U slučaju spora, stranke mogu uložiti žalbu tržišnom regulativnom organu ili bilo kom drugom nezavisnom organu.

8.Železničko preduzeće i menadžer infrastrukture treba da ažuriraju sertifikat, bez odlaganja, kad god vlasnik sertifikat dobija dodatna ovlašćenja u odnosu na prevozna sredstva ili infrastrukturu.

## **Član 97**

### **Periodične kontrole i nadgledanje**

1. Da bi posedovaoc zadržao važeću licence, on mora polagati periodične ispite i/ili testiranje. U odnosu na zdravstvene zahteve, minimalna frekvencija mora biti u skladu sa odredbama podzakonskog akta u skladu sa Direktivom EU 2007/59. Lekrski pregledi treba da se obavljaju pod nadzorom priznatih lekara ili u ustanovu. Što se tiče opšteg stručnog znanja potrebno je instalirati stalni trening kako bi se zadržala kompetentnost osoblja u skladu sa detaljima propisanim podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU 2007/59. Kada se obnavlja licenca, nadležni organ mora potvrditi pruženim registrom da mašinovođa ispunjava uslove.

2. Da bi posredovao zadržao važeću licencu, on mora polagati periodične ispite i/ili testiranje. Broj takvih ispita i/ili testiranja utvrđuje železničko preduzeće ili menadžer infrastrukture, upošljavajući radnika ili mašinovođu u skladu sa svojim sistemom za nadziranje bezbednosti, poštujući minimalan broj ispita i/ili testiranja propisan podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU 2007/59. Za svaku od ovih ispita, dotična ustanova mora potvrditi izjavom i registrom da je mašinovođa ispunio zahteve.

3. Železnička preduzeća i menadžeri infrastrukture moraju proveriti i obezbediti se da su licence i sertifikati zaposlenih ili ugovorenih mašinovođa validni. Oni moraju postaviti sistem nadgledanja njihovih mašinovođa. Ako rezultati takvog nadzora su upozoravajući za mašinovođu i njegovu radnu kompetentnost, te produženju njegove licence ili sertifikata, železničko preduzeće i menadžeri infrastrukture moraju preduzeti hitne mere.

4. Kada mašinovođa prestaje da radi za železničko preduzeće ili za menadžera infrastrukture, on mora obavestiti nadležni organ bez odlaganja. Licenca mora ostati na snazi pod uslovom da se obavljaju periodične kontrole.

5. Sertifikat se mora anulirati, kada vlasnik ne vrši ne obavlja dužnost mašinovođa. Međutim, vlasnik mora dobiti kopiju sertifikata i sva dokumenta koja dokazuju obuku, kvalifikacije, iskustvo i stručnost. Kada se mašinovođa izdaje saertifikat, železničko preduzeće ili menadžer infrastrukture mora uzeti u obzir sva ova dokumenta.

6. Nadležni organ može u svakom trenutku proveriti vozove koji operiraju u prostoru njegove nadležnosti, sa aspekta imanja uredne dokumentacije mašinovođa, u skladu sa ovim zakonom.

7. Nadležni organ može postaviti pitanja u skladu sa ovim zakonom, mašinovođi, železničkom preduzeću, menadžeru infrastrukture, ispitivaču i centru za obuku koji obavljaju svoje aktivnosti u prostoru koji je pod njegovom jurisdikcijom. Ako nadležni organ nalazi da mašinovođa ne ispunjava jedan ili više potrebnih uslova, onda on treba da preduzmu mere, kao što su suspenzija licence. Prekid voznog saobraćaja može se odlučiti posle pristupka organa koji je mašinovođa izdao sertifikat.

8. Na Kosovu, nadležan organ za kontrolu i praćenje mašinovođinih licenca jeste Kosovska železnička agencija.

## **Član 98**

### **Pristupanje opremi za trening mašinovođa**

1. Železnička preduzeća koja apliciraju za sertifikat sigurnosti moraju imati ravedan i nediskriminatorni pristup u opremi za obuku mašinovođa i otpravnike vozova, kad god su takve obuke potrebne za ispunjavanje uslova za sertifikaciju. Usluge koje se pružaju moraju obuhvatiti odgovarajuću linijsku obuku i znanje, pravila i procedure rada, signalni sistem komandovanja, kontrole i hitne procedure koje se primenjuju u operativnim linijama. Menadžeri Infrastrukture i njegovo osoblje koje obavlja vitalne bezbednosne poslove bi takođe trebalo da ima pravo ne nediskriminatorni pristup opremi za obuku.

Ako se usluge obuke ne obuhvataju ispite i izdavanje sertifikata, železnička preduzeća moraju da imaju pristup tim sertifikatima, ako je to uslov bezbednosnog sertifikata.

2. Ako su mogućnosti za obuku dostupni su preko usluga jednog železničkog preduzeće ili menadžera infrastrukture, iste moraju biti dostupne i drugim železničkim preduzećima sa razumnim i nediskriminatorским cenama, u skladu sa kostom i sa minimalnim profitom.

3. Prilikom regrutacije novih mašinovođa, osoblja voznih posada i osoblja koja obavljaju vitalne bezbednosne zadatke, železnička preduzeća mora biti u stanju da uzmu u obzir sve njihove obuke, kvalifikacije i iskustva, stečena ranije kod drugih železničkih preduzeća. Iz tih razloga, ova lica imaju pravo na pristup i dobijanje kopije svo komunikacije vezano za dokumenta kojima se dokazuje njihova kvalifikacija, obuka i iskustvo.

4. Svako železničko preduzeće i menadžer infrastrukturne moraju biti odgovorni za nivo obuke i kvalifikacije svog osoblja koje obavlja bezbednosne poslove.

5. Na Kosovu je železnički tržišni regulativni organ nadležan za nadgledanje tih uslova, za odredbe o treningu mašinovođa, naročito za proveru da li odredbe treninga zadovoljavaju zahteve SIT.

## **Član 99**

### **Opšti uslovi rada ostalog železničkog osoblja pored mašinovođa**

1. Osoblje železničkog sektora na Kosovu je zaposlen statusom službenika u javnom sektoru pod posebnim ugovorima preduzeća.

2. Organizovanje radnog vremena službenika u železničkom sektoru mora se podvrgavati sledećim minimalnim bezbednosnim i zdravstvenim zahtevima, naročito sa aspekta noćnog rada:

2.1. svaki radnik ima pravo na naminimalni dnevni odmor jedanaest (11) sati, u toku dvadeset i četiri (24) sata;

2.2. kada je radni dan duži od šest (6) sata, svaki radnik ima pravo na odmor, koji je određen kolektivnim ugovorom;

2.3. za svaku sedodnevni period, svaki radnik ima pravo na neprekidni odmor četiri (24) sata, plus jedanaest (11) sata dnevno odmora, u skladu sa gore navedenim;

2.4. imajući u vidu potrebu zaštite zdravlja i sigurnost radnika:

2.4.1. period nedeljnog radnog vremena je ograničeno zakonom, administrativnim odredbama ili uredbama ili kolektivnim ugovorom ili sporazumom između dve industrijskih strana;

2.4.2. prosečno radno vreme za svaki sedmodnevni period, uključujući i prekovremeni rad, ne prelazi četrdeset i osam (48) časova;

2.5. svaki radnik ima pravo na plaćeni godišnji odmor od najmanje četiri (4) nedelja, u skladu sa uslovima iz ovog prava, te odobravanja takvog odsusta, propisano nacionalnim zakonskim propisima i/ili praksom;

2.6. minimalni period plaćenog godišnjeg odmora ne može se nadoknaditi novcem, sem kada je radnik prekinuo radni odnos.

2.7. kada se ima u obzir noćni rad:

2.7.1. broj radnih časova noćnog rada ne sme prelaziti prosek osam radnih časova u 24-časovnom periodu;

2.7.2. noćni radnici čiji rad iziskuje posebne fizičke ili psihičke napore i izložen je opasnosti ne smeju raditi više od osam (8) časova u 24 - časovnom periodu;

2.8. rad koji uključuje posebne opasnosti ili teške fizičke ili psihičke napore mora se u sporazumu sa preduzećem, obzirom na posebne efekte i opasnosti noćnog rada;

2.9. noćnim radnicima mora se obezbediti besplatna zdravstvena kontrola u skladu sa medicinskom poverljivim principima. Ako noću radnici imaju zdravstvene tegobe zbog noćnog rada, oni moraju se prerasporediti kad god je to moguće na dnevni rad koji mogu bez takvih problema obaviti;

2.10. noćnim radnicima i radnicima koji rade u smenama mora se obezbediti zdravno osiguranje u skladu prirodom njihovog posla;

2.11. specifični uslovi rada za osoblje koje provodi radno vreme u voznoj posadi čija je aktivnost vezana za red vožnje zbog obezbeđivanja kontinuiteta i ispravnosti saobraćaja, definisane su pravilnikom o personalu;

## **POGLAVLJE VII BEZBEDNOST ŽELEZNIČKOG SISTEMA**

### **Član 100 Bezbednosni principi**

1. Ministarstvo mora obezbediti da se železnička sigurnost uopšte održava, kada je opravdano i praktično i da se stalno poboljšava u skladu sa zakonodavstvom EU-a, sa promenama, tehničkim i naučnim dostignućima i da se prioritet daje prevenciji teških

nesreća. Ministarstvo mora obezbedi da se pravila sigurnosti postavljaju, primene i sprovede otvoreno i bez diskriminacije.

2. ŽRO treba da obezbedi mere razvoja i unapređenja železničke bezbednosti, i uzme u obzir nužnost osnovanog pristupa sistemu.

3. ŽRO mora obezbedi da se odgovornost za bezbedno funkcionisanje železničkog sistema i kontrola rizika postavljena od strane menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća, i da ih obavezuje na sprovođenje neophodne mere kontrole rizika, kada je potrebno u međusobnoj saradnji na sprovođenju nacionalnih sigurnosnih propisa i uspostave sistem menadžiranja sigurnosti u skladu sa ovim zakonom. Bez prejudiciranja građanske odgovornosti, svaki menadžer infrastrukture i železničko preduzeće moraju biti odgovorni za svoj sistemski deo i njegov bezbedan rad, uključujući nabavku materijala, ugovaranje usluga za korisnike, potrošače, zaposlene i trećih strana.

4. To ne prejudicira odgovornost svakog proizvođača, dobavljača održavanje, održavanje vagona, pružilaca usluga i organizaciju nabavke radi nabavke protnih sredstava, instalacija, prateće opreme i opreme, te usluga koje oni pružaju u skladu sa zahtevima i navedenim uslovima za korišćenja, kako bi one mogle staviti na korišćenje snihove strane u skladu sa uslovima i zahtevima korišćenja kako bi mogle da se stave u sigurnoj funkciji od železničkog preduzeća i/ili menadžera infrastrukture.

## **Član 101**

### **Sigurnosni pokazatelji, metodi i ciljevi**

1. Zajednički sigurnosni pokazatelji. U cilju lakše procene ostvarivanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva, razvijenih u EU (SZC) i pružanja ukupnog praćenje razvoja železničkog sigurnosti, organ koji je odgovoran za sigurnost treba da prikupljanja informacije za zajedničke sigurnosne pokazatelje ( ZSP) kroz godišnji izveštaj. ZSP treba da budu odrede u skladu sa definicijom EU i sačini predlog njihovog korišćenja od ministarstva .

2. Zajedničke sigurnosni metodi:

2.1. zajednički sigurnosni metodi (ZSM) razvijeni od EU-a, objavljeni u Službenom Listu EU-a, treba da se smatraju kao osnova za železničku sigurnost na Kosovu i treba ih koristiti organi, nadležni za železničku sigurnost;

2.2. ZSM, razvijeni u EU propisuju kako se postiže nivo sigurnosti i sigurnosni ciljevi, u skladu sa ostalim sigurnosnim zahtevima koji su elaborirani i dfinirani, i to:

2.2.1. procena rizika, metodima evaluacije;

2.2.2. metodi za procenu kompatibilnosti sa bezbednosnim zahtevima, sertifikatima sigurnosnim ovlašćenjima, izdatih u skladu sa ovim zakonom;

2.2.3. dok one nisu još potpuno pokrivena SIT metodi za kontrolu strukturni podsistemi trans-evropskog železničkog sistema velikih brzina i konvencionih železničkih sistema, operiraju se i održavaju u skladu sa relevantnim i suštinskim zahtevima.

2.3. ZSM, razvijeni od EU-a moraju se uzeti kao osnova za menadžiranje železničke sigurnosti na Kosovu. Oni se moraju propisati podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU 2004/49 i 2008/10, i drugim propisima EU koje je razvila Evropska Železnička Agencija;

2.4. Ministarstvo treba da izvrši neophodne ispravke nacionalnih sigurnosnih pravila železničkog sistema na Kosovu u svetlu ZSM, razvijenih u EU, i propisanih gore navedenim podzakonskim aktom.

### 3. Zajednički sigurnosni ciljevi:

3.1. zajednički sigurnosni ciljevi (ZSC) uz procenu njihovog koštanja i dobiti, pokazatelji njihovih implikacija u privredi i u socijalnom aspektu, treba da se smatraju kao osnova za železničku sigurnost na Kosovu i predložiti kao ciljevi te vrste na Kosovu od organa zaduženog za železničku sigurnost. Oni treba da definišu nivo bezbednosti da koje je potrebno postići najmanje od raznih delova sistema evropski železnica i sistema u celosti;

3.2. Ministarstvo mora uložiti maksimalne napore neophodnog amandmandovanja pravila nacionalne bezbednosti radi postizanje zajedničkih ciljeva železničke bezbednosti, u skladu sa nivoima u EU. To se mora propisati podzakonskim aktom CPS u skladu sa Direktivom EU 2004/49 i 2008/10 .

## **Član 102**

### **Nacionalna sigurnosna pravila**

1. Ministarstvo mora na predlog organa nadležnog za sigurnost, odrediti obavezna nacionalna pravila nacionalne sigurnosti i starati se da se ona objave na albanskom, srpskom i engleskom jeziku te satviti ih na raspolaganju menadžerima infrastrukture infrastrukture i železničkih preduzeća, aplikantima sertifikata sigurnosti i ovlašćenja na jeziku koji će biti jasna za sve stranke obuhvaćene u procesu. Ta pravila treba da budu dostupna na internetskom sajtu organa nadležnog za pitanja bezbednosti.

2. Nacionalni sigurnosni propisi moraju da sadržavaju sledeće:

2.1. generalni tehnički uslovi koji se moraju ispuniti u toku projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije, uklanjanja i održavanja integralnih delova železničke infrastrukture kako bi se obezbedio siguran železnički saobraćaj;

2.2. metodi i procedure održavanja prevoznih sredstava, način vođenja evidencija održavanja prevoznih sredstava, te uslovi koji se moraju ispuniti lica koja održavaju prevozna sredstva;



- 2.3. oprema službenih prostorija menadžera infrastrukture;
  - 2.4. pravila sigurnog železničkog saobraćaja u smislu prevoznih sredstava, njihovo korišćenje i regulisanje železničkog saobraćaja;
  - 2.5. procedure za dobijanje licence za regulisanje železničkog saobraćaja;
  - 2.6. železnički čvorovi sa putevima u pogledu sigurnog železničkog saobraćaja;
  - 2.7. zadaci i odgovornosti železničkog osoblja koje direktno učestvuje u železničkom saobraćaju;
  - 2.8. unutrašnji red i zaštita železničke infrastrukture i prevoznih sredstava;
  - 2.9. identifikacija objekata od posebnog značaja za bezbednost železničkog saobraćaja;
  - 2.10. uslovi koje moraju ispunjavati železnički radnici;
  - 2.11. transport za lične potrebe;
  - 2.12. posebne bezbednosne mere.
3. Podzakonskim aktom moraju se definisati sigurnosna nacionalna pravila o železničkom sektoru na Kosovu;

4. Ministarstvo mora se blagovremeno konsultovati sa svim zainteresovanim stranama, ako želi da predstavlja nova nacionalna pravila koja zahtevaju nacionalnu sigurnost veću od zajedničkih bezbednosnih ciljeva razvijenim u EU ili u okviru SEETO-a.

### **Član 103**

#### **Sistem menadžiranja bezbednosti**

1. Menadžeri infrastrukture i železnička preduzeća moraju formirati sopstvene sisteme za menadžiranje sigurnosti kako bi se osiguralo da železnički sistem ostvari zajedničke ciljeve bezbednosti u skladu sa nacionalnim bezbednosnim pravilima i bezbednosne zahteve navedene u SIT primenjivati relevantne delove ZSM -a

2. Sistem menadžiranja bezbednosti mora ispuniti sve zahteve sigurnosti i sadrži elemente koji se odnose na bezbednost železničkog sistema prilagođen svojoj prirodi, kao i obimu i drugim uslovima zahtevane aktivnosti. Mora obezbediti kontrolu svih rizika koji prate aktivnosti menadžera infrastrukture ili železničkog preduzeća, uključujući i održavanje, materijal i korišćenje ugovarača. Bez prejudiciranja postojećih nacionalnih i međunarodnih pravila odgovornosti, sistem menadžiranja bezbednosti treba takođe uzeti u obzir kada je to moguće i opravdano rizik koji proizilazi iz rezultata aktivnosti drugih strana .

3. Sistem menadžiranja sistema sigurnosti nekog menadžera infrastrukture mora uzeti u obzire fakte poslovanja različitih železničkih preduzeća u mreži i obezbediti odredbu koja omogućava svim železničkim preduzećima da rade u skladu sa SIT i nacionalnim sigurnosnim pravilima navedenim u njihovim sertifikatima sigurnosti. Štaviše treba razvijati i koordinirati procedure za vanredne situacije menadžera infrastrukture i svih železničkih preduzeća koja posluju u njegovoj infrastrukturu.

4. Sistem menadžiranja sigurnosti mora se potkrepiti u svim relevantnim delovima i propisuje odgovornosti u okviru organizacije menadžera infrastrukture željezničkog prevoza. Sistem menadžiranja sigurnosti treba da propisuje metod kontrole na rasnim rukovodećim nivoima, ulogu osoblja na svim nivoima, te kako vrši stalne ispravke sistema.

5. Osnovni elementi sistema menadžiranja sigurnosti su sledeći:

5.1. dokument koji propisuje sigurnosnu politiku, usvojen od menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća od visokih predstavnika izvršne vlasti. Ova politika treba da bude dostupna svim zaposlenima.

5.2. opis kvalitativnih i kvantitativnih ciljeva organizacije radi održavanja i poboljšanja bezbednosnih planova i postupaka za ostvarivanje takvih ciljeva.

5.3. opis procedura za ispunjenje postojećih standarda, novih i poboljšanih tehničkih i operativnih ili drugih uslova propisanih u SIT-a za nacionalnu sigurnost. Nacionalna sigurnosna ravila iz drugih uodluka nadležnih organa i metoda korišćenja uređaja i obavljanje poslova;

5.4. opis postupaka i metoda za procenu rizika i sprovođenje mera za kontrolu rizika, kad god se uslovi poslovanja menjaju ili novi materijali predstavljaju nove opasnosti sa železničku infrastrukturu ili operiranja;

5.5. opis programa obuke za osoblje da bi se dokazao održavanje i razvoj kompetentnosti osoblja;

5.6. opis informacija unutar organizacije radi domenstriranja distribucije informacija u vezi sa sigurnosnim planovima i sigurnosnim procedurama i kada je to moguće opis kako se informacije razmenjuju u vezi sa bezbednosnim planovima i bezbednosne procedure između organizacija koje rade u istu železničku infrastrukturu.

5.7. opis procedure i forme za evidentiranje podataka bezbednosti, opisujući procedure za informacije o kontrolu sigurnosti kada je to potrebno kao poverljive.

5.8. opis procedura kako bi se obezbedilo da nesreće, incidenti, opasna klizanja i drugi događaji pravilno prijavljeni, ispitani i analizirani i da su preduzete preventivne mere;

5.9. akcioni planovi za vanredne situacije i menadžiranje kriznih situacija na osnovu saradnje sa nadležnim organima.

5.10. opis nastavka periodičnih internih revizija sistema menadžiranja sigurnosti .

6. Svake godine, svi menadžeri infrastrukture i železnička preduzeća, pre 30. juna treba da godišnji izveštaj sigurnosti za prethodnu godinu podnesu organu sigurnosti, nadležnim za bezbednost. Bezbednosni izveštaj treba da sadrži:

6.1. informacija o tome koliko postignuti zajednički ciljevi sigurnosti organizacije i o rezultatima plana bezbednosti;

6.2. razvoj nacionalnih indikatora bezbednosti i zajedničke bezbednosti instrumenata navedenih u ovom zakonu ukoliko je to relevantno za izveštavanje organizacije;

6.3. rezultati unutrašnje revizije sigurnosti;

6.4. opažanja nedostataka i loše funkcionisanje rada menadžera železničke infrastrukture koja može biti relevantna sigurnosnom organu.

7. Precizniji opis uslova, procedura i testova mora se propisati podzakonskim aktom u skladu sa Direktivom EU 2004/49.

#### **Član 104** **Sigurnosni sertifikati i ovlašćenja**

1. Svako železničko preduzeće koje ima licencu mora da dobije sigurnosni pre odobrenja prava na pristup železničkoj infrastrukturi. Svrha bezbednosnog sertifikata jeste da obezbedi dokaz da je železničko preduzeće ustanovila sistem menadžiranja sigurnosti i da može zadovoljiti uslove propisane u SIT i zakonodavstvom EU i pravilima nacionalne bezbednosti u pružanju usluga sigurnog prevoza u mreži.

2. Svaki menadžer zajedničke infrastrukture treba da preuzme ovlašćenja bezbednosti. Ovlašćenje sigurnosti sadrži:

2.1. opis koji potvrđuje prijem sistema menadžiranja infrastrukture,

2.2. opis koji potvrđuje prijem odredaba menadžera infrastrukture o ispunjavanju specifičnih zahteva neophodnih za projektovanje, održavanje i bezbedan rad železničke infrastrukture, uključujući, po potrebi, održavanje i funkcionisanje kontrole saobraćaja i signalnog sistema .

3. Svako železničko preduzeće mora se opremiti sertifikatom (deo a i deo b) pre nego što pristupi železničkoj infrastrukturi .

4. Sve učesnici tržišta koji su opremljeni bezbednosnim sertifikatima, i bezbednosni ovlašćenjem treba da prate da li ispunjavaju zahteve svojih sertifikata i ako je potrebno preduzmu korektivne radnje.

5. Organa, zadužen za železničku sigurnost treba da bude slobodan da sprovede inspekcije i istrage koje su neophodne za obavljanje svoje dužnosti i treba da ima pristup svim relevantnim dokumentima i objekata, instalacijama i opremi menadžera infrastrukture i železničkih preduzeća.

6. Organa, zadužen za železničku sigurnost i za izdavanje sertifikata sigurnosti na Kosovu treba da bude nacionalni organ sigurnosti.

## **POGLAVLJE VIII**

### **Sigurnosni zahtevi**

#### **Član 105**

#### **Opšti sigurnosni zahtevi železničkih sistema i podsistema**

1. Svi železnički podsistemi moraju ispuniti opšte sigurnosne uslove propisane ovim zakonom:

1.1. projektovanje, izgradnja ili montiranje, održavanje i nadgledanje bezbednosti, naročito komponente uključene u kretanju vozova moraju biti takva da garantuju bezbednost na svim nivoima koji odgovara zajedničkim ciljevima bezbednosti za železničkog sektora uključujući i one u specifičnim teškim situacijama;

1.2. parametri koji se tiču ukontakta točak/kolosek moraju ispuniti neophodnu stabilnost radi bezbednog kretanje sa maksimalnom ovlašćenom brzinom. Parametri uređaja kočenja moraju obezbediti moguće zaustavljanje na predviđenoj distanci pri maksimalnoj ovlašćenoj brzini;

1.3. korišćene komponente moraju izdržati normalno i izuzetno opterećenje koje su navedene u toku službe. Sigurnosne posledice aksidentalnog događaja moraju se ograničiti adekvatnim sredstvima;

1.4 projektovanje postavljene instalacije pokretnih sredstava te izbor korišćenog materijala treba da teži ograničenju generisanja, proširenja i efekata vatre i dima u slučaju požara;

1.5. uređaji koje korisnici teže da ga koriste su namenjeni treba da se dizajniraju na način da ne ometaju bezbedno funkcionisanje uređaja ili zdravlja i sigurnost ako se isti koristi na način propisan i u skladu sa datim uputstvima.

## **Član 106**

### **Specifični sigurnosni zahtevi za svaki železnički podsistem**

1. Tehničke specifikacije za interoperabilnost se pripremaju i izdaju na nivou EU kako bi se pripremi prostor Jedinstvenog železničkog prostora i kao takve predstavljaju glavnu osnovu železničke bezbednosti na Kosovu.
2. Za svaki podsistem definisan ovim zakonom i tehničke specifikacije interoperabilnosti na Kosovu mora izdati ŽRO, u skladu sa osnovnim sigurnosnim zahtevima.

## **Član 107**

### **Kompatibilnost svih železničkih podsistema sa zahtevima sigurnosti SIT**

Svi železnički podsistemi, prevozna sredstva, instalacije, pomoćni uređaji, oprema i usluge, moraju se uskladiti sa bezbednosnim zahtevima SIT-a i nacionalnim bezbednosnim pravilima. Ovi bezbednosni zahtevi moraju biti ispunjeni tokom izvođenja aktivnosti menadžera željezničke infrastrukture i/ili železničke preduzeća, bez obzira na odgovornost proizvođača, održavaoca, vlasnika, pružaoca usluga i trgovaca podsistema i komponenti.

## **Član 108**

### **Ovlašćenje za uspostavljanje činilaca interoperabilnosti na tržištu**

1. Komponenti interoperabilnosti treba da postave na tržištu samo ako oni omogućavaju interoperabilnost kojim bi se postiglo u okviru železničkog sistema, dok u isto vreme ispune neophodne uslove i kada se oni koriste u svojim zonama, te instalirani su i održavani na adekvatan način.
2. Komponenti interoperabilnosti, uzimajući u obzir izjavu uaglašavanja ili prilagođavanja Evropskoj komisiji treba posmatrati u skladu sa zahtevima propisanim u ovom zakonu.
3. Da bi se dobila ova izjava Evropske komisije o saglasnosti ili prilagođavanja za korišćenje komponente interoperabilnosti proizvedene na Kosovu, biće moguće ukoliko proizvođač ili njegov ovlašćeni predstavnik smešten u Evropskoj uniji primenjuje za takvu izjavu dokazujući da je komponenta u skladu sa odredbama utvrđenim u tehničkim standardima za interoperabilnost. Kada tehnički standard interoperabilnosti to zahteva, procena usaglašenosti ili podobnosti za korišćenje interoperabilnosti treba da se sastoji od informacijskog organa, proizvođača ili njegovog ovlašćenog predstavnika u Evropskoj uniji koji su podneli zahtev.
4. Komponenti interoperabilnosti mogu dobiti deklaraciju o usaglašenosti i pogodnosti za korišćenje ako proizvođači konkurišu za takvu izjavu, a posle moguće neophodne procene nacionalnog akreditacionog organa o usaglašenosti sa tehničkim specifikacijama

komponenti interoperabilnosti, u skladu sa zakonima Kosova. Takve izjave o saglasnosti i podobnosti u odsustvu sporazuma sa drugim državama , treba da važi samo na Kosovu.

## **Član 109**

### **Odobrenje za stavljanje u funkciji strukturnih podsistema na Kosovu**

1. Za stavljanje u službu svakog podsistema menadžera železničke infrastrukture ili železničkog preduzeća mora se dobiti odobrenje od nadležnog organa sigurnosti.

2. Da bi se ovo odobrenje dobilo za stavljanje u funkciji podsistem, podnosilac mora da dokaže da je podsistem projektovan, izgrađen i instaliran na takav način da u skladu sa, osnovnim zahtevima kada integriše u železnički sistem. Konkretno, podnosilac zahteva mora dokazati:

2.1. tehničku kompatibilnost podsistema sa sistemom koji je integrisan;

2.2. sigurna integracija podsistema u uželezničkom sistemu;

2.3. usklađenost podsistema sa tehničkim specifičnim odredbama za interoperabilnost operimom i održavanjem.

3. Strukturni podsistem će se smatrati interoperabilnim i da ispunjava osnovne bezbednosne zahteve ako je pokriven deklaracijom o proveru.

4. Deklaracija EK o proveru železničkih podsistema može važiti na Kosovu ako je to u skladu sa zakonom Kosova.

5. Zadatak nacionalnog akreditiranog organa, odgovornog za verifikaciju podsistema treba da počne u fazi dizajna i pokriva celi vremenski period tokom proizvodnje kroz fazu prijema pre nego što podsistem satvi u funkciji. On takođe treba da obuhvati proveru sa sistemom povezivanja u kome se inkorporiše.

6. Nacionalni akreditovani organ treba da bude odgovoran za izradu tehničke dokumentacije koja treba da prati deklaraciju za verifikaciju. Ova tehnička dokumentacija mora da sadrži svu neophodnu dokumentaciju koja se odnosi na karakteristike podsistema i po potrebi sva dokumenta koja dokazuju usaglašenost elemenata interoperabilnosti. Takođe, bi trebalo da uključi sve elemente u vezi sa stanjem i ograničenjem koja se odnose na obavljanje usluga, stalni ili rutinski nadzor, prilagođavanje i održavanje.

7. U slučaju obnavljanja ili osnivanje jednog podsistema, ugovarajuća jedinica ili proizvođača trebalo da autoritetu nacionalne sigurnosti dostavljaju dokumentaciju koja opisuje projekat. Posle egzaminacije, će odlučiti da li obim posla zahteva novo odobrenje za uključenje u uslgu .

8. Registar infrastrukture treba da se održava, ažurira i objavljuje. Ovaj registar treba da predstavlja osnovne karakteristike svakog podsistema ili dela podsistema koji su uključeni, i njihove korelacije sa funkcijama koje su navedene u važećim tehničkim

specifikacijama interoperabilnosti. Dakle, svaku tehničku specifikaciju interoperabilnost treba da ukaže kakvu informacije treba uključiti u registar infrastrukture.

9. Na Kosovu, registar infrastrukture treba da bude održavan i ažuriran od svakog menadžera infrastrukture osnovan na Kosovu, pod nadzorom ŽRo sa doprinosom organa, odgovornog za železničku bezbednost.

10. Podzakonski akt u skladu sa Direktivom EU 2004/49 treba da propisuje procedure, dokumenta i testove koji se moraju prezentirati u cilju dobijanja odobrenja za stavljanje u službu železničkog strukturnog podsistema na Kosovu.

## **Član 110**

### **Ovlašćenje za stavljanje prevoznih sredstava u funkciji**

1. Pre nego što se koristi u mreži, mora se odobriti stavljanje u službi prevoznog sredstva.
2. Prevoznom sredstvu za koje će se staviti u funkciji prevoza, daće se ovlašćenje od organa, nadležnog za železničku sigurnost, kada su svi strukturalni podsistemi istoga ovlašćeni stavljanje u podonu, nakon procedura procene i i provere tehničkog stanja interoperabilnosti. ŽRO je nadležan za davanje odobrenja za stavljanje u funkciji datog železničkog sredstva uz saglasnost organa za sigurnost koji je odgovoran za tehničku kontrolu i usklađenost između podsistema vozila i njegove sigurne integracije kao i tehničku usklađenost između prevoznog sredstva i mreže, te tehničku usklađenost sa drugim nacionalnim propisima.
3. Prevoznom sredstvu koje ima ovlašćenje, treba mu dati odobrenje za stavljanje u pogonu, na osnovu deklaracije o usaglašenosti tipa bez dalje provere.
4. Ovlašćenja za stavljanje prevoznih sredstava u funkciji, koje je izdato od zemalja EU-a i zemalja s kojima Kosovo ima poseban sporazum treba smatrati kao validnim ako su u skladu sa kosovskim propisima.
5. Zemlje koje imaju poseban sporazum sa Kosovom moraju priznati ovlašćenje za uključivanje u prevozu prevoznih sredstava koje je za to ovlastio nadležni organ za pitanja železničke sigurnosti na Kosovu.
6. Ako organ, nadležan za pitanja železničke sigurnosti na Kosovu odbija ili ukine sporazum za stavljanje u funkciji prevoznog sredstva, odluka mora biti detaljno obrazložena.
7. Podzakonski akta u skladu sa Direktivom EU 2004/49 i 2008/110 će propisati procedure o prvim odobrenjima pre uvođenja u funkciji prevoznog sredstva u skladu ili ne sa tehničkim specifičnostima interoperabilnosti, kao i dodatne modele i ovlašćenja izjave tipa konformiteta.
8. Nacionalni broj prevoznog sredstva i nacionalni registara prevoznog sredstva;

8.1. svako prevozno sredstvo stavljeno u funkciji na Kosovu mora imati nacionalni broj prevoznog sredstva koji se daje prolikom izdavanja ovlašćenja za stavljanje u funkciji datog prevoznog sredstva;

8.2. ako je prevozno sredstvo ovlašćeno u EU, prvi podnosilac zahteva za odobrenje će biti odgovoran za ulazak Prevoznog Sredstva sa Evropskim Brojem, koji se mora priznati i na Kosovu;

8.3 registar ovlašćenih prevoznih sredstava na Kosovu moraju se održavati i ažurirati. Ovaj registar treba da budu dostupan organu koji je odgovoran za železničku bezbednost na Kosovu i organu za istragu nesreća. On takođe mora biti dostupan za bilo koji legitimni zahtev tržišnog regulativnog organa, železničkim preduzećima i menadžeru infrastrukture, kao i drugim licima i organizacijama;

8.4. registar mora da sadržiti najmanje sledeće informacije za svako ovlašćeno sredstvo za prevoz na Kosovu:

8.4.1.nacionalni broj prevoznog sredstva;

8.4.2.referenciju za izjavu provere organa koji ga je izdao;

8.4.3.identifikaciju vlasnika i posedovaoca istoga;

8.4.4.ograničenja kao treba da se prevozno sredstvo koristiti;

8.4.5.odgovornu ustanovu za održavanje;

8.5. ŽRO će biti odgovoran za brojanje vagona i vodi evidenciju o vozilima uvedenim u upotrebi na Kosovu, zajedno sa Nacionalnim organom za sigurnost.

### **Član 111**

#### **Kompatibilnost interoperabilnosti, sigurnosna ovlašćenja menadžera infrastrukture i sigurnosni sertifikati železničkih preduzeća**

1. Nakon prijema odobrenja za stavljanje u funkciji strukturalnih podsistema, menadžer infrastrukture treba da bude u stanju da aplicira za njegovo sigurnosno odobrenje.

2. Nakon prijema ovlašćenje za stavljanje prevoznog sredstva u funkciji, železničko preduzeće mora biti u stanju da aplicira za sigurnosno odobrenje.

### **Član 112**

#### **Održavanje prevoznih sredstava**

1. Svaki sredstvo prevoza, pre ulaska u funkciji ili stavljanja u mreži mora imati odgovornog entiteta za održavanje taj entitet treba da bude upisan u registar ovlašćenih prevoznih sredstava na Kosovu.



2. Entiteti, zaduženi za održavanje prevoznih sredstava mogu biti železničko preduzeće, menadžer infrastrukture ili vlasnik tih sredstava.

3. Taj entitet mora da obezbeđuje da prevozna sredstva za koja je zadužen da ih održava biti u mogućnosti da garantuje da su sredstva prevoza u sigurnom stanju za prevoz i da mogu da saobraćaju. Dakle, entitet zadužen za održavanje treba da obezbedi da su vozila održavana u skladu sa:

3.1. dokumentacijom održavanja za svako prevozno sredstvo;

3.2. postavljenim uslovima, uključujući i pravila održavanja i pružanja tehničke specifikacije interoperabilnosti.

4. Entitet, odgovoran za održavanje mora da izvrši sam održavanje ili da koristi održavanje ugovorena preduzeća.

5. U slučaju vagona za prevoz robe na Kosovo, svaki entitet koji je odgovoran za održavanje mora biti sertifikovan od Kosovske železničke agencija u saradnji sa organom odgovornim za pitanja bezbednosti na Kosovu;

6. ŽRO vodi evidenciju entiteta osnivanih na Kosovu koji su odgovorni za održavanje teretnih vagona.

7. ŽRO vodi registar imalaca vagona za vagone registrovane na Kosovu i mora imati neophodne kontakte sa nosiocima vagona i licima koja su odgovorna za održavanje vagona koji operiraju na Kosovu.

## **POGLAVLJE IX INTEROPERABILNOST**

### **Član 113**

#### **Opšte odredbe interoperabilnost**

1. Ovaj zakon definiše uslove koje mora ispuniti železnički sistem na Kosovu, za postizanje interoperabilnosti sa železničkom sistemom u EU u pravcu stvaranju evropskog prostora interoperabilnosti, čiji deo želi postati i Kosovo. Uslovi koji se odnose na interoperabilnost uključuje projektovanje, rekonstrukcije, stavljanje u funkciji, modernizaciju, obnavljanje, rad i održavanje delova sistema, te stručne kvalifikacije i zdravstvene uslove i sigurnosne uslove osoblja koji radi na njegovom funkcionisanju i održavanju.

2. Ovaj zakon i njegove odredbe o interoperabilnosti na Kosovu neće se primeniti na:

- 2.1. železnička preduzeća koja rade samo sa putnikim uslugama na mrežama koje su funkcionalno odvojene od ostalog željezničkog sistema;
  - 2.2. železnička preduzeća koja rade samo sa prevozom roba na privatnoj željezničkoj infrastrukturi samo za vlasnika i njegovo poslovanje;
  - 2.3. metro, tramvaj i druge lakše železničke sisteme.
3. Ovaj zakon se odnosi na odredbe za svaki podsistem u vezi sa elementima interoperabilnosti, povezivanje i procedure, kao i uslovima opšte kompatibilnosti željezničkog sistema za postizanje svoje interoperabilnosti.
4. Kosovski železnički sistem, podsistemi i interoperabilna komponenta, moraju ispuniti odgovarajuće osnovne zahteve (sigurnost, pouzdanost, dostupnost, zdravlje, zaštitu životne sredine i tehničke kompatibilnost), u skladu sa Evropskim propisima koji su inkorporisani u kosovskim propisima.
5. Podzakonski akt u skladu sa principima Direktive EU2008/57 treba propisuje održavanje liste podсистема i veza koje čine železnički sistem, kao i osnovne zahteve koji se koriste u EU i moraju primeniti i na Kosovu.

## **Član 114**

### **Tehničke specifikacije interoperabilnosti**

1. Tehničke specifikacije interoperabilnosti odobrei na Kosovu treba da obuhvate sve železničke podsisteme kao što su:
  - 1.1. strukturni podsistemi,
    - 1.1.1. infrastruktura;
    - 1.1.2. energija;
    - 1.1.3. komanda e kontrollit dhe sinjalizimi Kontrolna komanda i signalizacije;
    - 1.1.4. prometna sredstva;
  - 1.2. Funkcionalni podsistemi:
    - 1.2.1. saobraćajni promet i mendžment;
    - 1.2.2. održavanje;
    - 1.2.3. daljinska aplikacija za putnički robne usluge.
2. Svaki železnički podsistem treba da bude u skladu sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, sa periodom stavljanja, ažuriranjem ili njihovim renoviranje. Ova linija bi trebalo da bude na svom mestu kao svaki podsistem je u upotrebi.

3. Podzakonski akt u skladu sa principima Direktive EU 2008/57 mora sadržati sve tehničke specifikacije interoperabilnost odobrene na Kosovu sa svim mogućim specifičnim usklađivanjima.

4. Tehničke specifikacije za interoperabilnost ne smeju biti prepreka za korišćenju saobraćajne infrastrukture za prevozna sredstva koja nisu pokrivena tehničkim interoperabilnim specifikacijama.

### **Član 115**

#### **Komponente interoperabilnosti, proizvedeni na Kosovu i izjava kompatibilnosti prilagođavanja njihovog korišćenja**

1. Komponente interoperabilnosti se stavljaju u funkciji tržišta samo ako omogućavaju interoperabilnost koji se želi postići u isto vreme ispunjavajući suštinske zahteve. Ako je komponenta interoperabilnosti u skladu sa osnovnim zahtevima, onda ona mora biti ovlašćena za korišćenje na Kosovu, naročito u slučajevima kada je izvršena procedura deklaracije EK o usaglašenosti i pogodnosti za korišćenje i kada je komponenta u skladu sa propisima na Kosovu.

2. Sve komponente interoperabilnosti podležu proceduri ocenjivanja usklađenosti i kompatibilnosti za korišćenje navedeno u relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost i treba da se proprati relevantnim sertifikatom

3. U slučaju proizvođača na Kosovu, njegov ovlašćeni predstavnik osnovan u EU mora primeniti odredbe navedene u relevantnim tehničkim specifikacijama za interoperabilnost. Kada korespondirajuće tehničke specifikacije koje odgovaraju interoperabilnost zahtevaju to, procena usaglašenosti za korišćenje interoperabilnosti komponente treba da se obavlja baveštavajućeg entiteta koji je tražio proizvođača ovlašćenog predstavnika nastanjenog u EU.

4. Kosovo ne sme zabraniti, ograničiti ili obeshrabriti stavljanje u promet interoperabilne komponente koja imaju deklaraciju EK o usaglašenosti i kompatibilnosti za korišćenje i u skladu su sa kosovskim propisima.

5. U slučaju kada se komponenta interoperabilnosti proizvodi na Kosovu, moguće je apliciranje za deklaraciju o usaglašenosti i kompatibilnosti za korišćenje na Kosovu. Evaluacija nacionalne deklaracije usaglašenosti ili kompatibilnosti vrši akreditovani nacionalni organ. Deklaraciju o usklađenosti ili kompatibilnosti za korišćenje izdaje ŽRO.

### **Član 116**

#### **Kosovski železnički podsistemi i njihovo stavljanje u funkciji**

1. Svi podsistemi koji čine železnički sistem moraju dobiti odobrenje za ulazak u funkciji ako se oni nalaze na Kosovu.

2. Podsystemi mogu se uvesti u funkciji samo ako su dizajnirani, konstruisani i instalirani na taj način da ispunjavaju osnovne zahteve, posebno tehničke kompatibilnosti sa sistemom u kome će se integrisati i njihovom sigurnom integracijom.
3. Podsystemi mogu se uvesti u funkciji samo ako su u skladu sa relevantnim odredbama tehničke specifikacije za interoperabilnost rad i održavanje, kao što je odobreno na Kosovu.
4. Nakon uvođenja podsistema u funkciji na Kosovu, treba da se izvrši kontrola:
  - 4.1. infrastruktura u vezi sa davanjem i odobrenjem i nadzora sigurnosti;
  - 4.2. za vozila u vezi sa izdavanjem i nadzorom bezbednosnog sertifikata;
  - 4.3. za to je potrebno koristiti procedure ocenjivanja i provere navedene u tehničkim specifikacije interoperabilnosti o odgovarajućim i funkcionalnim strukturama.
5. Strukturalni podsystemi pokriveni deklaracijom Evropske komisije o proveru mora se razmatrati važećim i na Kosovu i da udovoljavaju odgovarajuće osnovne zahteve na osnovu Kosovskih propisa.
6. Na osnovu ovog zakona, Kosovo na svojoj teritoriji ne može zabraniti, ograničavati ili obeshrabriti izgradnje, stavljanje u funkciji i rad strukturalnih podsystema koji čine železnički sistem koji zadovoljava osnovne zahteve usklađene sa zakonodavstvom na Kosovu. Posebno se neće izvršiti kontrole koje su već urađene bilo kao deo deklaracije EU-a o proveru, bilo da je sprovedena u drugim zemljama u vezi sa verifikaciju usaglašenosti sa identičnim zahtevima pod istim uslovima rada bezbediti posebnim bilateralnim sporazumom.
7. Pravno lice koje želi da uvede u funkciji i rad strukturalne podsysteme na Kosovu, ima pravo na žalbu ŽRO-u ako smatra da mu je zabranjeno, ograničeno ili obeshrabrivana izgradnja, stavljanje u funkciji i rad operativnih podsystema.

## **Član 117**

### **Železnički organ zadužen za interoperabilna pitanja**

ŽRO je odgovoran za sva pitanja, procene i analize interoperabilnosti na Kosovu. On takođe treba da saraduje sa drugim organima odgovornim za operabilnost u EU i drugim zemljama u okviru sporazuma SEETO-a, uključujući i obaveštavanje organa koji se nalazi u EU i raditi za kandidate koji su na Kosovu i njihove predstavnike sa sedištem u EU.

## **POGLAVLJE X MODERNIZACIJA I IZGRADNJA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

### **PODODEJLAK I Izgradnja i modernizacija železničke infrastrukture i opreme**

#### **Član 118 Izgradnja i modernizacija železničke infrastrukture**

1. Železnička infrastruktura se sastoji od gornjeg donjeg železničke pruge sa železničkom infrastrukturom (mostovi, tuneli, odstranjivači voda, zidovi, itd.). železnička opreme, železnički vazdušni nad prugom i površina.
2. Železnička infrastrukture prema obim i ekonomskom značaju saobraćaja, ili značaja domaćeg i međunarodnog saobraćaja trebalo bi da bude podeljena na glavnu železničku infrastrukturu i ostale železničke infrastrukture.
3. Menadžeri zajedničke železničke infrastrukture treba da osnivaju i vode ažurirani registar infrastrukture za pružanje tehničkih podataka za sve objekte koji čine infrastrukturu.
4. Menadžeri zajedničke železničke infrastrukture treba da pripreme poslovne planove i dokumenata srednjoročne i dogoročne strategije koja će se razmatrati sa nadležnim ministarstvom za železnička pitanja i uzmu u obzir ugovori koji treba da se pegovasraju preko menadžera zajedničke železničke infrastrukture i nadležnih organa.
5. Vlada Republike Kosova treba da obetbeđuje da menadžeri zajedničke železničke infrastrukture imaju zajedničko korišćenje finansijskih sredstava u skladu sa svojim dužnostima.
6. Vlada Republike Kosova treba da obetbeđuje da njena železnička infrastruktura zajedničkog korišćenja razvija bez obzira na potrebe zajednice zemalja zone Jugozandnog balkana i zemalja EU-a.
7. Regulativni organ za železničko tržište dužan je da srednjoročni i dugoročni budžet usklađuje sa ciljevima performancije za određeni period.

#### **Član 119 Izgradnja železničke infrastrukture**

1. Izgradnja železničke infrastrukture u smislu ovog zakona, podrazumeva izgradnju novih pruga u nove električne i komunikacione opreme, signalizacije i sigurnost,

električno manovriranje na pruži, električnu energiju, te drugu opremu i uređaje, objekte i strukture na novoj ili postojećoj pruži.

2. Odredbe ovog zakona koje uređuju izgradnju železničke infrastrukture treba da se primene i za obnovu železničke infrastrukture .

3. Železnička infrastruktura mora se projektovati, graditi, obnoviti, popraviti, opremiti i održavati da služi svojoj svrsi kao neophodna za bezbednost saobraćaja, životne sredine i zaštite prirode u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima, te određenim železničkim kapacitetom, voznom brzinom, osovinskim opterećenjem i težinom teretnih vagona po metru dužine i normativima i standardima propisanim od strane nadležnog ministarstva za železnička pitanja u skladu sa tehničkim specifikacijama interoperabilnosti, standardima UIC , te drugim normama i standardima.

4. Železnice koje služe za međunarodni železnički saobraćaj, moraju ispuniti zahteve međunarodnih sporazuma koji su obavezujući za Kosovo.

## **Član 120**

### **Poslovi izgradnje, modernizacije, popravke i održavanja železničke infrastrukture u pojasu železničke infrastrukture**

1. Izgradnja, modernizacija i popravke na železničkoj infrastrukturi treba da budu sprovedene u okviru tehničke dokumentacije pod uslovom da ispuni zahtevane norme i standarde

2. Prilikom kapitalnog remonta, podrazumevamo zamenu gornjeg sloja železničke infrastrukture (staze, opremu širina, skretnicu, čišćenje i punjenje balastom), obnova donjeg sloja i njegovih elemenata u postoje železničkoj infrastrukturi u skladu sa ovim zakonom i drugim zakonima.

3. Pravno lice koji ima licencu za korigovanje dokumentacije projektovanja prema Zakonu o izgradnji na Kosovu treba da usvoji tehničku dokumentaciju za izgradnju, kapitalni remont i modernizaciju železničke infrastrukture .

4. Metod i dinamiku kapitalne popravke određuje menadžer železničke infrastrukture.

## **Član 121**

### **Železnička sigurnost u za vreme izvođenja izgradnje, modernizacije i kapitalnog remonta**

1. Pravna lica koja se grade ili bonove železničku infrastrukturu, zgrade i skladišta, dužni su da u njihovom dizajnu za izgradnju i rekonstrukciji pružaju rešenja za saobraćaj.

2. Pravna lica koja obavljaju kapitalne popravke železničke infrastrukture dužna su da svoje aktivnosti obavljaju na način koji obezbeđuje bezbedan železnički saobraćaj.

3. Po završetku radova, pravna lica iz stava 1. i 2. ovog člana dužna su da uklone preostali materijal, alata, znakove upozorenja i druge objekte u cilju odvijanja bezbednog saobraćaja železničke infrastrukture i infrastrukture železničkog pojasa.

4. Tokom održavanja i rekonstrukcije željezničke infrastrukture posebnu pažnju treba posvetiti otklanjanju nedostataka željezničke infrastrukture, koje se mogu javiti na nekim nesrećama, ozbiljnim nesrećama ili incidentima .

5. Menadžeri infrastrukture treba da opisuju način i tehničke elemente bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja tokom rekonstrukcije, popravke i održavanja železničke infrastrukture.

6. Menadžer infrastrukture treba da odgovarajućeg organa za železničku sigurnost ili NSO informiše o svim promenama od uticaja na železničku sigurnost u vezi sa izgradnom ili popravkom železničke infrastrukture koju on menadžira.

## **Član 122**

### **Posledice rada u željezničkoj infrastrukturi**

1. Ako deo železničke infrastrukture treba da se premesti zbog izgradnje novog objekta (javni putevi, aerodrom, rezervoar, energetska struktura, rudarstvo, itd) deo železničke infrastrukture koja treba da bude raspoređeno treba da bude izgrađena od elemenata koji su odgovarajući za tu kategoriju železničke infrastrukture, bez obzira na trenutne uslove pre dislociranja.

2. Troškove dislociranja železničke infrastrukture iz stava 1. ovog člana, investitor treba da snosi investitor strukture zbog kojega se uklanja željeznička infrastruktura.

## **PODODELJAK II**

### **Finansiranje željezničke infrastrukture**

## **Član 123**

### **Odgovornost države**

1. Železnička infrastruktura u državnoj svojini treba da se menadžira samostalno prema tržišnim principima. Interes koji za zajedničku železničku infrastrukturu ima država jeste kao sredstvo za oživljavanje privrede ili u smislu poboljšanja uslova životne sredine i dobrobiti stanovništva na Kosovu treba uzeti sa različitim instrumentima i postupcima navedenim u ovom zakonu.

2. Sav kosto železničke infrastrukture u principu će se pokriti prihodima od infrastrukturne takse i drugih prihoda menadžera infrastrukture, sem ako nije drugačije regulisano.

3. Infrastrukturni kosto koji proizilazi iz izinvesticija, održavanja i rada, a nisu u komercijalnom interesu managera infrastrukture snosi nacionalni budžet. Ako se investicije, održavanje i operiranja su delimično u komercijalnom interesu menadžer uinfrastrukturu, on treba da učestvuje u tim troškovima.

4. U slučaju značajne investicije u infrastrukturu i nedovršenog održavanja u vreme kada ovaj zakon stupi na snagu, ili da bi uzeli u obzir ekološke prednosti železničkog prevoza, onda se dotični finansijski doprinoci mogu biti izdvojeni od državnog budžeta.

5. Troškovi koji proističu iz investicija, održavanja i operiranja vezane za infrastrukturu potpuno neopravdanog značaja biće pokriveni od nacionalnog budžeta.

6. Troškovi menadžera željezničke infrastrukture za održavanje železničkih putnih prelaza psonsi entitet koji je odgovoran za menadžiranje infrastrukture koja prelazi pruga.

7. Lokalni i/ili regionalni organi, kao i drugi izvori mogu doprineti pokrivanju troškove železničke infrastrukture.

## **Član 124**

### **Uslovi i procedure finansiranja**

1. Sredstva za finansiranje izgradnje železničke infrastrukture zajedničkog iskorišćavanja dolaze iz različitih izvora:

1.1. kosovskog budžeta;

1.2. krediti i pozajmice, i

1.3. ostali izvori, kao što su grantovi, JPP i privatni investitori.

2. Iznos koji su izdvojeni za finansiranje obaveza iz ovog zakona za železničku infrastrukturu, treba navesti u ugovoru potpisanom između svakog menadžera za korišćenje zajedničke infrastrukture i nadležnih organi koji ugovor će biti za pet godina kada će biti preispitan.

3. Navedeni iznosi treba da se zasnivaju na petogodišnji investicioni multimodalni program vlade, odobren od vlade i naveden u petogodišnjem (5), ugovoru potpisan između ministra za finansije i menadžera infrastrukture. Ovaj ugovor treba da sadrži, naročito:

3.1. investicioni plan menadžera infrastrukture;

3.2. spisak investicionih poslova;

3.3. spisak sredstava koja bi trebalo izdvojiti za određene zdatke;

3.4. državnih garancija u pogledu pružanja investicionih sondova;



3.5. ciljni parametri koje menadžer frastrukture teži ispuniti;

3.6. podsticaji za smanjenja koštanja,

3.7. načini rešavanja sporova od strane neutralane arbitrazhe.

3.U okviru opšte utvrđene državne politike, menadžer infrastrukture sastavlja biznis-plan koji obuhvata investicione i druge finansijske mere. Plan treba biti sastavljen tako da obezbeđuje optimalno i efikasno korišćenje, razvoj infrastrukture i obezbediti finansijsku ravnotežu i sredstva kojima bi se postigli ciljevi. Biznis-plan mora se podneti na odobrenje resornom ministarstru i Ministarstvu finansija.

### **PODODELJAK III**

#### **Koncesija za izgradnju, modernizaciju, održavanje i menadžiranje**

##### **Član 125 Koncesija**

1.Koncesija se daje za sledeće namene:

1.1. za izgradnju nove železničke infrastrukture;

1.2. za menadžiranje dela ili cele železničke infrastrukture zajedničkog korišćenja u skladu sa ovim zakonom.

2.Postupku za davanje koncesije u ovom članu će se sprovesti u skladu sa Zakonom br. 03/L-090 o javnom-privatnom partnerstvu i koncesijama za obezbeđivanje infrastrukture i procedure za njihovo izdavanje, kao i druge oblike javno-privatnog partnerstva .

##### **Član 126 Koncesija za izgradnju željezničke infrastrukture**

1.Koncesija za izgradnju železničke infrastrukture treba da se izda za period ne duži od 20 godina od dana kada je koncesija data.

2.Ako koncesionar dobije pravo, dužan je da projektira, izgradi i puta u rad prugu ili bilo koju drugu železničku strukturu, da je koristi u skladu sa propisima, normativima i standardima za ovu vrstu strukture na Kosovu, uključujući i ovde i norme o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti.

## **Član 127**

### **Koncesija za menadžiranje železničke infrastrukture.**

1. Koncesija za upravljanje delom železničke infrastrukture, ako se za to odlučuje, daje odgovorni organ u skladu sa propisanim procedurama Zakona br. 03/L-090 o javnom privatnom-partnerstvu i koncesijama za obezbeđivanje infrastrukture i procedure za njihovo izdavanje, kao i druge oblike javno-privatnog partnerstva.
2. Koncesija se daje domaćem ili stranom licu (koncesionar), koji ima kapital, kadrove i opremu za uspešno izvođenje radova koji su predmet koncesije.
3. Kako bi mogao dobiti koncesije predviđenu ovim zakonom, podnosilac zahteva mora da poseduje koncesijsku licencu za upravljanje železničkom infrastrukturom i da aplicira za sugurnosno ovlašćenje.
4. Koncesija za upravljanje delom infrastrukture treba da se izda za jedan vremenski period koji nije dužiji od dvadeset (20) godina, od dana davanja koncesije.

## **PODODELJAK IV**

### **Zaštita i eksproprijacija**

## **Član 128**

### **Zaštita željezničke infrastrukture**

1. Radove zaštite železničke infrastrukture, opreme, aparate, zgrada, uređaja i druge zaštitne radove treba da obavlja infrastrukturni menadžer.
2. Radove zaštite u smislu stava 1. ovog člana obuhvataju mere za sprečavanje nedozvoljenih radnji u železničkoj infrastrukturom. To treba da obuhvati i pokretanje postupka pred nadležnim sudom za vraćanje nelegalno uzurpiranog zemljišta u prostoru železničke infrastrukture.
3. Uprava nadležnog organa koja se bavi unutrašnjim pitanjima mora biti informisani nelegalnim aktivnostima u železničkoj infrastrukturi i njen zaštitni pojas.
4. Prekršilac nezakonite aktivnosti dužan je da po nalogu upravnika odmah ukloni posledice svojih nezakonitih radnji.
5. Ako prekršilac ne otkloni posledice nezakonite radnje, onda infrastrukturni menadžer će ih ukloniti i troškove uklanjanja snosi prekršilac.
6. Bolji opis metoda za zaštitu železničke infrastrukture treba dati ministarstvo nadležno za železnički pitanja.

7. Telefonski i telegrafski kablovi, žica, cevovi kablova, kablova električne energije, kanalizacionih cevovi, instalacija vodovoda, itd, može da se instalira uz železničke infrastrukture na zahtev pravno lice ili pojedinca pod uslovima propisanim og menadžera infrastrukture.

8. Podnosilac prijave mora pokriti trokove iz stava 7. ovog člana.

9. Infrastrukturni direktor može da zahteva od vlasnika instalacija i opreme iz stava 7 ovog člana da reorganizujete ili da ih premestite ako je to neophodno za obnovu, rekonstrukciju i popravku železničke infrastrukture kapitala kako bi se sprovele mere zaštitu železničke infrastrukture i železničkog saobraćaja

10. U tom slučaju greška ili raspoređivanja troškova za instalacije treba da na teret infrastrukturnog menadžera.

11. Menadžer infrastruktura može da odbije odobrenje primene iz stava 7. ovog člana ako bi njihovom instaliranjem oštetilo železničku infrastrukturu ili ugrožavalo bezbednost železničkog saobraćaja, ako instalacija ima uticaj na železničko održavanje ili bi mogao da spreči njegove rekonstrukcije.

12. Menadžer železničke infrastrukture n mestima gde je klizav teren, gde su potoci, mestima koja su izložena eroziji reka i mesta gde su jaki vetrovi, što bi moglo ugroziti železnički saobraćaj, samostalno ili zajedno sa drugim pravnim licima će preduzeti neophodne mere tehničku i fizičku zaštitu željezničke pruge i objekata protiv katastrofa u cilju obezbeđivanja bezbednog odvijanja železničkog saobraćaja.

13. Menadžer železničke infrastrukture u slučajevima iz stava 1. ovog člana ima pravo, bez ikakve saglasnosti za uspostavljanje i održavanje privremenog zaštitnog uređaja za skladištenje i drugih materijala unutar perimetra odbrane ukoliko smatra da je neophodno za preduzimanje tih mera obezbedi za bezbedan železnički saobraćaj ili postavljanje železničkog saobraćaja.

14. Kada okolnosti navedene u stavu 12. ovog člana prestaju, menadžer železničke infrastrukture će ukloniti zaštitni prostor privremene zaštitne uređaje, kao i drugi materijal, a preduzimanje mera da se obezbedi železnički saobraćaj, Vraćanje saobraćaja na terenu ili vratiti stvari na prvobitno stanje i platiti naknadu za korišćenje zemljišta.

## **Član 129**

### **Izgradnja u blizini željezničke infrastrukture**

1. Zgrade i druge strukture, objekti i uređaji mogu biti postavljeni duž železničkog zaštitnog pojasa na osnovu dobrenja pod sledećim uslovima:

1.1. u naseljima, šumama, blatnim terenima i drugim mestima gde poljski uslovima zahtevaju, može biti odobren i dozvoljeno otvaranje rudnika, kamenoloma, cigle i krečnjaka, izgradnja industrijskih objekata ili sličnih struktura u zaštitni pojas duž pruge, gde zemlje u kojoj će se nalaziti zavisi od

opštinskih vlasti za izgradnju postrojenja, ili struktura i fabrika bliže od 50 metara od poslednjeg bočnog koloseka;

1.2. izgradnja kuće, biznisa, pomoćnih i sličnih zgrada, kopanje bunara, rezervoara, septičke jame, izgradnja dužih električnih linija, itd . može se odobriti u naseljima i zemljištima iz podstava 1.1. ovog stava, ali ne bliže od dvadeset i pet (25) metara od poslednjeg bočnog koloseka;

1.3. znaci i bilbordi se mogu postaviti u zaštitnom pojaku, ali najmanje sedam metara od tačke konačnog prostora železnice;

1.4. ako zbog izgradnje strukture ili njenog održavanja (javni putevi, aerodrum, rezervoari, električne strukture, rudnika, itd.), deo železničke imovine je oštećen, onda ovaj deo štete mora se popraviti u skladu sa postojećim normativima i standardima za tu vrstu železničke imovine bez obzira na trenutnu situaciju pre nastanka štete. U tom slučaju troškove za popravku spadaju na investitora strukture ili njenom održavanju.

## **POGLAVLJE XI USLUGE OD OPŠTEG EKONOMSKOG INTERESA**

### **Član 130 Ugovori o javnim uslugama**

1. Železničke usluge u javnom interesu mogu se kupiti u bilo koje vreme od strane nadležnih državnih organa od železničkih preduzeća u okviru zaključenih ugovora između ovlašćenih organa i železničkih preduzeća.

2. Nadležni javni organ za dodelu javnog ugovora javnih usluga, može biti država ili bilo koji lokalni ili regionalni javne organ .

3. Ugovori javnih usluga između nadležnih organa i pružaoca usluga treba da sadrže sledeće tačke:

3.1. prirodu usluga koja treba da se ponuđena, naročito standarde kontinuiteta , regularnost, kapacitete i kvalitetu;

3.2. cenu usluga pokrivenih ugovorom, kao i detalje finansijskog izveštaja između dve strane posebno, zadnji rok isplate;

3.3. pravila koja se odnose na ispravke i dopune ugovora treba da se posebno uzmu u obzir nepredviđene situacije poslovanja;

3.4. rok v aženja ugovora;

- 3.5. kazne u slučaju nesprovođenja ugovora;
- 3.6. procedure rešavanje sporova sudskim putem.
4. Trajanje ugovora o javnim uslugama treb da bude od tri (3) do petnaest (15) godina, u zavisnosti od vremena amortizacije prometnih sredstava, obezbeđenih od železničkog preduzeća.
5. Iznos plaćanja za pružene usluge treba da pokriva obračunate troškove, uključujući opravdanu marginu profita definisanog normativnim aktama u skladu sa Direktivom EU br. 1370-2007.
6. Plaćanje će se izvršiti od budžeta organa koji je ugovorio vršenje prevoznih usluga železničkog prduzeća.
7. Plaćanje se mora izvršiti odlukom i unapred.

### **Član 131**

#### **L Poseban račun za javne službe, finansiranih od javnosti**

Železničko preduzeće koje obavlja usluge u javnom interesu treba da ima poseban račun za te usluge i ne dozvoljava se alociranje javnih fondova primljenih kao isplata za aktivnosti koje su druge od onih udvorenih, osim jednog marginalnog profita.

### **Član 132**

#### **Procedura tendera i obaveze isplate**

1. Vlada trebada reguliše odlukom tenderske procedure za izbor preduzeća koja obavljaju usluge u javnom interesu.
2. Utvrđivanja iznosa plaćanja u budžetu komisijskog organa ne treba da utiče na obavezu plaćanja organa kao stranke.

### **Član 133**

#### **Zniženje tarifa**

1. Sniženje tarifa kao oblik od maksimalne tarife za sve putnike ili za određene kategorije putnika može se dogovoriti između železničkih preduzeća komisijskih organa.
2. Plaćanje mora se izvršiti od budžeta organa koji je ugovorio smanjenje tarifa kod železničkog preduzeća.
3. Sporazum iz ovog zakona treba da naglasi kategoriju potrošača koji uživaju sniženje tarifa, koje su relevantne kategorije usluga i diskontne stope. Ona treba da sadrži odredbe koje se odnose na prilagođavanje ugovoru i posledicama neispunjenja ugovorenih obaveza, uključujući i kazne u slučaju nesprovođenja ugovora. Štaviše, ugovor treba da

obuhvati njegovo trajanje i uslove plaćanja.

#### **Član 134** **Prenošenje nadležnosti komisioniranaja**

Skupštine Kosova ili vlada ovlašćena od strane Skupštine može delegirati odgovornosti upuštanje u rad javnih službi za lokalne ili regionalne vlasti samo ako oni daju potrebne za prenos sredstava izdržavnog budžeta.

### **POGLAVLJE XII** **ŽELJEZNIČKI SEKTOR I DRŽAVNA POMOĆ**

#### **Član 135** **Subvencije**

Železnički sektoru na Kosovu, može da primi javni novac, onda kada to doprinosi zajedničkom interesu društva i primanje javnog novca ne naruši konkurenciju u železničkom sektoru.

#### **Član 136** **Ukidanje subvencija**

Javno finansiranje železničke infrastrukture neće biti potrebno kada se železnička infrastruktura otvara za sve potencijalne korisnike na korektan način i bez diskriminacije, i pristup ovoj infrastrukturi plaća prema ceni, utvrđenoj u skladu sa ovim zakonom.

#### **Član 137** **Nabavka i renoviranje pokretnih sredstava**

Kupovina i renoviranje prometnih sredstava mogu se finansirati javnim novcem koristeći ih kao prometno perifernu i regionalnu uslugu prevoza putnika, korišćene na specifične linije koje zadovoljavaju najnovije standarde interoperabilnosti, sigurnosti i životne sredine, propisano ovim zakonom, koja doprinose koherentnom razvoju regionalne strategije.

**Član 138**  
**Pomoć za koordinaciju transporta**

Novac za koordinaciju prevoza može doprineti razvoju železničkog saobraćaja u zajedničkom interesu. Može pomoći pitanju korišćenja infrastrukture smanjenja eksternih troškova i interoperabilnost. Obezbeđanjem ovih grantova, pomoć za istraživanja i razvoj ne smije narušavati konkurenciju.

**Član 139**  
**Državna pomoć**

Državne garancije za železnička preduzeća moraju se smatrati državnom pomoću i kao takve ne treba izdavati.

**POGLAVLJE XIII**  
**Prava putnika**

**Član 140**  
**Prava putnika**

Prava putnika se definišu u vezi sa komponentama u nastavku prevoznih usluga koje nude železničke preduzeća koja ima licencu za takve usluge.

1. Ugovor o prevozu, informacije o kartama:

1.1. zaključci i performancije prevoznog ugovora, odredbe o informacijama i kartama moraju da budu sprovedene u skladu sa podzakonskim aktom, i u skladu sa Uredbom 1371/2007/EC;

1.2. železnička preduzeća trebaju omogućiti putnicima da bicikle unesu u voz uz odgovarajuću naplatu, ako se one mogu lako uneti i ne stvaraju negativan efekat na određene specifične železničke usluge;

1.3. železnička preduzeća ili kada je pogodnije, nadležni organi za ugovore o javnim uslugama održavanja pruga, uz odgovarajuća sredstva, treba da objave i pre primene njihove odluke o nastavku usluga;

1.4. Informacije:

1.4.1. železnička preduzeća i prodavci karata koji nude prevozne ugovore u ime jednog ili više železničkih preduzeća moraju obezbediti svojim putnicima, na njihov zahtev najmanje informaciju iz ovog pravnog akta u skladu sa Uredbom 1371/2007 / EU, koja se tiče putovanja za koje se nudi

ugovor o prevozu u ime železničkog preduzeća. Proavci karata koji nude prevozne ugovore i operatori putovanja treba da obezbede ovu informaciju u svoj račun kad god je imaju na raspolaganju;

1.4.2. železnička preduzeća treba da putnicima tokom putovanja pružaju, najmanje, informaciju iz Podzakonskog akta u skladu sa Uredbom 1371/2007/EC;

1.4.3. informacije treba da se pruža u odgovarajućem formatu;

1.4.4. posebnu pažnju treba posvetiti potrebama ljudi koji imaju problema sa sluhom i vidom.

#### 1.5. Pružanje karata putem karata i rezervacije:

1.5.1. železnička preduzeća i prodavci karata moraju ponuditi karte i kada se na raspolaganju preko karata i rezervacija;

1.5.2. železnička preduzeća treba distribuirati putničke karte putnicima, najmanje preko jedne tačke prodaje, na sledeći način:

1.5.2.1. preko kancelarije za karte ili prodajnog automata ;

1.5.2.2. telefonom, internetom ili drugim širokim informacijama dostupnim informacionim tehnologijama;

1.5.2.3. u voznom posadu.

1.5.3. železnička preduzeća treba da obezbede mogućnost distribucije karata koje pruža javna ugovorena služba na najmanje jedan od sledećih prodaja:

1.5.3.1. kancelarija za karte a ili prodajni automati.

1.5.3.2. u voznom posadu

1.5.4. železnička preduzeća treba da pružaju mogućnost podizanja karata za date usluge u vozom posadu osim ako nije ograničeno ili uskraćeno iz razloga koji se odnose na bezbednost ili zbog politike protiv prevara ili obaveznih rezervisanja voznih karata, ili razumljivih komercijalnih razloga;

1.5.5. kada nema kancelariji za karte ili automat za prodaju karata na polaznoj stanici, putnik mora biti obavešten na stanici:

1.5.5.1. o mogućnosti kupovine karata putem telefona, interneta ili u voznoj posadi, i sticanje tog postupka;



1.5.5.2.za najbližu železničku stanicu ili mesto gde ima na raspolaganje biletarnicu i/ili mašinu za prodaju karata;

1.6. Železnička preduzeća i prodavci karata treba da omoguće da korišćenje kompjuterizovanog sistema informacija i rezervacije za železnički saobraćaj (CIRSRT).

## 2. Odgovornost železničkih preduzeća prema putnicima i njihovim prtljazima:

2.1. odgovornost železničkih preduzeća u odnosu na putnike i njihove prtljage mora se regulisati podzakonskim aktom u skladu sa Uredbom 1371/2007/EC-a, COTIF-u;

2.2. železnička preduzeća treba da obezbede aranžmane za pokriće obaveza prema putnicima ili ekvivalentnr aranžmane;

2.3. ako putnik umre ili je povređen, železničko preduzeće mora bez odlaganja, a u svakom slučaju najkasnije u roku od petnaest (15) dana nakon što je utvrđen identitet fizičkog lica koje ima pravo na andoknadu, da mu plati avans d abi zadovoljio hitne ekonomske potrebe srazmerno šteti;

2.4. avansno plaćanje ne bi trebalo da znači priznavanje odgovornosti i može biti samo polazna u nizu drugih nepovratnih iznosa u skladu sa zakonom, osim u slučajevima kada je šteta prouzrokovana usled nemara ili greške putnika koji je dobio avans, ali nije imao pravo na naknadu;

2.5. Iako železničko preduzeće negira svoju odgovornost u odnosu na fizičke povrede lica, ona mora učiniti sve razumne napore da pomogne putniku koji traži naknadu štete od trećeg lica.

## 3. Kašnjenja, izgubljene veze i otkazivanje putovanja:

3.1. odgovornost železnikog preduzeća u odnosu na kašnjenja, izgubljenje veze i otkazivanja, kao i mogućnost vraćanja novca, nadoknada i uslovi plaćanja će biti regulisana podzakonskim aktom u skladu sa Uredbom 1371/2007/EC;

3.2. želenička preduzeća mogu odrediti minimalni prag ispod kojeg ne isplaćuju naknada. Taj prag ne treba da prelazi 4 evra.

## 4. Usluge za osobe sa invaliditetom i osobe sa ograničenim sposobnostima kretanja:

4.1. železnička preduzeća i menadžeri stanica treba da aktivnim učešćem predstavnika organizacija za osobe sa invaliditetom i osoba sa ograničenim sposobnostima kretanja uspostavljanje pravila pristupa bez diskriminacije;

4.2. rezervacije i prodaja karata mora se obezbediti za osobe sa invaliditetom i osobe sa ograničenim sposobnostima, bez dodatnih troškova. Železničko preduzeće, prodavacili karata operatera prevoza ne može odbiti da prihvati rezervacije ili izdavanje karata za osobe sa invaliditetom ili ograničenim

sposobnostima, ili zahtevati da ta lica imaju pratnju drugih lica osim ako je to striktno neophodno u skladu sa pravilima pristupa;

4.3. željezničko preduzeće, i prodavac karata putovanja moraju obezbediti osobama sa invaliditetom ili ograničenim sposobnostima kretanja obezbediti informacije o železničkim usluge i uslovima pristupa vožnje železničkim sredstva u skladu sa pravilima pristupa i mora da obavesti osobe sa invaliditetom i ograničenim pokretom sa uslovima u voznom posadu;

4.4. železnička preduzeća i menadžeri stanica treba da u skladu sa SIT za ljude sa ograničenim sposobnostima i invalide obebeđuju pristup stanicama, platformama, prvoznim sredstvima i drugoj opremi;

4.5. u polasku, tranzitu kroz ili u dolasku, železnička stanica koje dočeka osobe sa ograničenim sposobnostima i invalide kao i menadžeri stanica moraju obezbediti besplatnu pomoć, kako bi osobe mogle prići voznoj posadi, na ulasku ili izlasku, odnosno dolasku za koju uslugu je kupio kartu;

4.6. Železnička preduzeća moraju obezbediti osobama sa ograničenim sposobnostima kretanja i invalidima pomoć da bez smetnje ulaze u voznom posadu, u toku ulaska i silaska sa posade.

## 5. Obezbeđivanje i sigurnost kvaliteta usluga:

5.1. u dogovoru sa državnim organima, željezničko preduzeće, menadžer infrastrukture i menadžeri stanica treba da preduzmu odgovarajuće mere u njihovoj zoni odgovornosti da obezbede ličnu bezbednost putnika na železničkim stanicama i u vozovima za menadžiranje rizika. Oni treba da saraduju i razmenjuju informacije o sprečavanju akata koji pouzdano mogu poremetiti bezbednost;

5.2. železnička preduzeća moraju definirati standarde kvaliteta i sprovođenje sistema menadžmenta kvalitetom za održavanje kvaliteta usluga. Ovi kvaliteti usluga mora biti definisani podzakonskim aktom u skladu sa Uredbom 1371/2007/EC ;

5.3. železnička preduzeća moraju nadgledati njihove aktivnosti u skladu sa predstavljenim standardima kvaliteta usluga.

## **Član 141** **Žalbe**

1. Željeznička preduzeće će osnovati mehanizam za rukovanje žalbama u vezi sa pravima i obavezama koji su uključeni sa ovim zakonom . Železničke kompanije treba da kontakt detalje i jezika posla treba da se popularni za putnike .

2. Putnici mogu da podnesu žalbu na svaku železničko preduzeće uključeni. U roku od mesec dana od žalbe Adresati treba darazuman odgovor u slučajevima opravdanog ili

sumašinovođa bi trebalo da bude obavešten o datumu koji bi trebalo da bude više od tri meseca u februaru, kada je mogu da očekuju odgovor.

3. Putnici koji nisu zadovoljni rukovanje prigovora od strane železničke kompanije može da uloži žalbu organu koji je optužen za regulisanje železničkog tržišta.

4. Na osnovu ovog zakona, železnička kompanija objavljuje godišnji izveštaj broj i kategorija primljenih pritužbi, pritužbe su se odnosile i akcije preduzete za moguće poboljšanje.

### **Član 142 Popravka**

Železničkih preduzeća će objaviti svaki izveštaj godine performansi kvaliteta usluga, zajedno sa svojim godišnji izveštaj. Izveštaji o kvalitetu usluga učinka treba da bude

objavljen na sajtu železničkih preduzeća. Sadržaj takav izveštaj će biti opisane u normativni akt u skladu sa propisima EU 1371/2007.

## **POGLAVLJE XIV KAZNENE ODREDBE**

### **Član 143 Novčane kazne**

1. Pravno lica će se kazniti za prekršaj (administrativni prestup) kaznom od tri hiljade (3000) do osam hiljada (8000) evra ako:

1.1. menadžeri zajedničke infrastrukture, železnička preduzeća ili bilo koja druga stranka ne pruža Tržišnom regulativnom organu informacije koje se zahtevaju (u stavu 6. čl. 26 ovog zakona);

1.2. menadžeri zajedničke infrastrukture ne objavljuje mrežni ekspozit u skladu sa utvrđenim kriterijama (član 55 ovog zakona);

1.3. menadžeri zajedničke infrastrukture, ne obaveste Tržišnog regulativnog organa za popust cene (u stavu 67. čl. 3 ovog zakona);

1.4. menadžeri zajedničke infrastrukture vrše rezervacije praćenje infrastrukturu bez prkosi uspostavljene procedure (član 69 ovog zakona);

1.5. prihoda od pristupa železničkom koloseku ne registruje i ne objavljuje (čl. 70 ovog zakona);

- 1.6. raspored alociranja železničkih infrastrukturnih kapaciteta je učinjen u suprotnosti sa odredbama člana 77 ovog zakona;
- 1.7. infrastruktura je izjavljena kao preopterećena i ne analiziraju se kapaciteti u određenom roku (član 84 stav 2 ovog zakona);
- 1.8. nije predložen plan za povećanje kapaciteta infrastrukture oid menadžera infrastrukture zajedničkog korišćenja, onda kada je infrastruktura izjavljena preopterećena i izvršene analize kapaciteta (čl. 85 stav 1. ovog zakona);
- 1.9. proces planiranja održavanja zajedničke infrastrukture predložene od menadžeri zajedničke infrastrukture je u suprotnosti sa članom 87 ovog zakona;
- 1.10. ne vodi se evidencija o licencama i sertifikatima sigurnosti mašinovođa (član 95. stav 6 i 7 ovog zakona );
- 1.11. postavljeni sistemi za menadžiranje sigurnosti ne sadržavaju osnovne elemente (član 103 stav 5 ovog zakona);
- 1.12. nije predstavljen godišnji izveštaj za nacionalnu bezbednost organa do 30. juna (član 20. stav 1 ovog zakona);
- 1.13. nije podnošen godišnji izveštaj od strane tržišnog regulativnog organa, do 30. juna, (čl.26 stav 12 ovog zakona).
- 1.14. železnički istemi i podsistemi ne ispunjavau opšte sigurnosne zahteve (član 105 ovog zakona);
- 1.15. železnički podsistemi ne ispunjavaju posebne uslove bezbednosti (Član 106 ovog zakona);
- 1.16. železnički podsistemi, prevozna sredstva, instalacija, pomoćni aparata, opreme i usluga, ne ispunjavaju bezbednosne zahteve SIT-a i nacionalne bezbednosne propise (član 107 ovog zakona);
- 1.17. bez deklaracije verifikacije koja dokazuje da će se strukturni podsistem smatrati interoperabilnim i da ispunjava osnovne zahteve sigurnosti (član 109. stav 3 ovog zakona);
- 1.18. sredstva železničkog prevoza operiraju bez nacionalnog broja (član 110. stav 8 ovog zakona);
- 1.19. nacionalni registar prevoza ne vodi se pravilno (član 110. stav 8 ovog zakona ovog zakona);
- 1.20. po prijemu odobrenja za stavljanje u funkciji strukturalnih podsistema menadžeri zajedničke infrastrukture ne apliciraju za dobijanje ažuriranog ovlašćenja bezbednosti (član 111 stav 1 ovog zakona);

- 1.21. nakon prijema ovlaštenje za stavljanje prevoznih sredstava u funkciji, ne apliciraju za dobijanje ažuriranog sertifikata bezbednosti (član 111 stav 2 ovog zakona);
- 1.22. menadžeri zajedničke infrastrukture ne vode registar o tehničkim podacima infrastrukturnih objekata (član 118. stav 3 ovog zakona);
- 1.23. menadžeri zajedničke infrastrukture da pripremaju poslovne planove i strateške dokumente (član 118 stav 4 ovog zakona);
- 1.24. pravna lica koja grade ili obnavljaju infrastrukturu zajedničkog korišćenja ne preduzimaju odgovarajuće mere za bezbedno odvijanje saobraćaja, ili nisu daleko od željezničke infrastrukture ili zaštitnog pojasa, nakon obavljanja radova preostali materijal, alati, znakova upozorenja i drugih objekata obezbedi bezbedan prevoz (član 121. stav 3 ovog zakona);
- 1.25. na zahtev menadžera zajedničke infrastrukture vlasnik uređaja iz stava 7 člana 128 odbije da reguliše ili premesti njih (član 128, stav 9 ovog zakona);
- 1.26. tržišnom regulativnom organu nije dat pristup informacijama koje se zahtevaju od menadžeri zajedničke infrastrukture i železničkih preduzeća (član 26. stav 6 ovog zakona);
- 1.27. tržišni regulativni organ ne odlučuje o žalbama protiv ponašanja, u roku od tri meseca propisan ovim zakonom (član 26. stav 7 ovog zakona).
2. Odgovorno lice fizičko ili pravno delo će se za prekršaj (administrativni prestup), prema stavu 1. ovog člana kazniti novčanom kaznom od hiljadu (1.000) do pet hiljada (5000) evra.
3. Pravno lice će se kazniti za prekršaj (administrativni prestu) kaznom od pet hiljade (5.000) do deset hiljade (10.000) evra ako:
- 3.1. menadžeri zajedničke infrastrukture ne preduzimaju odgovarajuće mere u slučaju narušavanja železničkog saobraćaja (član 88 ovog zakona);
- 3.2. železničko preduzeće nema sigurnosni sertifikat u skladu sa odredbama člana 94 ovog zakona;
- 3.3. železnička preduzeća se ne pridržavaju odredbama ovog zakona koje se odnose na mašinovođinij licenca i sertifikata (čl.95-99 ovog zakona);
- 3.4. menadžeri zajedničke infrastrukture i železnička preduzeća ne apliciraju za sertifikate i njihovu sigurnosne licence (član 103. stav 1);
- 3.5. železnička preduzeća ne pružaju usluge bez sertifikata o bezbjednosti (član 104 stav 1 ovog zakona);

- 3.6. menadžeri zajedničke infrastrukture nemaju ovlaštenja u skladu sa odredbama navedenim u stavu 2. član 104 ovog zakona;
- 3.7. sistemi postavljeni za nadziranje sigurnosti ne sadržavaju elemente koji se odnose na bezbednost železničkog sistema 103 član stav 2 i 3 ovog zakona);
- 3.8. nacionalnom sigurnosnom organu se ne dozvoljava pristup dokumentima i objekata, instalacija i opreme za inspekciju (čl.104, st. 5 ovog zakona);
- 3.9. menadžeri zajedničke infrastrukture i železnička preduzeća stavljaju u funkciji železnički podsistem bez dozvole od strane odgovornog bezbednosti (član 109 stav 1 ovog zakona);
- 3.10. železnička preduzeća stave u funkciji prevozno železničko sredstvo bez odgovarajuće licence i sertifikata, (član 110 stav 1 i 2 ovog zakona);
- 3.11. održavanje sredstava železničkog prevoza nije u skladu sa odredbama šlana 112 ovog zakona;
- 3.12. u toku izgradnja ili rekonstrukcije željezničke infrastrukture i rešenja nije se obezbedila tražena informacija za javnost (čl.121 stav 1 ovog zakona);
- 3.13. nakon izgradnje ili rekonstrukcije željezničke infrastrukture menadžeri zajedničke infrastrukture ne apliciraju za sigurnosno ovlaštenje (član 121 stav 2 ovog zakona);
- 3.14. menadžeri zajedničke infrastrukture ne grade železničku infrastrukturu sa odgovarajućim elementima (član 122 ovog zakona);
- 3.15. nakon odobrenja menadžera zajedničke infrastrukture, pravnih lica ili drugih lica postavljaju telefonski kablovi, električni mrežni elementi, cevovi za vodovod itd. pojas železničke infrastrukture (član 128 stav 7 ovog zakona);
- 3.16. menadžeri zajedničke infrastrukture ne preduzmima neophodne mere za tehničku i fizičku zaštitu od elementarnih nepogoda (član 128 stav 12 ovog zakona);
- 3.17. entiteti ili druga lica izgrađuju blizu železničkog zaštitnog pojasa, u suprotnosti sa članom 129 ovog zakona;
- 3.18. pravna ili druga lica lica izgrađuju podvožnjake, nadvožnjake ili putne prelaze, bez prethodne saglasnosti menadžera železničke infrastrukture za zajedničku upotrebu.
4. Odgovorna osoba fizičkog ili pravnog lica, kazniće se za prekršaj (administrativni prekršaj) iz stava 3. ovog člana novčanom kaznom od dve hiljade (2000) do sedam hiljada (7000) evra.

## **POGLAVLJE XV ZAVRŠNE I PRELAZNE ODREDBE**

### **Član 144 Prelazne odredbe**

1. Sadašnje železničko preduzeće Kosovske železnice d.d. i njenih naslednici, koji će biti formirani, moraju biti u sposobne da rade bez ovlašćenja i sertifikata sigurnosti u jednom određenom vremenskom periodu. Šest (6) meseci nakon formiranja one moraju podneti zahtev i dobiti dozvolu za rad službe železničke infrastrukture i usluga prevoza železnicom.
2. Sadašnje železničko preduzeće Kosovske železnice d.d. i njene naslednice, koje će biti formirane, mogu operirati bez ovlašćenja i sertifikata sigurnosti do dve (2) godine, a nakon formiranja moraju se pripremiti i prijaviti za dobijanje sertifikata sigurnosti za menadžera infrastrukture i sertifikata sigurnosti za preduzeće koje će poslovati vozovima.
3. Odbor ŽRO-a će nastaviti da ispunjava svoje dužnosti i odgovornosti do okončanja mandata koji mu je dala Skupštine Kosova.
4. ŽRO će u roku od šest (6) meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona morati da bude restruktuirana u skladu sa propisanim pravilima ovog zakonom.
5. Odredbe zakona o javnim preduzećima i JPP-u i o koncesijama će dominirati u slučaju bilo koje zakonske kolizije.
6. pravila i direktive EU-a ako zamenjuju pravila i direktive na koje se ovaj zakon zasniva, imaće zakonsku za sektor Kosovskih železnica. Prihodi ostvareni od kazni, prilivaju se u budžet Republike Kosovo.

### **Član 145 Završne odredbe**

Stupanjem na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon br.03/L-076 o železnicama u Republici Kosovo (Službeni list Republike Kosovo/Priština br. 32/15. juna 2008 .) i sve ostale odredbe koje su u suprotnosti sa ovim zakonom.

**Član 146**  
**Stupanje na snagu**

Ovaj zakon stupa na snagu petnaest (15) dana od dana objavljivanja u Službenom listu Republike Kosovo.

**Zakon br. 04/L-063**  
**14. novembar 2011.god.**

**Predsednik Skupštine Republike Kosovo,**

---

**Jakup KRASNIQI**