



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government

Br. 13/174
Datum: 22.11.2023

Na osnovu člana 92. stav 4. i člana 93. stav 4. Ustava Republike Kosovo, člana 8. Zakona br. 08/L-117 o Vladi Republike Kosovo, u skladu sa članom 19 Pravilnika o radu Vlade Republike Kosovo br. 09/2011, Vlada Republike Kosovo, na sednici održanoj 22 novembra 2023. godine, donosi:

ODLUKU

1. Usvaja se Koncept dokumenta iz oblasti železnica.
2. Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture i druge nadležne institucije dužne su da sprovode ovu odluku, u skladu sa Pravilnikom o radu Vlade.
3. Odluka stupa na snagu danom objavljivanja u Službenom listu Republike Kosovo.

Albin KURTI

Premijer Republike Kosovo

Dostavlja se:

- Zamenicima premijera
- Svim ministarstvima (ministrima)
- Generalnom sekretaru KP-a
- Arhivi Vlade



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria -Vlada-Government

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Životne Sredine i Prostornog Planiranja
Ministry of Environment and Spatial Planning

KONCEPT DOKUMENT U OBLASTI ŽELEZNICA

Pripremljeno od: Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i
infrastrukture

Septembar, 2023.

Sadržaj

Uvod	6
Poglavlje 1: Definicija problema	7
Poglavlje 1.3. Sprovođenje acquis EU-a	18
Poglavlje 2: Ciljevi	19
Poglavlje 3: Opcije	20
Poglavlje 3.1: Opcija nijedna promena	20
Poglavlje 3.2: Opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja	21
Poglavlje 3.3: Treća opcija	21
Poglavlje 4: Identifikacija i procena budućih uticaja	23
Poglavlje 4.1: Izazovi u prikupljanju podataka	25
Poglavlje 5: Komunikacija i konsultacije	25
Poglavlje 6: Upoređivanje opcija	26
Poglavlje 6.2: Tabela upoređivanja sa sve tri opcije	30
Prilog 1: Obrazac procene ekonomskog uticaja	32
Prilog 2: Obrazac procene društvenih uticaja.....	34
Prilog 3: Obrazac procene uticaja na životnu sredinu.....	36
Prilog 4: Obrazac procene uticaja na osnovna prava	41

Sažetak koncept dokumenta

Železnički transport što se tiče železničke bezbednosti i životne sredine je vrlo složen.

Njegova složenost i značaj zavisi od činjenice kako ljudski faktor ozbiljno tretira faktor razvoja železničkog transporta i njegovu upotrebu u različitim uslovima i okolnostima.

Čovek procenjujući dobara i prednosti železničkog transporta ne primećuje i ne tretira slabosti, nedostatke, rizike ili stepen zagađenja životne sredine.

Svrha ovog koncept dokumenta je da pruži opštu analizu o relaciji uticajnih faktora železničkog transporta i njegove složenosti u bezbednosti železničkog transporta u Republici Kosovo, posebno u promovisanju, otvaranju i integraciji železničkog transporta, povećanju kvaliteta usluge i zaštiti životne sredine.

Opšte informacije	
Naslov	Koncept dokument u oblasti železnica
Vodeće ministarstvo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Kontakt osoba	Nazmi Gashi, Rukovodilac Divizije za razvoj politika i međunarodnih odnosa - MŽSPPI br. tel. 03820028046
Nacionalni plan razvoja	“Nacionalni plan za razvoj 2030.”, 2.3.3 Izrada politika u oblasti infrastrukture i transporta kao i revizija zakonskog okvira Operativni cilj 2.3.3 Izrada idejnog dokumenta za željeznice
Strateški prioritet	Strategija Multimodalnog transporta 2023-2030. i Akcioni plan 2023-2025. za sprovođenje Strategije Multimodalnog transporta 5.1 Strateški cilj 1: Vezivanje transporta bez problema 5.2 Strateški cilj 2: Bezbedan transportni sistem - ka viziji nule 5.3 Strateški cilj 3: Pametan i održiv transport Program Vlade Republike Kosova 2021-2025. 2.13 Infrastruktura 2.13.2 Železnička infrastruktura za ekonomski razvoj Strategija transportnog sporazuma za održivo i SMART kretanje na Zapadnom Balkanu 3.1.1 Pametan i održiv transport

Odluka	
Glavno pitanje	Nedostatak adekvatnog zakonskog regulisanja Zakona o železnicama sa ostalim zakonodavstvom koji se odnosi na železnički sektor i neusklađenost postojećeg zakona sa zakonodavstvom EU-a.

Sažetak konsultacija	Tokom izrade koncept dokumenta u oblasti železnica u skladu sa Uredbom o radu Vlade Republike Kosovo br. 09/2011 kao i Pravilnika o radu Vlade Republike Kosova (VRK) kao i Uredbom (VRK) br. 05/2016. o minimalnim standardima za proces javnih konsultacija, radni tim je održao javne sastanke sa zainteresovanim stranama, na kojima su učestvovali predstavnici biznisa, civilnog društva i institucija.
	Prethodna konsultacija za Koncept dokument o oblasti železnica održana je u mesecu 23.06.2023. - 03.07.2023. Javna konsultacija putem platforme za javne konsultacije razvijena je tokom perioda 07. - 28. jula 2023.
Predložena opcija	Opcija 3, dopuna i izmena Zakona o železnicama Kosova i izrada Novog Zakona o bezbednosti na železnicama

Glavni očekivani uticaji	
Budžetski uticaji	Ovaj koncept dokument ne očekuje da stvori dodatne budžetske troškove. Sve predviđene aktivnosti biće pokrivenne trenutnim budžetskim izdvajanjima.
Ekonomski uticaji	Izrada novog zakona o bezbednosti i železničkoj interoperabilnosti i dopuna zakona o železnicama očekuje se da ima pozitivan uticaj na ekonomski razvoj kao: <ul style="list-style-type: none"> - Stvaranje radnih mesta - Mogućnost otvaranja novih biznisa železničkog transporta. - Povećanje domaćeg i međunarodnog transporta. - Izgradnja kapaciteta putem reformama upravljanja; - Podizanje bezbednosti železničkog transporta i ispunjavanja uslova za interoperabilnost prema evropskim direktivama; - Čistija životna sredina koristeći adekvatna pokretna vozila sa dinamikom kako bi se postigao preduslov nulte emisije gasova; - Infrastruktura i bezbedna železnička vozila; - Digitalizacija u oblast železničkog transporta robe i putnika; - Unapređenje uslova za železnički transport u ispunjavanju uslova za premeštanje transporta sa drumskog na železnički; - Otvaranje tržišta za železnički i kombinovani (multimodalni) transport i - Dovoljni kapaciteti za održavanje železničke infrastrukture i železničkih pokretnih vozila ovlašćenih za saobraćaj.
Društveni uticaji	<ul style="list-style-type: none"> - Novi zakon će uticati na potrebu snabdevanja pokretnim vozilima bezbednija i ekološki prihvatljivija, bezbedniji transport kao i zapošljavanja u sektoru prema naprednim oblicima za sektorsko restrukturiranje.
Uticaji na životnu sredinu	<ul style="list-style-type: none"> - Stvaranje elektronskih usluga/digitalizacija usluga železničkog transporta putnika i robe, smanjiće upotrebu papira, boje, prostora, održavanja IT opreme, elementi ovi koji će uticati na smanjenje količine otpada;

	<ul style="list-style-type: none"> - Smanjenje zagađenja životne sredine od izduvne gasove motora iz pokretnih vozila sa unutrašnjim sagorevanjem elektrifikujući železničke linije i modernizujući železnička pokretna vozila i - Primena međunarodnih standarda povećava bezbednost transporta opasnih materija, povećava budnost u upravljanju udesima i incidentima u slučaju transporta opasnih materija, lako zapaljivih materija, kontroli i održavanju železničkih objekata i infrastrukture, vučnih vozila i vučne železnice i sistemi / podsistemi interoperabilnosti.
Među-sektorski uticaji	<p>Imaće direktan uticaj na povećanje kvalitetnih usluga u uslugama transporta i pristup u železničkoj infrastrukturi od železničkih operatera koji pružaju usluge za putnike i robe. Takođe direktno utiče na pristup i integraciju unutrašnje železničke mreže i promovisanju usluga sa pravima građana kojima će biti omogućene bezbednije, brže usluge sa manjim ekonomskim i troškovima životne sredine, ušteda u novcu, vremenu kao i savremenijoj logistici.</p>
Administrativ na opterećenja za kompanije	<ul style="list-style-type: none"> - Jedno od osnovnih pitanja Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture i Regulatornog autoriteta železnica je smanjenje administrativnih opterećenja, za fizička i pravna lica u oblasti železnica; - Smanjenje administrativnog opterećenja kroz efikasnost i efektivnost, obezbeđujući da se javne dužnosti izvršavaju uz minimalne troškove i maksimalni efekat. Eliminacija papira i razmena podataka u realnom vremenu između javnih i privatnih institucija i - U skladu sa Vladinom strategijom za smanjenje administrativnog opterećenja, implementiraće se razmena podataka u elektronskom obliku i u realnom vremenu sprovodeći GG platformu interoperabilnosti, gde će se u skladu sa tim smanjiti upotreba papira i olakšavanje postupaka. - Putem revidiranog zakonodavstva biće pojednostavljeni postupci za pružanje javnih usluga oblasti, kao i smanjeni troškovi za biznis.
Test MSP-a	Test MSP-a nije sproveden
Sledeći koraci	
Kratkoročni	Nakon usvajanja koncept dokumenta, očekuje se da se Izradi novi Zakon o bezbednosti i železničkoj interoperabilnosti i izrada Novog zakona o železnicama.
Srednjoročni	Prilikom stupanja na snazi zakona obezbediće se potpuno sprovođenje zakona kroz adekvatnih mehanizama i donošenje podzakonskih akata.

Uvod

Koncept dokument za regulisanje oblasti železnica baziran je na listi koncept dokumenata za 2023. godinu. Ovaj dokument predstavlja osnovu na kojoj je oslonjena Odluka Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture (MŽSPPI) o osnivanju Odgovornog tima za izradu ovog Koncept dokumenta.

Koncept dokument o železnicama namerava da identifikuje nedostatke i praznine u postojećem Zakonu o železnicama kao i potpuno usklađivanje sa *acquis* EU-a.

U ovoj liniji, zahteva se kontinuirano poboljšanje zakonodavstva o železničkoj bezbednosti i železničkom sistemu uopšte.

Poseban uticaj na stvaranje problema koji se vežu za železnički sektor stvorio ih je nedostatak pravog zakonodavstva o železnicama.

Ovaj koncept dokument, pored toga što je deo strateške politike Vlade Republike Kosova (Strategija Multimodalnog transporta 2013. - 2030. Cilj 3. poboljšanje bezbednosti u saobraćaju i zaštite životne sredine, Program Vlade Republike Kosova 2021. - 2025., bezbednost i održavanje puteva, železničke infrastrukture 2.13.4, Programa o reformi u ekonomiji 2022-2024., reforma i tržišta transporta 5.2.8 takođe se veže i sa sprovođenjem *Acquis*-a EU-a, konkretno sa poglavljem 14, (Nacionalni program za sprovođenje Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju NPSSSP 2022-2026.), odnosno oblast koja se veže sa politikama transporta kao i Nacionalnim planom za razvoj 2023-2025.

Takođe, i Ugovor o transportnoj zajednici i Strategija Ugovora o transportu za održivo kretanje i SMART na Zapadnom Balkanu (cilj 3.1.1 - pametan i održiv transport) su relevantni za ovaj koncept dokument.

U okviru ovog koncept dokumenta analiziraće se sistem železničke bezbednosti, priznavanje licenci mašinista, usklađivanje novčanih kazni, zakonske i regulatorne nedostatke, nedoslednosti kao i neuključivanje direktiva EU-a u naše zakonodavstvo, administrativna opterećenja za institucije i subjekte koji pružaju usluge i lica koja primaju usluge u oblasti železnica.

Svrha ovog koncept dokumenta je da pruži opštu analizu o odnosu uticajnih faktora bezbednosti železničkog transporta i njegova složenost u železničkom transportu Republike Kosova a posebno u železničkoj bezbednosti i životne sredine.

Tabela 1: Tabela sa opštim informacijama o koncept dokumentu

Naslov	KONCEPT DOKUMENT U OBLASTI ŽELEZNICA
Vodeće ministarstvo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture Department transporta
Kontakt osoba	Nazmi Gashi, Rukovodilac Divizije za razvoj politika i međunarodnih odnosa u MŽSPPI Br. tel. 038-213-394
Nacionalni plan za razvoj	Nacionalni plan za razvoj 2030.

2030.	3.5 Izrada politika u oblasti infrastrukture i revizija zakonskog okvira Operativni cilj 3.5.6 Izrada Koncept dokumenta za Zakon o železnicama Lista Koncept dokumenata 2022.
Strateški prioritet	Strategija Multimodalnog transporta 2023-2030. 5.1 Strateški cilj 1: Vezivanje transporta bez problema 5.2 Strateški cilj 2: Bezbedan transportni sistem - ka viziji nule 5.3 Strateški cilj 3: Pametan i održiv transport. Program Vlade Republike Kosova 2021-2025. Bezbednost i održavanje železničke infrastrukture Strategija Ugovora o transportu za održivo i (digitalno) kretanje na Zapadnom Balkanu. 3.1.1 Pametan i održiv transport
Radna grupa	Odlukom br. 3141 dana 22.04.2022., Generalni sekretar imenuje radnu grupu za izradu koncept dokumenta, u ovom sastavu: <ol style="list-style-type: none"> 1. Nazmi Gashi, predsedavajući, MŽSPPI 2. Bekim Gojani, zamenik predsedavajućeg, MŽSPPI 3. Metie Rrahmani, članica, MŽSPPI 4. Vjollca Kelmendi, članica MŽSPPI 5. Florije Boshnjaku, članica MŽSPPI 6. Emine Krasniqi, članica, MŽSPPI 7. Ilir Muqaj, član, KP/MEI 8. Martin Halilaj, član KHAIA/KP 9. Diellza Mujaj, članica, KP 10. Debatik Ramanaj, član RAŽ 11. Zyrafete Krasniqi, članica RAŽ 12. Valerie Bojku, članica, INFRAKOS 13. Mirlinda Lushtaku, članica KSV 14. Sefedin Sefaj, član, TRAINKOS
Dodatne informacije	Nema

Poglavlje 1: Definicija problema

Železnice Kosova trenutno funkcionišu kroz Zakon na snazi 04/L-063, kroz koji se vrši regulisanje i razvoj železničkog sektora, poboljšanje sistema bezbednosti, postizanje interoperabilnosti, otvoren i nediskriminatorski pristup operatera i pružanje usluga na tržištu železničkog sektora. Trenutni zakon 04/L-063, usvojen u decembru 2011. godine, pokriva ceo železnički sektor u Republici Kosovo.

Glavne institucije odgovorne za sprovođenje Zakona o železnicama su Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture sa jedne strane zajedno sa kreatorima politike železničkog sektora, a sa druge strane Regulatorni Autoritet Železnica, kao nezavisni regulator koji reguliše, nadzire i organizuje sektor železnica. Naravno, i drugi odgovorni subjekti su sastavni deo u sprovođenju Zakona, prošle su godine otkako su identifikovane potrebe za dopunu izmenu postojećeg Zakona o železnicama Kosova. Ovo kao rezultat opšte analize, bazirajući se na primenljivosti više od decenije postojećeg zakona, sa posebnim naglaskom susrele problematike na terenu su kao:

- Nedefinisanje udaljenosti tokom izgradnja ili raznih radova za javno-privatnu infrastrukturu u odnosu sa železničkim pojasom, što onda dovodi do raznih problema između infrastrukture železnica Kosova sa ministarstvom (akcionarom) i opštinama;
- Nedefinisanje izgradnja na imovini Infrakos-a u cilju korišćenja imovine na najbolji mogući način u cilju generisanja prihoda;
- Nejasno definisanje održavanja i upravljanja putno-železničkim raskrsnicama;
- Nedefinisanje nadležnog organa za otvaranje legalnog železničkog prelaza;
- Nejasno definisanje načina zaštite imovine Infrakos-a, a što je trebalo uz pomoć Policije Kosova prema zahtevu i pod zakonskom odgovornošću Infrakos-a da se postupa za zaštitu imovine a ne tražiti sudske odluke;
- Nedostatak sekundarnog zakonodavstva sa kojim se utvrđuju tehnički uslovi za bezbedan, pravičan, redovan i miran tok železničkog saobraćaja, kao i osnovne funkcionalne uslove za podsisteme železničke infrastrukture, koji se moraju ispuniti od Infrastrukture železnice Kosova;
- Uslovi koji se moraju utvrditi podzakonskim aktima i drugim propisima koji regulišu bezbednost u železničkom saobraćaju, zaštita životne sredine, prostorno planiranje, izgradnja i drugi utvrđeni uslovi, tokom projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije, renoviranja, održavanja, nadzora i korišćenja železnica;
- Tehnički i drugi uslovi prema prihvaćenim međunarodnim ugovorima i međunarodnim železničkim propisima za železničke linije od značaja za međunarodni saobraćaj;
- Sadržajno definisanje železničkih preduzeća prema nacionalnim strategijama koje obavljaju Rad sa vozovima u zemlji i van zemlje sa posebnim naglaskom uloga državnog operatera za moderan rad za transport vozovima;
- Odgovarajući oblici za pružanje OJU (Obaveza javnih usluga), transport putnika prema naprednim modelima i adekvatnim politikama za ovu vrstu usluge za građanina/ke i
- Administrativna uputstva o profesionalcima koji učestvuju u delatnostima tokom projektovanja, izgradnje, obnove, renoviranja, održavanja, nadzora i korišćenja železnica.

Takođe, tokom sprovođenja, identifikovana je potreba o daljoj usklađenosti sa izmenama koje je zakonodavstvo Evropske unije pretrpelo, od kako je usvojen Zakon 04/L-063 u 2011. godini. Stoga, smatramo važnim da se Zakon o železnicama izmeni i da bude usklađen sa zakonodavstvom EU-a u oblasti železnica, kako bi bio u skladu sa novitetima, uslovima i inovacijama u železničkom sistemu.

Konačno, i kontinuirani zahtevi iz Ugovora koji osnuje Transportnu zajednicu, potpisan između EU-a i zemalja Jugoistočne Evrope: Kosovo, Albanija, Bosna i Hercegovina, Severna Makedonija, Crna Gora i Srbija. Ugovor je ratifikovan od Skupštine Republike Kosova putem Zakona br. 06/L -109 u 2018. godini, a proglašen dekretom br. DL-053-2018, dana 13.11.2018. od Predsednika Republike Kosova. To je jedan od osnovnih razloga za dopunu/izmenu Zakona o železnicama. Zahtevi iz ovog Ugovora, koji u suštini ima prednost nad bilo kojim drugim zakonom, a koji ima za cilj između ostalog:

- Progresivnu integraciju tržišta transporta ugovornih strana u podršci odgovarajuće zakonske osnove zakonskog okvira EU-a-*acquis*;
- Zaštitu životne sredine i borbi protiv klimatskih promena;
- Razvoj za održivi transport i
- Mogućnost daljeg približavanja zemalja kandidata i onih potencijalnih ka Evropskoj uniji sprovodeći zakonski okvir EU-a (acquis), posebno u oblasti transporta.

Ovi zahtevi opravdavaju potrebu da dopuna / izmena Zakona o železnicama bude u pojačanom obliku, kako bi se zakonska infrastruktura dalje unapredila.

Što se tiče pružanja usluga, zakonski okvir na snazi reguliše usluge u nastavku:

1. Licenca za železnički transport za robe i putnike;
2. Licenca za upravljanje i održavanje železničke infrastrukture;
3. Licenca mašiniste;
4. Ovlašćenje bezbednosti;
5. Sertifikat bezbednosti;
6. Ovlašćenje za stavljanje na uslugu;
7. Priznavanje ovlašćenja za stavljanje na uslugu;
8. NVR registracija (Nacionalni registar pokretnih vozila);
9. Označavanje držača pokretnog vozila (VKM), i
10. Priznavanje registracije/ne-registracije.

Sve usluge se pružaju na fizički način. Za većinu navedenih usluga određene su tarife, koje se kreću od 50 do 20000 evra¹. Sa druge strane, važenje izdatih dokumenata je preko 5 godina. Štaviše, za većinu usluga zahteva se relativno veliki broj obaveznih informacija, dok se rokovi pružanja usluge kreću od 2 nedelje do 4 meseca.

Glavne institucije koje su odgovorne za sprovođenje zakonskih odredbi kako se utvrđuje u

¹ Uredba RAŽ 01/2017. o taksama i novčanim kaznama.

trenutni Zakon o železnicama su:

- Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture;
- Departman drumskog transporta;
- Regulatorni autoritet železnica;
- Menadžer Železničke infrastrukture, Železnice Kosova "Infrakos A.D.";
- Operater javnog železničkog transporta, Železnice Kosova "Trainkos A.D."

Svaka institucija ima svoje odgovornosti u svojoj oblasti kao u nastavku:

Departman transporta

Vrši kreiranje politika i razvojne strategije u oblasti železnica, saraduje sa relevantnim međunarodnim institucijama za podizanje železničke bezbednosti, upravlja i usklađuje postupke sektora železnica sa najboljim praksama razvijenih zemalja, obezbeđuje kompatibilnost politika, planova i strategije u oblasti pružanja usluge za železnički transport sa onima EU-a;

Regulatorni autoritet železnica

Regulatorni autoritet železnica je nezavisni organ koji reguliše i nadzire sektor železnica u skladu sa zakonodavstvom na snazi na Kosovu i sa zakonodavstvom na snazi EU-a, prikladno za Kosovo u ovom sektoru.

Postupa kao organ za izdavanje licenca, odgovorni organ za pitanja interoperabilnosti i entiteta obaveštavanja, organ za regulisanje železničkog tržišta i organ za železničku bezbednost i druge nadležnosti koje mu se daju na osnovu ovog zakona.

Upravitelj železničke infrastrukture Železnice Kosova "Infrakos A.D."

Upravljanje železničkom infrastrukturom vrši se od Menadžera železničke infrastrukture koji je odgovoran za održavanje i razvoj njene infrastrukture i za pružanje odgovarajućih usluga za železnička preduzeća koja pružaju usluge železničkog transporta. Upravljanje infrastrukturom treba uključiti esencijalne funkcije mrežnog plaćanja, uključujući ovde utvrđivanje i prikupljanje plaćanja, kao i održavanje i alokaciju trase.

Misija INFRAKOS-a je stvaranje konkurentne, održive i uspešne železničke mreže u skladu sa potrebama društva i ekonomije Kosova i šire, kao i ispunjavajući bezbednosne, ekološke i one ekonomske zahteve, dok Vizija je da budemo predvodnici u pružanju železničkih pravaca i drugih infrastrukturnih usluga za sve operatere železničkog transporta unutar i izvan zemlje na jednak, transparentan i nediskriminatoran način. Da budemo privlačni i efikasniji pružaoci železničke mreže u regionu Zapadnog Balkana.

INFRAKOS je takođe odgovoran za rad infrastrukture obezbeđujući pristup u infrastrukturu i postavljajući plaćanja za korišćenje infrastrukture.

Radovi vozovima Železnica Kosova TRAINKOS A.D.

Postojeći železnički radovi na Kosovu moraju se organizovati i upravljati od Operatera sa vozovima Železnica Kosova TRAINKOS A.D. Preduzeće koje je kompanija u javnom vlasništvu prema Zakonu o javnim preduzećima na Kosovu. Misija TRAINKOS-a “Trajna spremnost u ispunjavanju zahteva klijenata i drugih korisnika usluga primenjujući standardizirane tehnologije sa obučanim i motiviranim zaposlenima“. TRAINKOS treba da razvije biznis transporta na Kosovu i drugim zemljama železnicom i drugim (multimodalnim) načinima za pružanje usluga (transport putnika i roba) najboljim za društvo i ekonomiju Kosova.

Tabela 2: Odgovarajući dokumenti politika, zakoni i podzakonski akti

Dokument politika, zakon ili podzakonski akt	Veza sa politikom ili planskim dokumentom putem interneta ili sa zakonskim aktima u Službenom listu	Državna(e) institucija(e) odgovorna(e) za sprovođenje	Uloga i dužnosti Institucije)
Zakon br. 04/L - 063 o železnicama, S.L. R.K., br. 28/16. decembar 2011., Priština.	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2790	MŽSPPI, MFRT, RAŽ	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, RAŽ, MFRT.
Zakon br. 06/L-067 o izmeni i dopuni Zakona br. 04/L-063 o železnicama, S.L. R.K. br. 3/17. januara 2019., Priština.	https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=18418	MŽSPPI, RAŽ, MFRT,	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, RAŽ, MFRT.
Zakon br. 05/L-087 o prekršajima, S.L. R.K. / br. 33/8. septembar	https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12839	MP, MŽSPPI, MUP	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MP MŽSPPI,

2016., Priština.			MUP
Zakon br. 05/L-031 o opštoj administrativnoj proceduri, S.L. R.K. /br. 20. / 21. juna 2016., Priština.	https://gzk.rks.gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12559	MŽSPPI, MUP	Nadzor u okviru delokruga Ministarstva MŽSPPI, RAŽ.

U oblasti železnice, pored primarnog zakonodavstva koje je gore navedeno obuhvaćeno je i sekundarno zakonodavstvo iz različitih oblasti koji su nadovezani sa ovom oblašću:

- Administrativno uputstvo br. 02/2012 o licenciranju operatera železničkog prevoza;
- Administrativno uputstvo br. 03/2012 o licenciranju upravitelja infrastrukture;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.04/2012 o davanju sertifikata bezbednosti i ovlašćenja bezbednosti za železnička preduzeća i upravitelja železničke infrastrukture;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.02/2013 o obračunu direktnih troškova za održavanje železničke infrastrukture;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.03/2013 o odlučivanju za određivanje i naplati plaćanja pristupa u železničkoj infrastrukturi;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.05/2016 o detaljnom sadržaju Izložbe mreže železničkog prevoza;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.04/2016 o dopuni i izmeni Administrativnog uputstva br. 04/2012 o davanju sertifikata bezbednosti i ovlašćenja bezbednosti za železnička preduzeća i upravitelja železničke infrastrukture;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.17/2017 o dopuni i izmeni Administrativnog uputstva br.02/2012 o licenciranju operatera železničkog prevoza;

- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.18/2017 o dopuni i izmeni Administrativnog uputstva br.03/2012 o licenciranju upravitelja infrastrukture;
- Administrativno uputstvo (MŽSPPI) br.11/2018 o istrazi nesreća i incidenata u železničkom prevozu;
 - Uredba br. 02/2012 o sertifikatu bezbednosti.
 - Uredba br. 03/2012 o sertifikatima bezbednosti.
 - Uredba br. 05/2012 o Nacionalnom Registru železničkih vozila;
 - Uredba br. 06/ 2012 o registraciji infrastrukture;
 - Uredba br. 01/2013 o izložbi mreže;
 - Uredba br. 02/2013 o licenciranju mašinista;
 - Uredba br. 03/2013 opšte metode bezbednosti za nadzor od odgovornog Organa bezbednosti nakon sertifikata ili ovlašćenja bezbednosti;
 - Uredba br. 01/2014 o Modelu Deklaracije o usaglašenosti o ovlašćenu vrstu železničkog vozila.
 - Uredba br. 01/2017 o taksama i novčanim kaznama;
 - Uredba br. 02/2017 o Izveštavanju nadzora železničkog tržišta;
 - Uredba br. 03/2017 o pravima putnika;
 - Uredba br. 04/2017 o zajedničkim metodama bezbednosti za procenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje ovlašćenja železničke bezbednosti;
 - Uredba br. 05/2017, Zajedničke metode bezbednosti (ZMB), za procenu i proračun rizika.
 - Uredba br. 01/2018 o obračunu direktnog troška.
 - Uredba br. 02/2018 o zajedničkim metodama bezbednosti za procenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o železničkoj bezbednosti.
 - Uredba br. 03/2018 o izgradnji, poboljšanju, obnovi, proceni usaglašenosti i ovlašćenje za funkcionalizaciju pokretnih vozila.
 - Uredba br. 04/2018 o zajedničkim ciljevima bezbednosti (CBP).
 - Uredba br. 05/2018 o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost u vezi sa podsistemom 'Infrastruktura'.
 - Uredba br. 06/2018 o korišćenju zajedničkog evropskog formata za sertifikate bezbednosti, dokumentima apliciranja i važnost sertifikata bezbednosti.

- Uredba br. 07/2018 o usvajanju zajedničke metode bezbednosti za procenu postizanja bezbednosnih ciljeva.
- Uredba br. 08/2018 o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost u vezi sa podsistemom 'Rada i upravljanja saobraćajem' STI OPE.
- Uredba br. 01/2019 o sertifikaciji entiteta odgovornih za održavanje vagona robe.
- Uredba br. 02/2019 o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost u vezi sa podsistemima "pokretna sredstva (vozila) - lokomotive i pokretna vozila za putnike" STI LOC&PAS.
- Uredba br. 03/2019 o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost u vezi sa podsistemima "pokretna vozila - vagoni za prevoz robe" STI WAG.
- Uredba br. 01/2020 o izmeni i dopunu Uredbe br. 02/2013 o licenciranju mašinista.
- Uredba br. 02/2020 o dopuni i izmeni Uredbe br. 01/2017 o taksama i novčanim kaznama.
- Uredba br. 03/2020 o licenciranju.
- Uredba br. 04/2020 o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost za podsistem "kontrola-komanda i signalizacija".
- Uredba br. 01/2021 o Zajedničkim metodama bezbednosti za nadzor, koja se primenjuje od železničkih preduzeća, upravitelja infrastrukture nakon dobijanja bezbednosnog sertifikata ili ovlašćenja.
- Uredba br. 02/2021 o nadzoru, praćenju i inspekciji.

Da bi se na specifičniji način razumeo trenutni problem u oblasti koja se tretira ovim koncept dokumentom, razvijeno je i razrađeno stablo problema u nastavku.

Bazirajući se na Vodiča i Priručnika za izradu koncept dokumenata i u tabeli 3, razrađeno je stablo problema.

Tabela 3: Stablo problema, koje predstavlja glavni problem, njegove uzroke i efekte

Efeki	<ol style="list-style-type: none">1. Negativan uticaj na bezbednost železnice, životnu sredinu, ekonomiju građana, društveni uticaj, otvaranje železničkog tržišta;2. Onemogućuje sprovođenje politika EU-a za zaštitu životne sredine i onemogućava pristup na zajedničko tržište;3. Onemogućava razvoj sistema železničke bezbednosti;4. Negativan uticaj na ekonomiju, životnu sredinu i zdravlje građana;
--------------	--

	<p>5. Konfuzija u slučaju sprovođenja zakonskih odredbi;</p> <p>6. Negativan uticaj na životnu sredinu, društveni i ekonomski uticaj</p> <p>7. Ograničenje konkurencije - podela tržišta, nametanje izbora usluge unutar zemlje i pristupa u međunarodnom tržištu.</p> <p>8. Strane se suočavaju sa visokim troškovima i vremenom za dobijanje javnih usluga u ovoj oblasti.²</p>
Glavni problem	Nedostatak adekvatnog zakonskog regulisanja i neusklađenost postojećih zakona
Uzroci	<p>1. Nedostatak zakonskog okvira za unapređeni Zakon za železnice i izgradnju sistema železničke bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom transportu;</p> <p>2. Nedostatak zakonskog okvira za priznavanje licenca mašinista iz drugih zemalja;</p> <p>3. Nedostatak uredbi i direktiva u oblasti bezbednosti i prava putnika i</p> <p>4. Zakonska neusklađenost u oblasti železnica i neusaglašenost sa pravnim tekovinama EU;</p> <p>5. Zakonski okvir nije usklađen sa zahtevima Zakona o upravnom postupku, posebno u pogledu pokriva troškova i roka pružanja usluge.</p>

Razrada uzroka

Nakon identifikacije glavnog problema, u nastavku na hronološki način razrađeni su uzroci problema:

- *Trenutnom zakonu o železnicama nedostaje zakonski okvir za:*

- Nejasne zakonske odredbe i kontradiktorne o institucionalnim nadležnostima u vezi sa donošenjem podzakonskih akata predviđenih postojećim zakonom o železnicama;
- Državni železnički kod;

² Rokovi za pružanje usluga biće usklađeni sa zahtevima *acquis-a*.

- Zakonsko pojašnjenje u vezi sa institucijom odgovornom za priznavanje evropskih licenci za železnička preduzeća;
- Odgovornost organa nadležnog za licenciranje mašinista u RAŽ, da se uskladi sa zakonodavstvom EU-a;
- Nejasnoće o instituciji odgovornoj za usvajanje Nacionalnih propisa bezbednosti;
- Nedefinisana institucionalna nadležnost za priznavanje bezbednosnih sertifikata;
- Netretirano u zakonu, ovlašćenje za uvođenje u usluzi i registracije pokretnih vozila za zatvorene linije tokom radova;
- Tehničke specifikacije za interoperabilnost i Nacionalni planovi za njihovo sprovođenje pod odgovornosti RAŽ, da pređe u zajedničku odgovornost RAŽ-MŽSPPI, uzimajući za osnovu složenosti i visoki standardi što nose takvi akti;
- Priprema Nacionalnih planova za sprovođenje tehničkih specifikacija za interoperabilnost.
- Godišnji izveštaj bezbednosti - kontradiktoran oko vremenskog roka usvajanja sa EU Direktivu bezbednosti;
- Nejasnoća pravne bezbednosti na pravo podnošenja žalbe i njenog razmatranja protiv odluka stručnih departmana;
- Zakonski nedostatak oko digitalizovanih sistema za nacionalne registracije i elektronske veze sa centralizovanim registrima Evropske unije za oblasti;
- Nedostatak zakonskog tretmana oko institucionalnih odgovornosti i zakonskih obaveza železničko-putnih prelaza;
- Regulisanje dvostepenosti žalbi unutar RAŽ protiv odluka stručnih departmana u RAŽ;
- Sistemi za nacionalne registracije i elektronsko povezivanje sa centralizovanim registrima Evropske unije za procese koji proizilaze iz zakonodavstva EU-a koje pokrivaju stručne oblasti;
- Nedostatak mnogih esencijalnih definicija za železnice;
- Prelazi na nivou, tretirani su samo na površinskom nivou (ulica-železnica) i
- Definisanje uloge državnog operatera u tranzitnim fazama do potpune inkorporacije Republike Kosova u Evropsku zajednicu i
- Stvaranje državnih mehanizama za tretiranje izvršnog železničkog osoblja svih nivoa.
- Zakonski okvir nije usklađen sa zahtevima ZOAP, posebno što se tiče zahteva za pokrivanje troškova, kao i vremena pružanja usluge;
- Zakonodavstvo na snazi nije pogodno za pojednostavljenje i digitalizaciju javnih usluga;
- Nema IKT rešenja koja podržavaju pružanje javnih usluga oblasti;
- Nisu upotrebljene relevantne metodologije, kao Model standardnog troška i Model pokrivanja troška, prilikom dizajniranja dotičnih usluga.

Poglavlje 1.2. Zainteresovane strane

Tabela 4: Pregled zainteresovanih strana na osnovu definicije problema

Ime zainteresovane strane	Uzrok-ci sa kojima je strana povezana	Efekat-i sa koje je strana povezana	Način na koji je strana povezana sa ovim uzrokom(uzrocima) ili efektom (efektima)
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, relevantni departmani	Zakonski nedostaci	Administrativna opterećenja Nedostatak kapaciteta Administrativne barijere Usklađivanje sa zakonodavstvom EU-a	Direktno
Ministarstvo ekonomije	Zakonski nedostaci	Tretman železničkih kompanija prema Državnim strategijama i politika za razvoj železničkog sektora	Direktno
Civilno društvo	Nizak nivo kvaliteta, usluga i bezbednosti i neophodnost biti interoperabilan prema Direktivama i zakonodavstvu EU-a.	Barijere / Administrativna opterećenja	Direktno
Trainkos	Potreba za otvaranje železničkog tržišta i interakcije sa susednim zemljama; Prilagođavanje radnji procesima modernizacije/izgradnje železničkih pruga unutar države; Procesi obnove pokretnih železničkih vozila u skladu sa modernizacijom pruga i poboljšanju	Pristup u međunarodni transport	Direktno

	<p>potrebnih bezbednosnih sistema, uključujući i ERTMS kao neophodnost i</p> <p>Železnički pametni i održivi transport pozivajući se na koncepte funkcionisanja kao multimodalni transport.</p>		
Infrakos	Izgradnja infrastrukture prema evropskim standardima	Infrastruktura prema evropskim standardima i pristup železničkim koridorima u MTV jezgrenoj mreži	Direktno

Poglavlje 1.3. Sprovođenje acquis EU-a

Tokom pripreme ovog koncept dokumenta MŽSPPI je procenilo sprovođenje Acquis EU-a u oblasti železnica. MŽSPPI smatra da će deo koji utvrđuje železničku bezbednost i interoperabilnost, otvaranje tržišta za železnički transport, priznavanje licenci mašinista, prava putnika i druge obaveze koje proizilaze prema acquisom se obuhvatiti Novim zakonima.

Akti EU-a koji regulišu oblast železnica su kao u nastavku:

Direktiva 2016/2370 / EU koja izmenjuje Direktivu 2012/34 / EU, o stvaranju jedinstvenog evropskog železničkog područja koji ima za cilj povećanje kvaliteta i efikasnosti usluga železničkog prevoza uklanjajući razne prepreke i podstičući tako učinak i konkurentnost železničkog sektora;

Direktiva 2007/59/EK Evropskog parlamenta i Saveta dana 23. oktobra 2007. o sertifikaciji mašinista koji upravljaju lokomotivama i vozovima u železničkom sistemu u Zajednici, SL EU L 315, 3.12.2007.

Direktiva (EU) 2016/797 o interoperabilnosti železničkog sistema unutar Evropske unije (Revizija Direktive 2008/57/EC)

Direktiva (EU) 2016/798 o železničkoj bezbednosti (Revizija Direktive 2004/49/EC)

Uredba (EU) 2021/782 Evropskog parlamenta i Saveta dana 29. aprila 2021. o pravima i obavezama železničkih putnika;

Poglavlje 2: Ciljevi

Osnovna svrha se definiše u sprovođenju obaveza koje proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i Republike Kosova, odnosno u odredbama ovog sporazuma koje se vežu sa usklađivanjem domaćeg zakonodavstva sa onim EU-a u oblasti železnica. Ova svrha je odražena i u Nacionalnom programu za sprovođenje SSP-a i Nacionalnom programu za razvoj (NPR), kao i u Strategiji multimodalnog transporta.

Ovaj koncept dokument predviđa ove ciljeve:

- Modernizacija železničke mreže prema standardima EU-a;
- Otvaranje železničkog tržišta i pristup na evropsko tržište;
- Povećanje bezbednosti u železničkom sistemu;
- Povezivanje železničke mreže sa evropskom mrežom prema standardima i tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (EU);
- Digitalizacija usluga sa ciljem razvoja multimodalnog transporta u železničkom sistemu;
- Progresivna integracija transportnog tržišta;
- Povećanje kvaliteta i efikasnosti usluga železničkog transporta za robe i putnike, uklanjajući razne prepreke i podstičući tako učinak i konkurentnost železničkog sektora;
- Stabilan, održiv, bezbedan i interoperabilan železnički transport, tehnički i operativno usklađen sa železničkim sistemom EU-a.
- Održiv i ekološki transport.
- Poboljšanje pružanja javnih usluga u oblasti železnica, kroz smanjenje administrativnog opterećenja.

Tabela 5: Relevantni ciljevi Vlade

Relevantan cilj	Naziv odgovarajućeg planskog dokumenta (izvor)
Strateški cilj	Razvoj potencijala za železnički transport koji podržava ekonomski razvoj; Poboljšanje bezbednosti u železničkom transportu i Zaštita životne sredine
Specifičan cilj	Modernizacija železničkog sistema i pristup na evropsko tržište
Svrha politike	Povećanje železničke bezbednosti; Smanjenje zagađenja okruženja i Razvoj multimodalnog transporta

Poglavlje 3: Opcije

Bazirajući se na identifikaciju problema, uključujući uzroke i posledice, u okviru ovog Koncept dokumenta, tretirane su i razrađene različite opcije koje nameravaju adresiranje nedostataka koji su uočeni u analizi situacije i sa kojima se može postupiti u oblasti železnica.

Radna grupa za izradu Koncept dokumenta u oblasti železnica razmotrila je tri opcije dole navedene u cilju realizacije ciljeva predviđenih u Poglavlju 2.

Prva opcija je *status quo* opcija, odnosno opcija bez promene.

Druga opcija je opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja zakonskog okvira na snazi.

Treća opcija je novi Zakon o železnicama i Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti.

Poglavlje 3.1: Opcija nijedna promena

Prva opcija

Opcija Status quoa

Nepromena trenutnih politika ili nastavak trenutnog stanja neizmenivši trenutno zakonodavstvo koje reguliše oblast železnica podrazumeva nastavak trenutnog status quoa sa mnogim nedostacima i preprekama za razvoj i modernizaciju železničkog sistema Republike Kosova.

Nastavak ovog stanja utiče na neuključivanje politika zaštite životne sredine koje su cilj Kosova za integraciju u Evropsku uniju.

Neusklađenost domaćeg zakonodavstva sa onim EU-a donosi opštu stagnaciju u oblasti železnica, smanjenje bezbednosti u železničkom sektoru, stvara prepreke u pristup železničkoj mreži na otvoreno tržište.

Budući da ova opcija ne pruža nikakvu intervenciju, neće pružiti efekte na smanjenje administrativnog opterećenja.

Poglavlje 3.2: Opcija za poboljšanje sprovođenja i izvršenja

Opcija 2: Promena postojeće politike

Važi prva opcija, pošto primarni zakon ne dozvoljava nikakvu intervenciju da se promeni postojeće stanje, osim nekih olakšica koje se mogu napraviti izmenom i dopunom podzakonskih akata koji su doneti na osnovu Zakona o železnicama, sa administrativnog aspekta korišćenja sa slučajem obavljanja usluga u oblasti železnica.

Što se tiče smanjenja administrativnog opterećenja, kroz ovu opciju se predlažu mere, kao obuka odgovornih službenika kroz KIJU o administrativnom opterećenju, kao i poboljšanju pružanja informacija o uslugama za strane.

Poglavlje 3.3: Treća opcija

Opcija 3:

Treća opcija razmatra mogućnost zakonskih izmena kroz usvajanje novog zakona koji će regulisati oblast železnica. Ova opcija podrazumeva izradu novog zakona koji bi regulisao zakonske praznine na koje se nailazi i regulisao nove izazove stvorene kao posledica poslednjih tehnoloških razvoja. To bi se radilo bazirajući se na najbolje prakse, kao i u skladu sa *acquis-em* Evropske unije.

Otklanjanje problema koji su identifikovani u oblasti funkcionisanja sistema železničkog transporta biće moguće samo ako se izvrši izmena i dopuna Zakon br. 04/L-063 o železnicama i izrada novog Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti za železnički transport.

Treća opcija razmatra mogućnost dopune izmene postojećeg zakona o železnicama, iz kojeg će derivirati dva nova zakona: Zakon o železnicama Kosova i Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti.

Što se tiče smanjenja administrativnog opterećenja u oblasti železnica, ova opcija predlaže zakonske izmene o usklađivanju sa zahtevima ZOAP, posebno što se tiče zahteva za trošak i vreme pružanja usluga. Ovo biće urađeno kroz primene metodologije koju pruža Model pokrivenosti troškova.³ Štaviše, novo zakonodavstvo će dozvoliti pojednostavljenje procedura za pružanje usluga, uključujući broj obaveznih informacija, kao i u trajanju važenja izdatih dokumenata. Štaviše, novi zakon će se izraditi na način koji promoviše digitalizaciju usluga, što će pomoći u daljem smanjenju administrativnog opterećenja. U srednjoročnom periodu, opcija 3

³ Ovaj model, u liniji sa zahtevima člana 12. ZOAP, omogućava obračun troškova postupanja institucije koja pruža usluge, i određivanju tarifa na osnovu ovih obračuna.

predviđa i potpunu digitalizaciju navedenih usluga, uključujući integraciju sa GG, kao i poštovanje zahteva za sajber bezbednosti, kao i onih za zaštitu ličnih podataka.

Novi zakon o železnicama imaće za cilj regulisanje i razvoj železničkog sektora, garantujući otvoren konkurentski i nediskriminatorni pristup železničkih operatera i pružanje usluga na tržištu železničkog sektora, u skladu sa poslednjim/ažuriranim *acquis-em* EU-a. Kroz ovaj zakon namerava se dopuna zakonskih praznina na koje se nailazi tokom sprovođenja postojećeg Zakona i regulisanju novih izazova stvorenih kao posledica brzog razvoja naprednih procesa u ovim oblastima u železnicama EU-a.

Sa stručnog aspekta, novi Zakon o železnici pokriće oblast licenciranja i regulisanja železničkog tržišta. Poslednje transpozicije zakonodavstva u oblasti licenciranja i železničkog tržišta će ojačati proces postepenog otvaranja tržišta započet godinama unazad. On utvrđuje opšte pravo za železnička preduzeća postavljena u jednoj državi da obavljaju sve vrste usluga za putnike bilo gde u EU i utvrđuje pravila koja nameravaju poboljšanje nepristrasnosti u upravljanju železničkom infrastrukturom i sprečavanju diskriminacije.

Konkurencija na tržišta železničkih putničkih usluga podstaći će železničke operatere da postanu odgovorniji prema potrebama klijenata, poboljšaju kvalitet svojih usluga i njihovu efektivnost troška. Konkurentno tenderisanje ugovora javne usluge omogućiće uštedu javnog novca. Ove zakonodavne izmene očekuje se da pruže više rešenja i bolji kvalitet železničkih usluga za sve građane.

To bi se radilo bazirajući se na najbolje prakse, kao i na usklađivanju zakonskog okvira sa *acquis-om* EU-a za železnice.

Izrada posebnog Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti, pored zahteva mehanizama EU-a, prati sprovođenje politika Republike Kosova, u odnosu sa železničkim sektorom, za modernizovanu železničku infrastrukturu, sa ciljem pružanja održivih i pouzdanih usluga.

Cilj ovog zakona je da garantuje bezbednost i interoperabilnost u železničkom sistemu u Republici Kosovo. U stručnom aspektu će pokriti oblast bezbednosti i interoperabilnosti.

Usvajanje ovog Zakona povećaće konkurentnost železničkog sektora smanjivši značajno troškove i administrativno opterećenje za železnička preduzeća koja žele delovati širom Evrope. Posebno, to će uštedeti preduzeća od obaveze da podnose mnogo skupih aplikacija u slučaju operacija izvan jedne države, mogućnost stvaranja "One stop shop" koji će delovati kao jedinstvena ulazna tačka za sve takve aplikacije, koristeći jednostavno, transparentne i održive procedure i obezbediće da uređaji Evropskog sistema upravljanja železničkim transportom (ERTMS) budu interoperabilni.

U zakonodavnom aspektu će se smanjiti veliki broj preostalih nacionalnih pravila, koja stvaraju rizik od nedovoljne transparentnosti i moguće diskriminacije novih operatera.

Posebno, ovaj će zakon utvrditi uslovi za upravljanje, funkcionisanje i bezbedan razvoj železničkog transporta, kroz kojeg će se postići optimalan nivo tehničke usklađenosti, čime se omogućuje olakšavanje, poboljšanje i razvoj međunarodnog železničkog saobraćaja. Sve će to omogućiti sistematsko očuvanje i unapređenje bezbednosti železničkog sistema na nediskriminatoran i otvoren način.

Štaviše, poseban Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti već imaju prakticiran sve zemlje regiona.

Usvajanje dva zakona (Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti i Zakona o železnicama) doprineće u mogućnosti da Kosovo bude deo daljeg razvoja i efektivnog funkcionisanja jedinstvenog evropskog železničkog područja bez granica, garantujući visok nivo bezbednosti i železničke interoperabilnosti, istovremeno poboljšavajući konkurentsku poziciju železničkog sektora.

Ovo će proživeti železnički sektor u Republici Kosovo i učiniti ga konkurentnijim u poređenju sa drugim načinima transporta.

Usvajanje 3. opcije pružilo bi najprikladnije i pravednije regulisanje oblasti od posebnog značaja, kao što je oblast železničkog transporta. Usvajanje dva nova zakona, između ostalog, uradilo bi transponovanje Priloga 1 Ugovora transportne zajednice (TCT), odnosno deo koji reguliše sektor železnica, koje trenutno nisu u potpunosti regulisane trenutnim okvirom.

Poglavlje 4: Identifikacija i procena budućih uticaja

4.1. Identifikacija društvenih uticaja

Izmene Zakona o železnici i izrada Zakona o bezbednosti železničkog saobraćaja (otklanjanje zakonskih protivrečnosti i usaglašavanje sa Acquis-om) u vezi sa integracijom železničke mreže u regionalno i evropsko tržište imaće blagotvoran društveni uticaj i smanjiće mogućnosti negativnog društvenog uticaja na lokalnom nivou zbog efektivne kulturne integracije, štaviše, otvaranje radnih mesta usled povećanja broja stranih investicija u lokalnu ekonomiju, uticaće na bolje zapošljavanje ranjivih grupa, odnosno mladih ljudi i žena.

Generalno imaće pozitivan društveni uticaj.

4.2. Identifikacija uticaja na životnu sredinu

Generalno, predložene mere neće imati uticaja na životnu sredinu, sa izuzetkom sistema elektrifikacije železničkog sistema i digitalizacije železničkih usluga, koje će imati direktan pozitivan uticaj zbog manje upotrebe goriva, koje direktno utiču na emitovanje gasova staklene bašte, i tom prilikom omogućiće se zaštita zdravlje i životne sredine, a elektrifikacija i digitalizacija će isto tako u velikoj meri uticati na opštu bezbednost usluga železničkog saobraćaja.

4.3. Procena rodnog uticaja

Predložene mere imaće direktan uticaj na rodnu ravnopravnost tretiranja putnika u domaćem saobraćaju i međunarodnom saobraćaju prilikom pružanja prevoznih usluga od strane domaćih i međunarodnih operatera, afirmišući rodnu ravnopravnost u korišćenju usluga železničkog saobraćaja i sa ciljem garantovanje rodne ravnopravnosti.

U tabeli br. 6 su prikazani najvažniji uticaji koji su identifikovani.

Tabela 6: Najvažniji identifikovani uticaji za kategoriju uticaja

Kategorije uticaja	Relevantni identifikovani uticaji
Ekonomski uticaj i	Imaće ekonomski uticaj na domaća preduzeća, i takođe će stvoriti mogućnosti za strane investicije u zemlji. Razvoj i modernizacija železničke infrastrukture u skladu sa EU standardima uticaće na pristup železničkih operatera evropskom tržištu i to će stvoriti mogućnosti u kretanju robe i putnika. Ovo direktno utiče na rast ekonomije i razvoj preduzeća u skladu sa uticajem železničkog sektora posebno i razvoja ekonomije, generalno.
Društveni uticaji	Imaće uticaj na celokupno stanovništvo, posebno u unapređenju usluga železničkog saobraćaja, njihovu bezbednost i zdravlje. Ovo ima direktan efekat na uštedu vremena od usluga koje se pružaju, koje se odnose na oblast domaćeg i međunarodnog železničkog saobraćaja, imaće bezbedniji saobraćaj kojim će ostvariti svoje potrebe za uslugama u železničkom saobraćaju putnika i robe unutar i van Kosova.
Uticaji na životnu sredinu	Imaće direktan uticaj na zdravlje ljudi i životnu sredinu jer motori sa unutrašnjim sagorevanjem - dizel ispuštaju toksične gasove i čvrste čestice koje su kancerogene po zdravlje građana zemlje. EU zakonodavstvo pridaje veliki značaj politikama zaštite životne sredine, stoga će uključivanje adekvatnog zakonodavstva koje se primenjuje u Evropi u domaće zakonodavstvo imati velike beneficije za građane i sredinu koja nas okružuje. Time će se meriti emisija gasova prema praksi EU-a, kao i primena takse za ugljenik.
Uticaji na osnovna prava	Ima uticaj na živote građana da se omogući pristup visokokvalitetnim uslugama železničkog saobraćaja olakšavanjem lakšeg pristupa drugim uslugama u zemlji i međunarodnom saobraćaju.
Rodni uticaj	Bez uticaja
Uticaji na socijalnu jednakost	Ima socijalni uticaj na društvo, tržište železničkih usluga treba da bude jednako za sve građane bez razlike.
Uticaji kod mladih	Ima direktan uticaj na mlade zemlje u stvaranju mogućnosti da oni steknu znanja u sticanju kulture značaja železničkog saobraćaja, odražava se takođe i na mogućnosti koje se mogu stvoriti u zapošljavanju mladih i bezbednosti u sistemu železničkog saobraćaja.
Uticaji na administrativno	Administrativna opterećenja će se smanjiti jer će doći do digitalizacije mnogih usluga koje se odnose na domaći i međunarodni sistem

opterećenje	železničkog prevoza putnika i robe. Štaviše, značajno će se smanjiti troškovi pružanja usluga, kao i vreme njihovog pružanja.
Uticaj na MSP	Nema uticaja na MSP

Procena uticaja tri opcije koje su razmatrane u Poglavlju 3 fokusirana je na pet segmenata u kojima se očekuju glavni uticaji: bezbednost u železničkom saobraćaju, smanjenje nezgoda u železničkom saobraćaju, integracija i otvaranje železničkog tržišta, životna sredina i osnovna prava putnika .

Poglavlje 4.1: Izazovi u prikupljanju podataka

Podaci su dobijeni od relevantnih odeljenja Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, Regulatornog organa železnice, TRAINKOS AD. i INFRAKOS AD. Analizirani su i izveštaji objavljeni Ugovorom o transportnoj zajednici, uključujući preporuke/i zaključke date u oblasti železnice.

Poglavlje 5: Komunikacija i konsultacije

U ovom poglavlju prikazan je realizovani plan aktivnosti nakon komunikacija i konsultacija realizovanih u skladu sa aktivnostima za ovaj koncept dokument. Većina relevantnih aktera bila je deo radne grupe. Članovi su navedeni u tabeli 1. U toku izrade ovog koncept dokumenta održano je nekoliko sastanaka radnih grupa na kojima se razgovaralo o svrsi i sadržaju ovog koncept dokumenta. Rešavani su problemi koji su se pojavili u primeni važećeg zakona, kao i preporuke institucija uključenih u sprovođenje zakona. Prema Pravilniku o radu Vlade, Idejni dokument je upućen na preliminarne konsultacije 23.06.2023-03.07.2023. Ovaj koncept dokument je takođe objavljen na platformi za javne konsultacije od 7. do 28. jula 2023. Radna grupa je razmatrala pristigle komentare na zajedničkom sastanku 11. septembra 2023. godine. Tabela 7: Sažetak aktivnosti komunikacije i konsultacija sprovedenih za koncept dokument

Glavni cilj	Ciljna grupa	Aktivnost	Komunikacija/obaveštenje	Indikativni rok	Potrebni budžet	Odgovorno lice
Javni skup za sve zainteresovane strane	Sve strane	Javni skup	Kroz formalni sastanak koji je organizovana 29.05.2023. godine u MŽSPPI	Maj 2023.	/	Nazmi Gashi MŽSPPI
Preliminarne konsultacije	Resorna ministarstva	Konsultacije u pisanoj formi	Putem e-maila od 23-06.2023 do 03.07.2023. godine	Jun 2023.	/	Nazmi Gashi MŽSPPI

institucijama Kosova						
Javne konsultacije u pisanoj formi	Sve zainteresovane strane	Javne konsultacije u pisanoj formi	Objavljivanje konsultacija na platformi za javne konsultacije 07-28.07.2023. godine.	Jul -	/	Nazmi Gashi MŽSPPI

Poglavlje 6: Upoređivanje opcija

Opcija 1, Status Quo (bez promena) – u slučaju neažuriranja relevantnog zakonodavstva u oblasti železničkog saobraćaja, sasvim je izvesno da neće biti značajnih promena ili napretka u unapređenju bezbednosti železnice i integraciji sa zajedničkim evropskim železničkim tržištem.

Istovremeno, opcija status quo predstavlja zastoj u procesu evropskih integracija Kosova, gde je transponovanje uredbi i direktiva EU u oblasti vozila neophodan korak ka napretku u procesima integracije.

Što se tiče efekata na smanjenje administrativnog opterećenja, nepreduzimanje bilo kakve intervencije neće doprineti njegovom smanjenju, prilikom pružanja usluga u oblasti železnice.

Opcija 2, Promena postojeće politike – zadržavanje aktuelne politike ne stvara rešenje za oblast železnice ili za železničku bezbednost. Mere predviđene ovom opcijom će rezultirati minimalnim efektima u smanjenju administrativnog opterećenja.

Opcija 3, Novi zakonski okvir – Izrada i usvajanje Zakona o bezbednosti železnice i interoperabilnosti kao i dopune Zakona o železnici – propisaće neophodan zakonski okvir za uređenje aspekata otvaranja železničkog tržišta, izgradnju i modernizaciju železničke mreže prema tehničkim standardima i specifikacijama i interoperabilnošću, integraciju u evropsko železničko tržište, stvaranje mogućnosti za promovisanje i pružanje najkvalitetnijih usluga železničkog transporta i multimodalnog transporta generalno. Takođe, ova opcija smanjuje administrativno opterećenje institucija i subjekata uključenih u ovu oblast, usklađivanje sa evropskim zakonodavstvom za bezbednost železničkog sistema u celini, integraciju evropskog tržišta, otvaranje tržišta i povećanje kvaliteta usluga železničkog saobraćaja.

Ova opcija omogućava preduzimanje mera za postizanje optimalnih efekata u smislu smanjenja administrativnog opterećenja. Kako je navedeno, troškovi za stranke će biti značajno smanjeni, a istovremeno će biti skraćeno vreme za pružanje usluga.

Na osnovu gore navedene analize, treća opcija je povoljnija za sve aktere uključene u oblast železnice, stoga se preporučuje Vladi da odobri ovu opciju.

Poglavlje 6.1: Planovi sprovođenja za različite opcije

Plan sprovođenja za opciju 2 važi kao kod opcije 1

Opcija 3 je opcija za izradu i usvajanje novog Nacrta zakona o bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja i izrada Nacrta zakona o izmenama i dopunama važećeg Zakona o železnici.

Plan sprovođenja za prikazan u nastavku:

Tabela 8: Plan sprovođenja za Opciju 3

Cilj politike	Povećanje bezbednosti železničkog saobraćaja, smanjenje zagađenja i razvoj potencijala za savremeni železnički prevoz putnika i robe							Očekivani iznos troškova
Strateški cilj	Unapređenje bezbednosti saobraćaja i zaštite životne sredine							
	Proizvodi, aktivnosti, godina i odgovorna organizacija/odeljenje							
Specifični cilj 1 Bezbednija prevozna sredstva	Proizvod 1.1	Izmene i dopune Zakona o železnici i novi Zakon o bezbednosti i interoperabilnosti						
			Viti 1	Viti 2	Viti 3	Viti 4	Viti 5	Odgovorna institucija/odeljenje
		Aktivnost 1.1.1 Izrada novog Zakona o železnici Izrada Zakona o bezbednosti i interoperabilnosti	x					MŽSPPI, Odeljenje za transport
		Aktivnost 1.1.2 Preliminarne konsultacije sa resornim ministarstvom i zainteresovanim stranama	x					MŽSPPI, Resorna ministarstva i zainteresovane strane
		Aktivnost 1.1.3 Prosleđivanje Vladi na usvajanje novih	x					MŽSPPI, KP

		zakona sa svim relevantnim dokumentima								
		Aktivnost 1.1.4 Obezvredivanje usvajanje od strane Vlade	x						Vlada	
		Aktivnost 1.1.5 Obezbeđivanje usvajanja od strane Skupštine	x						Vlada, Skupština	
		Aktivnost 1.1.6 Informisanje zainteresovanih strana	x						MŽSPPI	
	Proizvod 1.2	Podzakonski akti usvojeni prema novom zakonu								
			Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Odgovorna institucija/ odeljenje		
		Aktivnost 1.2.1 Izrada podzakonskih akata		x				MŽSPPI Odeljenje za kopneni saobraćaj		
		Aktivnost 1.2.2 Usvajanje podzakonskih akata		x				MŽSPPI		
		Obuka mašinovođa, drugog pomoćnog osoblja i inspektora vozova i železničke infrastrukture								
Specifični cilj 2 Obuke/licencir	Proizvod 2.1		Godina 1	Godina 2	Godina 3	Godina 4	Godina 5	Odgovorna institucija/ odeljenje		
		Aktivnost								

anja		2.1.1 Početna obuka za kontrolore i inspektore		x				Odeljenje za kopneni saobraćaj MŽSPPI RAŽ	
		Aktivnost 2.1.2 Licenciranje mašinovođa Aktivnost 2.1.3 Obuka osvežavanja znanja za inspektore i kontrolore		x x				Odeljenje za transport MŽSPPI i RAŽ	
Specifični cilj 3 Poboljšanje pružanja i usluga	Produkti 3.1	Aktivnost 3.1.1 Razvoj MKS i MMK za usluge	x						
		Aktivnost 3.1.2 Usklađivanje zakonodavstva sa zahtevima ZOUP-a	x						
		Aktivnost 3.1.3 Mapiranje pojednostavljenih usluga i odražavanje u sekundarnom zakonodavstvu		x					
		Aktivnost 3.1.4 Razvoj				x			

		rešenja za IKT i pružanje usluga							
--	--	----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Poglavlje 6.2: Tabela upoređivanja sa sve tri opcije

Tabela 9. Upoređivanje opcija

Metod upoređivanja:			
Relevantni pozitivni uticaji	Opcija 1: Bez promena	Opcija 2: Pобољшanje sprovođenja i izvršenja	Opcija 3: Novi nacrt zakona
Usklađivanje sa EU zakonodavstvom	-	-	+
Povećanje bezbednosti u železnici i smanjenje zagađenja	-	-	+
Efekti u ekonomiji i društvu	-	-	+
Relevantni negativni uticaji			
Nebezbedna prevozna sredstva u železničkom saobraćaju zbog nepostojanja zakonodavstva	+	+	-
Povećanje zagađenja životne sredine zbog nesprovođenja politike EU za zaštitu životne sredine	+	+	-

Nedostatak digitalizacije sistema usluga koje pruža sistem železnice	+			+			-		
Procena očekivanog uticaja na budžet	Godin a 1	Godin a 2	Godin a 3	Godin a 1	Godin a 2	Godin a 3	Godin a 1	Godin a 2	Godin a 3
Zaključak	Nije preporučeno			Nije preporučeno			Preporučeno		

Poglavlje 7: Zaključci i sledeći koraci

Nakon analize Koncept dokumenta, treća opcija je povoljnija za sve aktere u oblasti železničkog saobraćaja i ista se preporučuje za izradu novog Nacrta zakona o bezbednosti i interoperabilnosti u železničkom saobraćaju, što podrazumeva podizanje standarda u ovoj oblasti, kao i izmene i dopune Zakona br. 04/L-063 o kosovskim železnicama.

Na slici 8. ovog nacrta Koncept dokumenta, prikazan je preporuka Plana sprovođenja treće opcije.

Poglavlje 7.1: Odredbe za praćenje i procenu

U obavljanju i pružanju usluga u oblasti železnice, praćenje je važan faktor, stoga su neophodne odredbe za praćenje i procenu tokom sprovođenja nove politike.

Mehanizacija praćenja i procene odredbi omogućava to koliko su efikasni postavljeni ciljevi u sprovođenju, u identifikaciji eventualnih problema tokom sprovođenja ovih odredbi.

U Zakonu o železnici izradu politike, sprovođenje, praćenje i procenu vrše: Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u oblasti železnice, članstvo u međunarodnim mehanizmima, zaključivanje bilateralnih sporazuma, Ministarstvo ekonomije u oblasti upravljanja javnim preduzećima. Regulatorni autoritet železnice uređuje i nadgleda železnički sektor u skladu sa važećim zakonodavstvom na Kosovu i sa važećim zakonodavstvom EU, koje je prikladno za Kosovo u ovom sektoru.

Kao dokument koji se preporučuje u proceni ciljeva, je da se zakonu vrši ex post procena, obično nakon dve (2) godine od dana stupanja na snagu. Ova procena će dati informacije i o unapređenju pružanja usluga u oblasti železnice, posebno u pogledu smanjenja troškova i skraćivanja vremena za njihovo pružanje.⁴

⁴ Ova procena biće urađena prateći metodologiju Modela standardnih troškova.

Prilog 1: Obrazac procene ekonomskog uticaja

Kategorija ekonomskih uticaja	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja?		Broj pogođenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca	Očekivana korist ili troškovi uticaja	Poželjni nivo analize
		Da	Ne	Visok/Nizak	Visok/Nizak	
Radna mesta ⁵	Da li će biti povećan trenutni broj radnih mesta?	X		V	V	
	Da li će biti smanjen trenutni broj radnih mesta?		X			
	Da li će uticati na nivo plaćanja?	X		V	V	
	Da li će uticati na olakšavanje pronalaženja radnog mesta?	X		V	V	
Poslovanje	Da li će uticati na pristup finansijama za poslovanju?	X		N	N	
	Da li će određeni proizvodi biti povučeni sa tržišta?	X		V	V	
	Da li će određeni proizvodi biti dozvoljeni na tržištu?	X		V	V	
	Da li će poslovanja biti prinuđena da se zatvore?		X			
	Da li će biti otvaranja novih poslovanja?	X		V	V	
Administrativno opterećenje	Da li će poslovanja biti prinuđena da ispunjavaju obaveze pružanja novih informacija?	X		V	V	
	Da li su pojednostavljene obaveze pružanja informacija za poslovanja?	X		V	V	
Trgovina	Da li se očekuje da će se menjati trenutni tokovi uvoza?	X		V	V	
	Da li se očekuje da će se menjati	X		U	U	

⁵ Kada utiče na radna mesta, takođe će imati i društvenih uticaja.

	trenutni tokovi izvoza?					
Prevoz	Da li će imati efekta na način na prevoza putnika i/ili robe?	X		V	V	
	Da li će biti neke promene u vremenu potrebnom za prevoz putnika i/ili robe?	X		V	V	
Investicije	Da li se od kompanija očekuje da investiraju u nove delatnosti?	X		N	N	
	Da li se od kompanija očekuje da otkazu ili odlože investicije?		x			
	Da li će se povećati investicije iz dijaspore?	X		N	N	
	Da li će se smanjiti investicije iz dijaspore?		x			
	Da li će se povećati strane direktne investicije?	X		N	N	
	Da li će se smanjiti strane direktne investicije?		x			
Konkurentnost	Da li će porasti cena poslovnih inputa, poput električne energije?		x			
	Da li će se smanjiti cena poslovnih inputa, poput električne energije?		x			
	Da li postoji verovatnoća da će biti promovisane inovacije i istraživanja?	X		N	N	
	Da li postoji verovatnoća da inovacije i istraživanja budu ometane?		x			
Uticaj na MSP	Da li su pogođene kompanije, uglavnom MSP?		x			
Cene i konkurencija	Da li će se povećati broj roba i usluga dostupnih poslovanjima ili potrošačima?	X		N	N	
	Da li će se smanjiti broj roba i		x			

	usluga dostupnih poslovanjima ili potrošačima?					
	Da li će porasti cene postojećih roba i usluga?		x			
	Da li će se smanjiti cene postojećih roba i usluga?		x			
Regionalni ekonomski uticaji	Da li će uticati na neki određeni sektor poslovanja?	X		N	N	
	Da li je ovaj sektor koncentrisan u određenom regionu?	X		N	N	
Opšti ekonomski razvoj	Da li će uticati na budući ekonomski rast?	X		N	N	
	Da li bi imao neki efekat na stopu inflacije?		x			

Prilog 2: Obrazac procene društvenih uticaja

Kategorija društvenih uticaja	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja		Broj pogodnih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca Visok/Nizak	Očekivana korist ili troškovi uticaja Visok/Nizak	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Radna mesta ⁶	Da li će biti povećan trenutni broj radnih mesta?	x		V		
	Da li će biti smanjen trenutni broj radnih mesta?		x			
	Da li će uticati na radna mesta u određenom sektoru poslovanja?	x		N	N	
	Da li će imati neki uticaj na nivo plaćanja?	x		N	V	
	Da li će uticati na olakšavanje pronalazjenja radnog mesta?	x		N	N	
Regionalni društveni uticaji	Da li su društveni uticaji koncentrisani u određenom regionu ili određenim gradovima?	x		N	N	
Uslovi rada	Da li će uticati na radnička prava?	x		V	V	
	Da li su predviđeni ili ukinuti standardi za rad u opasnim uslovima?	x		V	V	
	Da li će uticati na način sprovođenja socijalnog dijaloga između zaposlenih i poslodavaca?	x		V	V	
Socijalna inkluzija	Da li će uticati na siromaštvo?		x			
	Da li utiče na pristup šemama socijalne zaštite?		x			
	Da li će se promeniti cena osnovnih dobara i usluga?	x		N	N	
	Da li će uticati na finansiranje ili		x			

⁶ Kada utiče na radna mesta, takođe će imati i ekonomskih uticaja.

	organizaciju šema socijalne zaštite?					
Obrazovanje	Da li će uticati na osnovno obrazovanje?	x		V	V	
	Da li će uticati na srednje obrazovanje?	x		V	V	
	Da li će uticati na visoko obrazovanje?	x		V	V	
	Da li će uticati na stručno osposobljavanje?	x		V	V	
	Da li će uticati na obrazovanje radnika i učenje tokom celog života?	x		V	V	
	Da li će uticati na organizaciju ili strukturu obrazovnog sistema?	x		N	N	
	Da li će uticati na akademske slobode i samoupravu?		x			
Kultura	Da li opcija utiče na kulturnu raznolikost?		x			
	Da li opcija utiče na finansiranje kulturnih organizacija?		x			
	Da li opcija utiče na mogućnosti da ljudi steknu koristi od kulturnih aktivnosti ili da učestvuju u njima?		x			
	Da li opcija utiče na očuvanje kulturnog nasleđa?		x			
Upravljanje	Da li opcija utiče na sposobnost građana da učestvuju u demokratskom procesu?		x			
	Da li se svaka osoba tretira jednako?	x		V	V	
	Da li će javnost biti bolje informisana o određenim pitanjima?	x		V	V	
	Da li opcija utiče na način funkcionisanja političkih partija?		x			
	Da li će li imati uticaja na civilno društvo?	x		V	V	

Javno zdravlje i bezbednost ⁷	Da li će uticati na živote ljudi, kao što su životni vek ili stopa smrtnosti?	x		V	V	
	Da li će uticati na kvalitet hrane?	x		N	N	
	Da li će biti povećana ili smanjena opasnost zbog štetnih supstanci?	x		V	V	
	Da li će biti uticaja na zdravlje usled promena nivoa buke ili kvaliteta vazduha, vode i/ili zemljišta?	x		N	N	
	Da li će biti posledica po zdravlje usled promena u korišćenju energije?	x		N	N	
	Da li će biti posledica po zdravlje usled promena u odlaganju otpada?	x		V	V	
	Da li će uticati na način života ljudi, kao što je nivo interesovanja za sport, promene u ishrani ili promene u upotrebi duvana ili alkohola?	x		V	V	
	Da li postoje posebne grupe koje se suočavaju sa mnogo većim rizicima od drugih (definisani prema faktorima kao što su godine, pol, invaliditet, društvena grupa ili region)?	x		N	N	
Kriminal i bezbednost	Da li će uticati na verovatnoću da kriminalci budu uhvaćeni?	x		V	V	
	Da li će uticati na potencijalni profit od kriminala?	x		V	V	
	Da li će uticati na nivo korupcije?	x		V	V	
	Da li će uticati na kapacitete za sprovođenje zakona?	x		V	V	
	Da li će imati neki efekat na prava i bezbednost žrtava kriminala?	x		V	V	

⁷ Kada utiče na javno zdravlje i bezbednost, onda obično utiče i na životnu sredinu.

Prilog 3: Obrazac procene uticaja na životnu sredinu

Kategorija uticaja na životnu sredinu	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja?		Broj pogođenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca Visok/Nizak	Očekivana korist ili troškovi uticaja Visok/Nizak	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Klima i održiva životna sredina	Da li će uticati na emisiju gasova sa efektom staklene bašte (ugljen-dioksid, metan, itd.)?	X		V	V	
	Da li će uticati na potrošnju goriva?	X		V	V	
	Da li će se promeniti raznolikost resursa koji se koriste za proizvodnju energije?	X		N	N	
	Da li će biti neke promene u ceni za ekološki prihvatljive proizvode?	X		V	V	
	Da li će određene aktivnosti postati manje zagađujuće?	X		V	V	
Kvalitet vazduha	Da li će uticati na emisiju zagađivača vazduha?	X		V	V	
Kvalitet vode	Da li opcija utiče na kvalitet slatkih voda?	X		V	V	
	Da li opcija utiče na kvalitet podzemnih voda?	X		V	V	
	Da li opcija utiče na izvore pijaće vode?	X		V	V	
Kvalitet zemljišta i korišćenje zemljišta	Da li će uticati na kvalitet zemljišta (u vezi sa zakiseljavanjem, zagađenjem, upotrebom pesticida ili herbicida)?	X		N	N	
	Da li će uticati na eroziju zemljišta?		x			
	Da li će zemljište biti izgubljeno (gradnjom itd.)?		x			

	Da li će se zemljište napraviti (dekontaminacijom, itd.)?	X		N	N	
	Da li će biti neke promene u korišćenju zemljišta (npr. na korišćenje šuma na poljoprivrednu ili urbanu upotrebu)?		x			
Otpad i reciklaža	Da li će se promeniti količina generisanog otpada?	X		V	V	
	Da li će se promeniti načini kojima se otpad odlaže?	X		V	V	
	Da li će biti uticaja na mogućnosti za reciklažu otpada?	X		V	V	
Korišćenje resursa	Da li opcija utiče na korišćenje obnovljivih resursa (riblji fond, hidrocentrali, solarna energija, itd.)?		x			
	Da li opcija utiče na korišćenje resursa koji nisu obnovljivi (podzemne vode, minerali, ugalj, itd.)?		x			
Stepen opasnosti po životnu sredinu	Da li će biti bilo kakvog efekata na verovatnoću opasnosti, kao što su požari, eksplozije ili nesreće?	X		V	V	
	Da li će uticati na spremnost u slučaju prirodnih nepogoda?	X		N	N	
	Da li će se uticati na zaštitu društva od prirodnih nepogoda?		x			
Biodiverzitet, flora i fauna	Da li će uticati na zaštićene ili ugrožene vrste ili područja u kojima žive?	X		N	N	
	Da li će biti pogođene veličine ili veze između prirodnih područja?		x			
	Da li će uticati na broj vrsta u određenom području?		x			
Dobrobit	Da li će uticati na tretiranje	X		N	N	

životinja	životinja?					
	Da li će uticati na zdravlje životinja?	X		N	N	
	Da li će uticati na kvalitet i bezbednost stočne hrane?	X		N	N	

Prilog 4: Obrazac procene uticaja na osnovna prava

Kategorija uticaja na osnovna prava	Glavni uticaj	Da li se očekuje da će doći do ovog uticaja?		Broj pogodjenih organizacija, kompanija i/ili pojedinaca Visok/Nizak	Očekivana korist ili troškovi uticaja Visok/Nizak	Poželjni nivo analize
		Da	Ne			
Dostojanstvo	Da li opcija utiče na dostojanstvo ljudi, njihovo pravo na život ili integritet jedne osobe?	X		V	V	
Sloboda	Da li opcija utiče na pravo na slobodu pojedinaca?	X		V	V	
	Da li opcija utiče na pravo osobe na privatnost?	X		N	N	
	Da li opcija utiče na pravo na sklapanje braka ili stvaranje porodice?		x			
	Da li opcija utiče na pravnu, ekonomsku ili društvenu zaštitu pojedinaca ili porodica?	X		N	N	
	Da li opcija utiče na slobodu mišljenja, savesti ili veroispovesti?		x			
	Da li opcija utiče na slobodu izražavanja?		x			
	Da li opcija utiče na slobodu okupljanja ili udruživanja?		x			
Lični podaci	Da li opcija obuhvata obradu ličnih podataka?	X		V	V	
	Da li su zagarantovana prava pojedinca na pristup, ispravku i prigovor?	X		V	V	
	Da li je jasno i dobro zaštićen način na koji se lični podaci obrađuju?	X		V	V	

Azil	Da li ova opcija utiče na pravo na azil?		x			
Imovinska prava	Da li će uticati na imovinska prava?		x			
	Da li opcija utiče na slobodu poslovanja?	X		U	U	
Jednak tretman ⁸	Da li opcija štiti princip jednakosti pred zakonom?	X		V	V	
	Da li postoji verovatnoća da određene grupe budu oštećene direktno ili indirektno diskriminacijom (npr. bilo kakva diskriminacija na osnovu pola, rase, boje, etničke pripadnosti, političkog ili drugog mišljenja, starosti ili seksualne orijentacije)?		x			
	Da li opcija utiče na prava osoba sa invaliditetom?	X		V	V	
Prava deteta	Da li opcija utiče na prava deteta?	X		V	V	
Dobro upravljanje	Da li će upravni postupci postati komplikovaniji?		x			
	Da li će uticati na način na koji uprava donosi odluke (transparentnost, proceduralni rok, pravo na pristup dosijeu, itd.)?	X		V	V	
	O krivičnom pravu i propisanim kaznama: da li su ugrožena prava okrivljenog?	X		N	N	
	Da li će uticati na pristup pravdi?	X		N	N	