



Republika e Kosovës-Republika Kosova-Republic of Kosovo  
Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave  
Regulativni Autoritet Železnica  
Railway Regulatory Authority



## Plani për implementimin e Specifikimeve Teknike për Interoperabilitetin për sistemin hekurudhore konvencional (STI)

REPUBLIKA E KOSOVËS   REPUBLIKA KOSOVO   REPUBLIC OF KOSOVO	
AUTORITETI RREGULLATIV I HEKURUDHAVE	
REGULATIVNI AUTORITETI ŽELEZNICA	
RAILWAY REGULATORY AUTHORITY	
DEP/SEK. DEP/SEK. DEP/SEK.	NR. PROT. BR. PROT. NR. PROT.
08	264
NUMRI I FAQEVE BROJ STRANA NR OF PAGES	DD.MM.VVVV: DD.MM.GGGG: DD.MM.YYYY:
38	04/09/2014
PRISHTINË / A	

Rr. Rrustem Statovci nr.29  
Prishtinë, Kosovë  
Tel:+381 38 22 00 40  
Fax:+381 38 22 33 40  
Web:www.arh-ks.org

Kuvendi i Kosovës  
Skupština Kosova  
Assembly of Kosovo

## PËRMBAJTJA

0.0.	Përmbajtja	2
0.1.	Akronimet.....	4
<b>1.</b>	<b>HYRJE DHE INFORMACION I PËRGJITHSHËM.....</b>	<b>5</b>
1.1.	Mandati i Autoritetit.....	5
1.2.	Fusha.....	5
1.3.	Audienca e synuar.....	5
1.4.	Përmbajtja.....	6
1.5.	Aritja e Interoperabilitetit përmes Implementimit të STI	
1.6.	Periudha e Implementimit të STI	
<b>2.</b>	<b>LIGJI PËR HEKURUDHAT E KOSOVËS 04/L-063.....</b>	<b>6</b>
2.1.	Hyrje.....	6
2.2.	Objektivat e Ligjit për Hekurudha për fushën e interoperabilitetit.....	6
2.3.	Përjashtimet.....	6
<b>3.</b>	<b>DIREKTIVA 2008/57/EC PËR INTEROPERABILITETIN.....</b>	<b>7</b>
3.1.	Hyrje.....	7
3.2.	Objektivat e Direktivës së Interoperabilitetit.....	7
<b>4.</b>	<b>SPECIFIKIMET TEKNIKE PËR INTEROPERABILITET.....</b>	<b>8</b>
4.1.	Përmbledhje.....	8
4.2.	Statusi i STI.....	8
4.3.	Pse STI?.....	9
4.4.	Fusha gjeografike e STI.....	10
4.5.	Fusha teknike e STI.....	10
4.6.	Pajtueshmëria e nën-sistemeve me STI.....	10
4.7.	Dispozitat e STI.....	11
4.8.	Struktura dhe përmbajtja e STI.....	11
4.9.	Rastet specifike në STI.....	12
4.10.	Pikat e hapura.....	12
4.11.	Përjashtimet.....	12
<b>5.</b>	<b>DISPOZITAT KRYESORE TË LIDHURA MË STI NË LIGJIN PËR HEKURUDHAT DHE DIREKTIVËN E INTEROPERABILITETIT.....</b>	<b>14</b>
5.1.	Interoperabiliteti.....	14
5.2.	Kushtet e Interoperabilitetit.....	14
5.3.	Nën-sistemet.....	15
5.4.	Përbërësit e Interoperabilitetit.....	15
5.5.	Trenat e ndër-operueshem dhe trenat që nuk mbulojnë nga STI.....	15
5.6.	Hedhja në treg e përbërësve të Interoperabilitetit.....	16
5.6.1.	Deklarata KE e konformitetit për përbërësit e interoperabilitetit	16
5.7.	Vendosja në shërbim e nën-sistemeve strukturore.....	17
5.7.1.	Deklarata KE e verifikimit për nën-sistemet.....	18
5.8.	Vendosja në shërbim e nën-sistemeve ekzistuese pas rinovimit ose përmirësimit.....	20
5.9.	Mjetet'.....	20
<b>6.</b>	<b>SISTEMET E SYNUARA DHE RASTET SPECIFIKE.....</b>	<b>20</b>
6.1.	Arritja e sistemit të synuar.....	20
6.2.	Konteksti i STI.....	21
6.3.	Lidhja e STI me nën-sistemet.....	22
6.4.	Zbatimi i STI të ndryshme në praktikë.....	23
6.5.	STI dhe kërkesat e tjera.....	24
6.5.1.	Rregullat kombëtare në zbatim.....	24
6.5.2.	STI dhe kërkesa të tjera – Përmbledhje.....	25
<b>7.</b>	<b>AKTERËT.....</b>	<b>26</b>
7.1.	Prodhuesit e një përbërësi të interoperabilitetit.....	26

7.2.	Aplikanti për verifikim 'KE' .....	26
7.3.	Përfaqësuesi i autorizuar.....	26
7.4.	Organet e Njoftuara (OrNjo).....	27
7.5.	Organet e Caktuara (OrCa).....	27
7.6.	Aplikanti për autorizimin e vendosjes në shërbim të një nën-sistemi.....	27
8.	<b>ZBATIMI I STI GJATË CIKLIT JETËSOR TË ELEMENTËVE TË SISTEMIT HEKURUDHOR.....</b>	<b>28</b>
8.1.	Ciklet jetësore të një nën-sistemi	28
8.2.	Funksionimi dhe mirëmbajtja e një nën-sistemi.....	29
	<b>SHTOJCË I.....</b>	<b>30</b>
	Statusi aktual i STI ne nivel te BE-së.....	30
	<b>SHTOJCË II.....</b>	<b>31</b>
	Hekurudhat e Kosovës	31
	Harta e Hekurudhave të Kosovës	
	<b>SHTOJCË III.....</b>	<b>32</b>
	Dokumentet referuese.....	32

## 0.1. AKRONIMET

<b>ARH</b>	Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave
<b>STI</b>	Specifikacionet Teknike për Interoperabilitet
<b>KE</b>	Komisioni European
<b>BE</b>	Bashkimi European
<b>PI</b>	Përbërësit e Interoperabilitetit
<b>ANS</b>	Autoriteti Nacional i Sigurisë
<b>AEI</b>	Agjensioni European i Hekurudhave
<b>MI</b>	Menaxheri i Infrastruktues
<b>NH</b>	Ndërmarrje Hekurudhore
<b>OrNjo</b>	Organet Njoftuese
<b>OrCa</b>	Organet e Caktuara
<b>HSHL</b>	Hekurudhe e Shpejtesise se Lartë
<b>HZ</b>	Hekurudhe e Zakonshme (Konvencionale)
<b>SHA</b>	Shteti Anetar
<b>INF</b>	Infrastruktura
<b>ENE</b>	Energy (Energjia)
<b>WAG</b>	Freight Wagons (Vagonët e mallrave)
<b>LOC&amp;PAS</b>	Locomotives and Passenger Rolling Stock (Lokomotivat dhe mjetet për pasagjerë)
<b>OPE</b>	Operation and Traffic Management (Operimi dhe Menaxhimi i Trafikut)
<b>CCS</b>	Command Control and Signalling (Komanda-Kontroli dhe Sinjalizimi)
<b>RST</b>	Rolling Stock (Mjetet lëvizëse)
<b>NOI</b>	Noise(Zhurma)
<b>TAP</b>	Telematic Applications for Passenger Services (Aplikacionet Telematike për pasagjerë)
<b>TAF</b>	Telematic Applications for Freight Services (Aplikacionet telematike për mallra)
<b>SRT</b>	Safety in Railway Tunnels (Siguria ne Tunelet Hekurudhore)
<b>PRM</b>	Persons with Reduced Mobility (Personat me Aftësi te Kufizuar)

## 1. HYRJE DHE INFORMACION I PËRGJITHSHËM

### 1.1. Mandati i Autoritetit

Mandati kuadër i Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave, në nenin 28(1), thekson se: Kosova ka për qëllim që të jetë pjesë e zonës Evropiane të Interoperabilitetit hekurudhor, gjë që do të thotë se sistemi hekurudhor i Kosovës duhet t'i plotësoj kushtet për interoperabilitet siç janë definuar në zonën Evropiane hekurudhore.

### 1.2. Fusha

Ky plan ofron informacion për implementimin e Specifikimeve Teknike për Interoperabilitetin (STI) për sistemin hekurudhore të zakonshëm (konvencional). Por duke qenë se STI-të konsiderohen si legjislacion detyësor që kërkohen nga Ligji për Hekurudhat e Kosovës 04/L-063 dhe që burojnë nga Direktiva, është gjithashtu e nevojshme që të përmenden koncepte dhe procedura të caktuara të referuara në Ligjin për Hekurudhat e Kosovës dhe në Direktivën 2008/57/EC për Interoperabilitetin e sistemit hekurudhor,

Për më tepër, plani ka për qëllim të shpjegojë se si komponentët e Interoperabilitetit dhe nën-sistemet duhet të vlerësohen nën dritën e arritjes së kërkesave thelbësore të Ligjit për Hekurudhat dhe Direktivës së Interoperabilitetit. Referimet dhe procedurat e përfshira këtu lidhen me vlerësimin e pajtueshmërisë ose qendrueshmërinë në përdorim të përbërësve të interoperabilitetit si dhe verifikimin 'EC' të nën-sistemeve strukturorë sipas STI në fuqi.

Ky plan i implementimit do të shërbejë si mjet qartësues i obligimeve që janë të detyrueshme me ligj për t'u zbatuar dhe për tu ndjekur. Plani ofron shpjegime për dispozitat e përfshira në STI dhe duhet të jetë ndihmues për të kuptuar qasjet dhe rregullat që përshkruhen në to.

Plani duhet lexuar dhe përdorur duke konsultuar Ligjin për Hekurudhat e Kosovës, Direktivën e Interoperabilitetit dhe vendimet dhe rregullat e STI përkatëse, me qëllim që të lehtësojë implementimin e tyre.

### 1.3. Audiencia e synuar

Qëllimi planit të implementimit është të ndihmojë për të kuptuar, dhe si rrjedhojë për të zbatuar STI në fuqi nga akterët e sektorit hekurudhor. Audiencia e synuar përfshin autoritetet rregullatore dhe të gjithë akterët, si ndërmarrjet hekurudhore (NH), menaxherët e infrastrukturës (MI), prodhuesit, ofruesit e shërbimeve të mirëmbajtjes, entet e kontraktuara dhe organet njoftuese (OrNjo).

### 1.4. Përmbajtja

Me qëllim që të plotësojë nevojat e audiencës sa më shumë që të jetë e mundur, ky plan ka për qëllim t'iu ofrojë përdoruesve një tablo të përgjithshme të përmbajtjes së STI dhe të spjegojë se si të plotësohen kërkesat e tyre, menaxhimi i tyre nga këndvështrimi teknik (p.sh. 'pikat e hapura' dhe 'rastet specifike', përdorimi i vlerësimit e konformitetit, etj.). Po ashtu, plani përmban një pjesë të përgjithshme që jep spjegimin kryesor të koncepteve, rolet dhe kuadrin, dhe udhëzime specifike për çdo STI.

### 1.5. Arritja e Interoperabilitetit përmes implementimit të STI

Përmbajtja e „Planit të Implementimit të STI„ do të interpretoj parime të përgjithshme të zbatueshme, përmes së cilës arrihet Interoperabiliteti.

Të përkufizuarit „Interoperabilitet „na jep arsye dhe shkas që të kontribuojmë që përmes implementimit të STI-ve sistemi ynë hekurudhore të mund të jetë interoperabil.

*„Interoperabiliteti është një iniciativë e Bashkimit Evropian për promovimin e një tregu të vetëm në sektorin hekurudhor. Kjo iniciativë evropiane është e dizajnuar për të përmirësuar pozitën konkurruese të sektorit hekurudhor, kështu që ajo të mund të konkurrojë në mënyrë më efektive me format e tjera të transportit. Këtë e bënë përmes një kuadri rregullator që nxitë harmonizimin teknik dhe standardizimin e hekurudhave të Evropës,„*

Arritja e Interoperabilitetit në Republikën e Kosovës do të jetë e mundur kur standardet e përbashkëta teknike të quajtura Specifikime Teknike për Interoperabilitet (STI), do të aplikohen në të gjithë sistemin hekurudhor brenda Kosovës.

Në saje të kësaj konsiderohet që sistemi hekurudhore do të jetë shumëfish më i dobishëm në përmbushjen e rolit të tij me nevojat e shoqërisë dhe sigurisë.

## 1.6. Periudha e Implementimit të STI.

Implementimi i STI duhet filluar që nga miratimi dhe hyrja në fuqi e STI nga **Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave**, gjithmone duke respektuar periudhen tranzitore që është e përcaktuar në cdo STI për secilin nënsistem.

Sipas Ligjit për Hekurudhat e Kosovës, nënsistemet hekurudhore duhet të jenë në përputhshmëri me STI-të të miratuara nga ARH. Kjo përputhshmëri e nënsistemeve me STI duhet të qëndrojë gjatë gjithë jetëgjatësisë së nënsistemit.

STI do të gjejnë implementim kurdoherë që kërkohet një autorizim për futje në shërbim për një nënsistem hekurudhorë të ri apo të rinovuar.

## 2.LIGJI PER HEKURUDHAT E KOSOVËS 04/L-063

### 2.1. Hyrje

Ligji për Hekurudhat e Kosovës 04/L-063 është miratuar në Kuvend me 14/11/2011, kurse është shpallur me Dekretin e Presidentit të Republikës së Kosovës Nr.DL-049-2011, datë 02/12/2011 i thirrur për të rregulluar dhe mbikëqyrë sektorin e hekurudhave në përputhje me legjislacionin në fuqi në Kosovë dhe me legjislacionin në fuqi të BE-së, të përshtatshëm për Kosovën në këtë sektor.

### 2.2. Objektivat e Ligjit për Hekurudha për fushën e interoperabilitetit

Ky ligj përcakton kushtet të cilat duhet t'i plotëson sistemi hekurudhor në Kosovë për të arritur interoperabilitetin me sistemin hekurudhor të BE-së në drejtim të krijimit të hapësirës të interoperabilitetit Evropian, pjesë e së cilës dëshiron të jetë edhe Kosova. Kushtet në lidhje me interoperabilitetin përmbajnë dizajnin, rindërtimin, futjen në shërbim, modernizimin, përtëritjen, operimin dhe mirëmbajtjen e pjesëve të sistemit e gjithashtu edhe kualifikimeve profesionale dhe kushtet e shëndetit dhe sigurisë së stafit i cili kontribuon për operimet dhe mirëmbajtjen e tij.

## 2.3. Përjashtimet

Ky ligj dhe dispozitat e tij mbi Interoperabilitetin në Kosovë nuk aplikohet për:

- a. ndërmarrjet hekurudhore që operojnë vetëm për shërbimet e udhëtarëve në rrjetet që janë funksionalisht të ndara nga pjesa tjetër e sistemit hekurudhor;
- b. ndërmarrjet hekurudhore që operojnë vetëm për shërbimet e mallrave në infrastrukturën hekurudhore në pronësi private vetëm për nevojat e pronarit dhe për operimet e tij;
- c. metronë, tramvajin dhe sistemet e tjera të lehta hekurudhore.

## 3.DIREKTIVA 2008/57/EC PËR INTEROPERABILITETIN

### 3.1. Hyrje

Direktiva e Interoperabilitetit (2008/57/EU) është një ri-shkrim i Direktivës së mëparshme të Interoperabilitetit 96/48/EC për hekurudhat e shpejtësisë së lartë (HSHL) dhe hekurudhat e zakonshme (konvencionale) (HZ) 2001/16/EC.

### 3.2. Objektivat e Direktivës së Interoperabilitetit

Sipas nenit 1 të Direktivës, kuadri i Direktivës së Interoperabilitetit duhet kuptuar në një pikëpamje më të gjerë krahasuar me Direktivat e mëparshme:

1. *'Kjo Direktivë synon të përcaktojë kushtet që duhen plotësuar për të arritur ndër-operabilitet ndërmjet sistemit hekurudhor të Komunitetit në një mënyrë që përputhet me dispozitat e Direktivës 2004/49/EC.*
2. *Plotësimi i këtij objektivi duhet të çojë në përcaktimin e një niveli maksimal të harmonizimit teknik dhe të bëjë të mundur:*
  - (a) *letësimin, përmirësimin dhe zhvillimin e shërbimeve të transportit hekurudhor ndërkombëtar brenda Bashkimit Europian dhe me vendet e treta;*
  - (b) *dhënien e kontributit drejt krijimit progresiv të tregut të brendshëm në pajisje dhe shërbime për ndërtimin, rinovimin, përmirësimin dhe funksionimin e sistemit hekurudhor në Komunitet;*
  - (c) *dhënien e kontributit drejt ndër-operabilitetit të sistemit hekurudhor brenda Komunitetit'*



Objektivat e Direktivës së Interoperabilitetit duhet të kuptohen si pjesë e qasjes së BE për të përmirësuar rezultatet e transportit, themelet e të cilit janë:

- e drejta e hyrjes në transportin hekurudhor për të favorizuar konkurrencën dhe për të krijuar nxitje për produkte të reja dhe cilësi shërbimi;
- mbështetja e ndër-operabilitetit në rrjetet kombëtare (dhe kështu shërbimet ndërkombëtare) përmes harmonizimit teknik;
- zhvillimi i një rrjeti hekurudhor European,
- zbatimi i një qasjeje të përbashkët për sigurinë hekurudhore për të letësuar hyrjen në treg, duke mbajtur gjithashtu një nivel të lartë sigurie të arsyeshëm.

## 4.SPECIFIKIMET TEKNIKE PËR INTEROPERABILITET

### 4.1.Përmbledhje

STI është standard i përbashkët, i harmonizuar, operacional dhe teknikë, i nevojshme për të përmbushur kërkesat thelbësore të interoperabilitetit të cilat përfshijnë sigurinë, besueshmërinë dhe disponueshmërinë, shëndetin, mbrojtjen e mjedisit dhe pajtueshmërinë teknike.

STI kanë për qëllim të nxisë zhvillimin e një sistemi të vetëm evropian hekurudhor, dhe për këtë arsye ato zbatohen për të gjitha sistemin hekurudhore brenda Bashkimit European.

Në varësi të qëllimit të tyre, STI përmbajnë kërkesat të veçanta që lidhen me nënsistemet "strukurore" (të tilla si infrastruktura, mjetet lëvizëse, energjia dhe kontrolli/komanda dhe sinjalizimi), ose nënsistemeve 'funktionale' (të tilla si mirëmbajtjen, funksionimin dhe menaxhimin e trafikut dhe aplikimet telematike për shërbimin e udhëtarëve dhe mallrave).

STI janë të detyrueshme në aktet ligjore të BE, por që kërkohen edhe nga Ligji për Hekurudhat e Kosovës

Specifikacionet Teknike për Interoperabilitetin (STI) janë përgatitur dhe lëshuar në nivel të BE-së në mënyrë që të përgatitet Hapësira Unike Hekurudhore dhe si të tilla duhet të paraqesin bazën kryesore të sigurisë hekurudhore në Kosovë (*neni 106 (1)*)

Për secilin nënsistem të definuar në këtë ligj, Specifikacionet Teknike të Interoperabilitetit në Kosovë duhet të lëshohen nga ARH dhe duhet t'i plotësojnë kërkesat esenciale e në veçanti kërkesat e sigurisë. ( *neni 106(2)*)

## 4.2. Statusi i STI

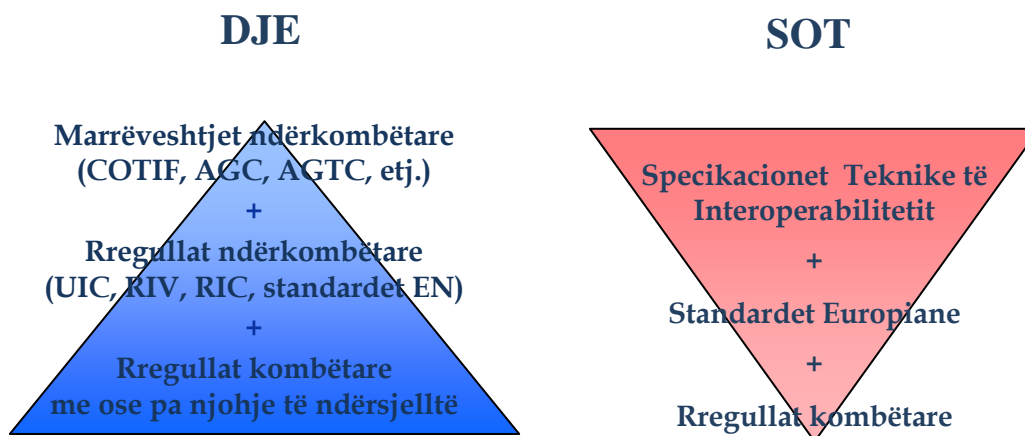
STI janë 'Vendime' sipas Bashkimit Europian, si të tilla ato janë të detyrueshme për Shtetet Anëtare.

Për shkak se Ligji për Hekurudhat e Kosovës 04/L-063 bën referim ndaj STI, atëhere zbatimi dhe kërkesat e tyre janë të detyrueshme për industrinë hekurudhor në Republikën e Kosovës dhe si të tilla duhet te transpozohen në legjislacionin nacional.

## 4.3. Pse STI ?

Për arsye të kompleksitetit të sistemit hekurudhor dhe aspekteteve të tij të integruara përse i përket kërkesave thelbësore, u pa e nevojshme që të hartoheshin STI për të siguruar interoperabilitet të detyrueshëm në sistemin hekurudhor të BE-së. Ato specifikojnë *'kushtet që duhen plotësuar për të arritur interoperabilitet'* dhe duhen konsideruar si një përkufizim i *'niveletit maksimal të harmonizimit teknik'* (*neni 1 i Direktivës së Interoperabilitetit*).

STI lehtësojnë tranzicionin nga sistemet e vjetra kombëtare hekurudhore të integruara, të cilat qeveriseshin kryesisht nga rregulla kombëtare në një zonë hekurudhore të përbashkët Europiane që qeveriset kryesisht nga rregullat e përbashkëta të BE.



Roli i STI do të jetë implementues për autorizimin e vendosjes në shërbim të nën-sistemeve strukturore dhe mjeteve dhe vendosjen në treg të përbërësve të Interoperabilitetit i cili parashtron kushte dhe kritere në procesin që çon në dhënien e autorizimit për vendosjen në shërbim.

#### 4.4..Fusha gjeografike e STI

Specifikacionet Teknike për Interoperabilitet të aprovuara në Kosovë duhet të përfshijnë rrjetin hekurudhore brenda Republikës së Kosovës.

Agjensioni Europian i Hekurudhave po realizon një rishikim të STI *'me synim mbulimin e linjave dhe mjeteve hekurudhore të pambuluara më parë'*.

Një shtet mund të vendosë të aplikojë një STI ose kërkesa të caktuara të STI përtej fushës gjeografike të përcaktuar në vetë STI. Në këtë rast, ato duhet reflektuar në legjislacionin kombëtar.

#### 4.5. Fusha teknike e STI

*"nënsistemet duhet të jenë në përputhje me STI në fuqi në kohën e vendosjes së tyre shërbim, përmirësimin ose rinovimin" (neni 114(2))*

Për nën-sistemet strukturore kjo do të thotë se çdo nën-sistem i ri që bie brenda fushës gjeografike të STI duhet të jetë në pajtueshmëri me to.

Për sa i përket nën-sistemeve strukturore që kalojnë përmes përmirësimit ose rinovimit, duhet marrë në konsideratë nenin 109 (7). Ai thekson se Organi përgjegjës autorizues duhet fillimisht *'të vendosë nëse nevojitet një autorizim për vendosjen në shërbim'*

Për nën-sistemet funksionale, të cilat nuk kanë nevojë për vendosje në shërbim, zbatimi i kërkesave të STI në sistemin hekurudhor është i përcaktuar në strategjinë e zbatimit të STI relevante.

Një Shtet Anëtar mund të vendosë të zbatojë një STI ose kërkesa të caktuara të një STI përtej shtritjes teknike të përcaktuar në vetë STI ose në situata që nuk përfshihen në Direktivën e Interoperabilitetit. Në këtë, ato duhet të reflektohen në legjislacionin kombëtar.

#### 4.6. Pajtueshmëria e nën-sistemeve me STI

*'Nën-sistemet duhet të pajtohen me STI në fuqi në kohën e vendosjes në shërbim, përmirëim ose rinovim; kjo pajtueshmëri duhet të mbahet gjatë gjithë kohës derisa çdo nën-sistem të jetë në përdorim.'* (neni 114[2] )

Ky nen thekson detyrimin për pajtueshmëri me STI vetëm për ato nën-sisteme strukturore që janë vendosur në shërbim ( janë ndërtuar, përmirësuar ose rinovuar) pas hyrjes në fuqi të këtyre STI.

Miratimi i një STI nuk ka karakter retroaktiv, nuk imponon detyrim që nën-sistemet strukturore ekzistuese të jenë në pajtim me to, vetëm nëse këto sisteme janë përmirësuar ose rinovuar.

Nën-sistemet funksionale nuk vendosen në shërbim. Plotësimi i dispozitave të STI që lidhen me to duhet të kontrollohet në kontekstin e lëshimit dhe supervizimit të certifikatave dhe autorizimeve të sigurisë.

#### 4.7. Dispozitat e STI

STI sipas Ligjit për Hekurudhat e Kosovës kanë të bëjnë me dispozitat për secilin nënsistem në lidhje me përbërësit e interoperabilitetit, ndërlihdjet dhe procedurat, e gjithashtu kushtet e kompatibilitetit të përgjithshëm të sistemit hekurudhor për të arritur interoperabilitetin e vet.

Sipas nenit 114(1) Specifikacionet Teknike për Interoperabilitet të aprovuara në Kosovë duhet të përfshinë të gjitha nënsistemet hekurudhore siç janë

- nënsistemet strukturore:
  - infrastruktura;
  - energjia;
  - komanda e kontrollit dhe sinjalizimi;
  - mjetet lëvizëse.
- nënsistemet funksionale:
  - operimet e trafikut dhe menaxhmenti;
  - mirëmbajtja;
  - aplikimet nga distanca (telematike) për shërbimet e pasagjerëve dhe mallrave.

## 4.8. Struktura dhe përmbajtja e STI

Neni 5(3) i Direktives për Interoperabilitet tregon përmbajtjen e STI, në nivelin e nevojshëm për të arritur Interoperabilitet brenda sistemit hekurudhor të BE dhe mund të përmbliidhet në këtë formë:

**Tabela 1: Përmbajtja e STI**

<p><i>‘Çdo STI duhet të:</i></p> <p><i>a) tregojë fushën e saj të synuar (pjesë të rrjetit ose mjete të referuara në Shtojcën I [të Direktivës së Interoperabilitetit]; nën-sistem ose pjesë të nën-sistemit të referuar në Shtojcën II [të Direktivës së Interoperabilitetit]);</i></p>	<p>Kjo përmbajtje gjendet në Kapitujt 1 dhe 2 të STI.</p>
<p><i>b) parashtrorë kërkesat thelbësore për çdo nën-sistem përkatës dhe nderlidhjet e tij me nën-sisteme të tjera dhe anasjelltas;</i></p>	<p>Kërkesat thelbësore janë parashtruar në terma të përgjithshme në Shtojcën III të Direktivës së Interoperabilitetit; ato janë të zhvilluara më tej për çdo nën-sistem në Kapitullin 3 të STI.</p>
<p><i>c) përcaktojë specifikimet teknike dhe funksionale që duhet të plotësohen nga nën-sistemi dhe nderlidhjet e tij dhe anasjelltas me nën-sisteme të tjerë. Sipas nevojës, këto specifikime mund të variojnë sipas përdorimit të nën-sistemit, për shembull, sipas kategorive së linjës, nyjes, dhe/ose mjeteve të përfshira në Shtojcën I [të Direktivës së Interoperabilitetit];</i></p>	<p>Kërkesat thelbësore specifike për një nën-sistem reflektohen në parametrat teknikë, nderlidhjet dhe kërkesat e funksionimit të përcaktuara për çdo nën-sistem gjenden në Kapitullin 4 të STI.</p>
<p><i>d) përcaktojë përbërësit e interoperabilitetit dhe nderlidhjet, të cilat duhet të mbulohen nga specifikimet Europiane përfshirë standardet Europiane, të cilat janë të nevojshme për të arritur interoperabilitet brenda sistemit hekurudhor.</i></p>	<p>Kapitulli 5 i STI trajton përbërësit dhe nderlidhjet e mbuluara nga specifikimet Europiane.</p>
<p><i>e) theksojë në çdo rast në shqyrtim, cilat procedura duhen ndjekur me qëllim që të vlerësojë pajtueshmërinë ose qendrueshmërinë në përdorim të komponentëve të interoperabilitetit, në njërën anë dhe verifikimin ‘EC’ të nën-sistemit në anën tjetër.</i></p>	<p>Kapitulli 6 i STI.</p>

**Tabela 1: Përmbajtja e STI**

<p>f) tregojë strategjinë e zbatimit të STI. Në veçanti, është e nevojshme të specifikohen fazat që duhen plotësuar me qëllim kalimin gradual nga situata ekzistuese në situatën finale, në të cilën pajtueshmëria me STI do të jetë normë;</p>	<p>Kapitulli 7 i STI, i cili përfshin rastet specifike përkufizon gjithashtu edhe periudhat tranzitore për zbatimin e dispozitave të ndryshme të STI dhe lejon një kohë të caktuar për vendosjen në shërbim të nën-sistemeve që pajtohen me rregullat që ishin në fuqi para miratimit të STI.</p>
<p>g) tregojë për çdo punonjës të përfshirë kualifikimet profesionale dhe kushtetet e sigurisë dhe të shëndetit për funksionimin dhe mirëmbajtjen e nën-sistemit të mësipërm, si dhe për zbatimin e STI.</p>	<p>Këto pika përshkruhen në Kapitullin 4, si pjesë e karakterizimit të nën-sistemit.</p>

Neni 5(6) i Direktives 2008/57/EC thekson se ‘nëse aspekte të caktuara teknike që i korrespondojnë kërkesave thelbësore nuk mund të mbulohen në mënyrë të drejtpërdrejtë në një STI, ato duhet të identifikohen qartë në një shtojcë si **pika të hapura**’. Ideja është se aspekte të caktuara konsiderohen si të nevojshme për të plotësuar kërkesat thelbësore, por (për arsye të ndryshme) nuk ka qenë e mundur që të përcaktohet një specifikim i duhur për sistemin e synuar. Ndërkohë, për këtë pikë të hapur zbatohen rregullat kombëtare që janë bërë të njohura.

#### 4.9. Rastet specifike në STI

Rastet specifike janë dispozita të bëra në STI për t’u marrë me rrethanat e veçanta që mbizotërojnë në një shtet të caktuar.

Çdo pjesë e sistemit hekurudhor e cila ka nevojë për dispozita të veçanta në STI, për shkaqe të ndryshme si: kufizimet gjeografike, topografike apo urbane të mjedisit ose ato që do të ndikojnë në pajtueshmërinë me sistemin ekzistues përkufizohen si „raste specifike”,

Raste specifike për të gjitha shtetet anëtare janë të përfshira në Kapitullin 7 të çdo STI.

#### 4.10. Pikat e hapura

Ndonjë aspekt teknikë që korrespondon me kërkesat themelore që nuk mund të mbulohen në mënyrë të qartë në një TSI dhe janë të identifikuara qartë në një Aneks në STI ( sipas nenit 5 (6) të Direktivës).

#### 4.11. Përrjashtimet

Në parim, STI hartohen duke marrë parasysh situata jo-tipike që kanë nevojë për trajtim të veçantë. Këto situata janë normalisht të adresuara në Kapitullin 7 të STI, i cili mund të përfshijë, ndër të tjera, periudhat tranzitore dhe rastet specifike. Por mund të ngrihen disa situata të papritura të cilat nuk janë parashikuar dhe adresuar në STI. Në raste të tilla, aty ku justifikohet, një Shtet Anëtar mund të kërkojë përrjashtime për STI të caktuara ose pjesë të STI.

Përrjashtimet lëshohen nga Komisioni European sipas aplikimit të bërë nga Shteti Anëtar përkatës. Nëse organizata e ngarkuar me projektin konsideron se një përrjashtim është i nevojshëm, ajo duhet të informojë autoritetet e Shtetit Anëtar në të cilin do të vendoset në punë nën-sistemi, me qëllim që Shteti Anëtar të dorëzojë një kërkesë përrjashtimi tek Komisioni.

Në veçanti vëmendje duhet t'i kushtohet rasteve që bien në [Nenin 9(1)(a)] të Direktivës, p.sh projektet në *'në një shkallë të avancuar zhvillimi ose subjekti i një kontrate në që ka filluar të punëojë kur STI e veçantë është publikuar'*. Shtetet Anëtare duhet të dërgojnë një listë të projekteve të tilla tek Komisioni brenda një viti nga hyrja në fuqi e STI.

## 5. DISPOZITAT KRYESORE TË LIDHURA ME STI NË LIGJIN PËR HEKURUDHAT DHE DIREKTIVËN E INTEROPERABILITETIT

Nenet e mëposhtme kanë rëndësi të veçantë përsa i përket STI:

### 5.1. 'Interoperabiliteti'

*'Interoperabiliteti' nënkupton aftësinë e sistemit hekurudhor për të lejuar lëvizjen e sigurtë dhe të pëndërprerë të trenave të cilët plotësojnë nivelet e kërkuara të kërkesave. Kjo aftësi varet në të gjitha kushtet rregullatore, teknike, dhe operacionale të cilat duhen plotësuar me qëllim që të arrihen kërkesat thelbësore.' ( Neni 3 [1.27] )*

STI janë hartuar për të lehtësuar 'nivele maksimale të harmonizimit teknik' të të gjithë sistemit hekurudhor të BE dhe me pikësynimin e përmirësimit të konkurrencës. Synimi është që fillimisht të lehtësohen shërbimet hekurudhore dhe së dyti, të përcaktohen rregulla të përbashkëta për mbarë BE për vlerësimin e pajtueshmërisë dhe vendosjen në shërbim të infrastrukturës, pajisjeve fikse dhe mjeteve.

### 5.2. 'Kushtet e Interoperabilitetit'

*'Këto kushte të interoperabilitetit lidhen me projektimin, ndërtimin, vendosjen në shërbim, përmirësimin, rinovimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e pjesëve të këtij sistemi si dhe kualifikimet profesionale dhe kushtet e shëndetit dhe të sigurisë së stafit që kontribuon për funksionimin dhe mirëmbajtjen e tij'. (neni 28[4])*

STI u përgatitën me synimin për të lejuar, në përputhje me kërkesat thelbësore përcaktuara nga Direktiva për Interoperabilitet, lëvizjen e sigurtë dhe të pandërprerë të trenave të ndër-operueshëm. Ato nuk trajtojnë, për shembull, kushtet që lidhen me kërkesat për komoditet, të cilat nuk janë pengesë për lëvizjen e lirë dhe të sigurtë të trenave.

STI aplikohen vetëm për nën-sistemet e reja, të përmirësuara dhe të rinovuara. STI nuk janë një manual projektimi. Ato nuk mbulojnë të gjitha aspektet e sistemit, por vetëm ato të lidhura me kërkesat thelbësore.



### 5.3. 'Nën-sistemet'

*“Nën-sistemet’ nënkuptojnë ndarjen e sistemi hekurudhor, siç tregohet në Shtojcën II të Direktivës së Interoperabilitetit. Këto nën-sisteme, për të cilat duhet të përcaktohen kërkesat thelbësore mund të jenë strukturore ose funksionale’.(neni 3 [1.16])*

Për më tepër, neni 116[1] thekson se të gjitha nënsistemet që e përbëjnë sistemin hekurudhore duhet të marrin autorizim për futje në shërbim nëse ato janë të vendosura në Kosovë

Për nën-sistemet funksionale nuk ka vendosje në shërbim dhe si rrjedhim, nuk ka deklaratë verifikimi KE, procedurë verifikimi KE, dhe as përfshirje të OrNjo.

Kjo nënkupton se nën-sistemet strukturore dhe funksionale që duhet të arrijnë ndër-operabilitet janë përcaktuar në dokumentat e quajtur ‘Specifikimet teknike për Interoperabilitetin’ (STI),

### 5.4. 'Përbërësit e Interoperabilitetit'

*‘Përbërësit e Interoperabilitetit’ nënkuptojnë çdo komponent elementar, grup komponentësh, nën-lidhje ose lidhje të plotë të pajisjeve të përfshira ose me qëllim për t’u përfshirë në një nën-sistem, mbi të cilin varet direkt ose indirekt interoperabiliteti i sistemit hekurudhor.( Neni 3[1.34] )*

Përbërësit e interoperabilitetit dhe karakteristikat e tyre të ndër-operueshme janë përcaktuar në STI. Një nga objektivat është që të krijohet një treg industrial për produktet hekurudhore.

### 5.5. 'Trenat e ndër-operueshëm dhe trenat që nuk mbulohen nga STI'

*‘STI nuk duhet të jenë pengesë përsa i përket përdorimit të infrastrukturës për lëvizjen e mjeteve të transportit që nuk mbulohen nga STI’.(neni 114[4] )*

Siç tregohet me sipër, nuk ka detyrim për t’i sjellë nën-sistemet ekzistuese strukturore në pajtim me STI.

## 5.6. 'Hedhja në treg e përbërësve të Interoperabilitetit'

*Kosova nuk duhet ti ndaloj, kufizoj apo prapësoj vendosjen në treg të përbërësve të interoperabilitetit të cilët kanë deklaruar në KE-së për përputhshmëri apo përshatshmëri për përdorim që janë në pajtim me legjislacionin kosovar. (neni 115[4])*

Shtojca IV e Direktivës së Interoperabilitetit përcakton tre kategori përbërësish:

- 'përbërësit me shumë përdorime, që nuk janë specifike për sistemin hekurudhor dhe mund të përdoren në fusha të tjera';
- përbërësit me shumë përdorime, që kanë karakteristika specifike, të cilat nuk janë specifike vetëm për sistemin hekurudhor, por që ato duhet të japin nivele të caktuara rezultatesh kur përdoren për qëllime hekurudhore';
- përbërësit specifike për aplikime hekurudhore.'

### 5.6.1, 'Deklarata KE e konformitetit,, për përbërësit e interoperabilitetit

*Të gjithë përbërësit e interoperabilitetit duhet t'i nënshtrohen procedurës së vlerësimit të konformitetit dhe përshatshmërisë për shfrytëzim të treguar në specifikacionet teknike relevante për Interoperabilitet dhe duhet të shoqërohet nga certifikata relevante (neni 115[2])*

Deklarata KE e konformitetit është e nevojshme për të simbolizuar konformitetin e përbërësve "të interoperabilitetit" me kërkesat përkatëse thelbësore.

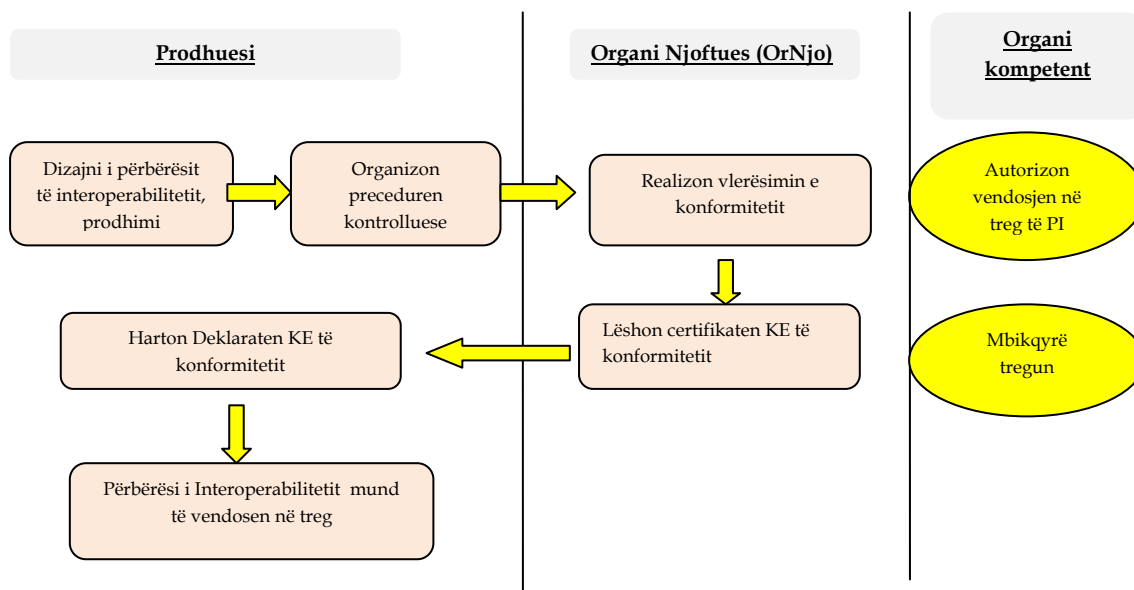
Vlerësimi i konformitetit do të thotë: 'proces i demonstruar nëse kërkesat e specifikuar në lidhje me një produkt, proces, shërbim, sistem, person ose organ janë plotësuar "

Procedurat specifike të vlerësimit që do të ndiqen nga OrNjo janë të përcaktuara në STI përkatëse. Pasi OrNjo ka kryer procedurën e vlerësimit të konformitetit e shoqëruar me certifikate KE të konformitetit, prodhuesi ose përfaqësuesi i autorizuar në BE duhet të hartojë një deklaratë KE të konformitetit e cila duhet të përfshijë: referencat e Direktivave, emrin dhe adresën e prodhuesit ose të përfaqësuesit të tij të autorizuar, përshkrimin e përbërësit e interoperabilitetit ,përshkrimin e procedurës së ndjekur në vlerësimin e konformitetit.

Përmbushja e kërkesave të përcaktuara nga një produkt, proces, shërbim, sistem, person ose organ, përkufizohet si „konformitet”,

Vlerësimi i konformitetit realizohet nga Organet Njoftuese (OrNjo).

**Procesi i vlerësimit të Konformitetit**



*STI përcaktojnë ‘të gjitha kushtet me të cilat duhet të pajtohet një përbërës i interoperabilitetit dhe procedurat që duhen ndjekur për të vlerësuar pajtueshmërinë’*

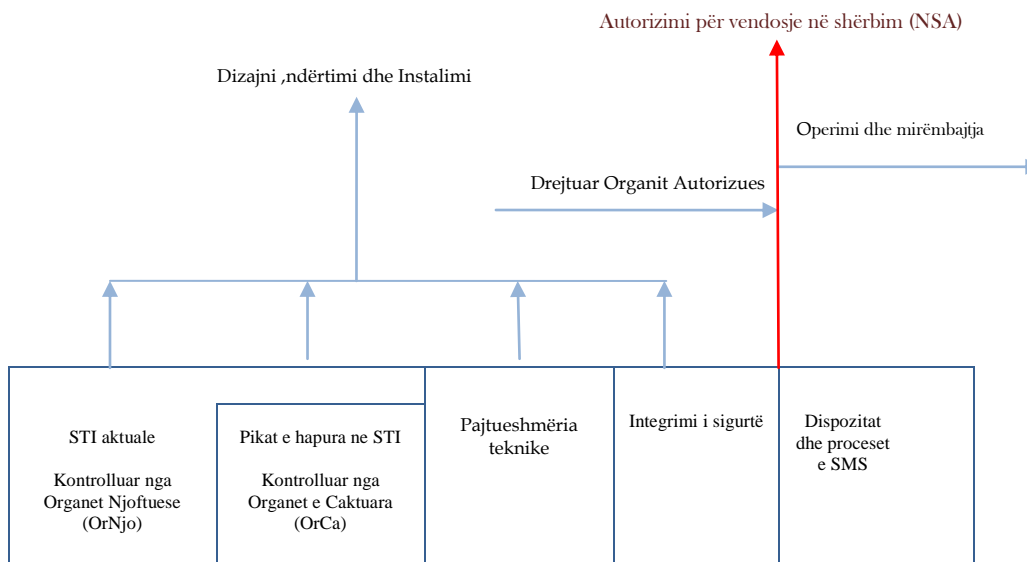
**5.7. ‘Vendosja në shërbim e nën-sistemeve strukturore’**

*‘...te gjitha nensistemet që e përbëjnë sistemin hekurudhore duhet të marrin autorizimin për futje në shërbim nëse ato janë të vendosura në Kosovë’ (neni 116[1]).*

Gjate autorizimit duhet kontrolluar veçanërisht:

- ‘pajtueshmërinë teknike të këtyre nën-sistemeve me sistemin ku ata do të integrohen’ (neni 109(2.1));
- ‘integrimin e sigurtë të këtyre nën-sistemeve (neni 109(2.2));
- pajtueshmëria e tyre ‘me dispozitat përkatëse të STI mbi funksionimin dhe mirëmbajtjen’.(neni 109(2.3))

**Procesi i autorizimit për vendosje në shërbim:**



5.7.1. Deklarata KE e verifikimi për nën-sistemet

*Një nënsistem struktural do të konsiderohet si interoperabil dhe që i plotëson kërkesat esenciale të sigurisë nëse është i mbuluar nga një deklaratë e verifikimit KE .(neni 109[3])*

‘Nën-sistemet që përbëjnë sistemin hekurudhor duhet të jenë subjekt i procedurës verifikuese. Ky verifikim duhet t’iu mundësojë autoriteteve përgjegjëse për autorizimin e vendosjes në shërbim të jenë të qartë se rezultatet në fazat e projektimit, ndërtimit dhe vendosjes në shërbim, janë në përputhje me rregullat dhe dispozitat teknike e operacionale në fuqi. Ai gjithashtu duhet t’iu mundësojë prodhuesve të besojnë në barazimin e trajtimit në çdo vend. Kështu që është e nevojshme të hartohen një ose më shumë module që përcaktojnë parimet dhe kushtet që aplikohen gjatë verifikimit ‘KE’ të nën-sistemeve’

Verifikimi ‘EC’ është procedura ku një Organ i Njoftuar kontrollon dhe certifikon se nën-sistemi: pajtohet me STI përkatëse dhe se komponentët e ndër-operabilitetit janë pajisur me deklaratën ‘KE’ të pajtueshmërisë (konformitetit) dhe në këtë mënyrë mund të autorizohet për futje në shërbim.

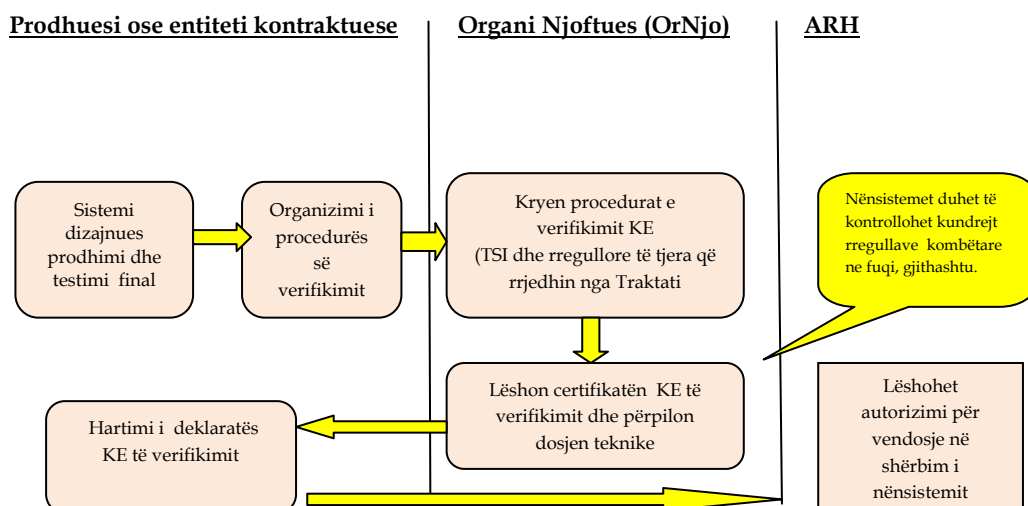
Prodhuësit ose përfaqësuesit e autorizuar duhet të caktojnë një OrNjo për fillimin e procedurës i cili si organ përgjegjës për të vlerësuar konformitetin harton certifikatën e verifikimit KE .Duke u bazuar në këtë prodhuësit ose përfaqësuesit e autorizuar duhet të hartojë një deklaratë KE Verifikimi e shoqëruar nga një dosje teknike e cila do të përfshijë informacionin e përfshirë në Aneksin VI të Direktivës 2008/57/EU (referencat e Direktivave, emri dhe adresa e subjektit kontraktues ose përfaqësuesi i tij i autorizuar, një përshkrimi i shkurtër i nënsistemit, emrin dhe adresën e organit të njoftuar të përfshirë në procesin e vlerësimit, referenca të dokumenteve të përfshira në dosjen teknike, ndonjë kufizim apo kusht operativ, kohëzgjatjen e vlefshmërisë së deklaratës KE, në rast se ajo është e përkohshme dhe për identitetin e nënshkruesit).

*Deklarata e KE mbi verifikimin e nënsistemeve hekurudhore mund të jetë e vlefshme në Kosovë nëse është në pajtim me ligjet kosovare (neni 109 (4)).*

Verifikimi ‘KE’ duhet të realizohet nga OrNjo

**Procesi i verifikimit të nënsistemit**

Detyrat e aplikantit dhe Organit Njoftues (OrNjo)



## 5.8. ‘Vendosja në shërbim e nën-sistemeve ekzistuese pas rinovimit ose përmirësimit’

*Në rast të ripërtëritjes apo të ngritjes së një nënsistemi, njësia kontraktuese apo prodhuesi duhet t’ia dërgojë organit nacional të sigurisë dokumentacionin në të cilin përshkruhet projekti. Pas ekzaminimit, do të vendoset nëse sasia e punës nënkupton që është fjala për një autorizim të ri për futje në shërbim. (neni 109 [7])*

Një autorizim i tillë për vendosjen në shërbim është i nevojshëm kurdoherë që niveli i sigurisë mund të ndikohet negativisht nga punimet e bëra.

Verifikimi ‘KE’ që duhet të realizohet nga OrNjo kufizohet tek pjesët ose karakteristikat e nën-sistemit për të cilat zbatohen STI.

Neni 2(m) i Direktives 2008/57/EC përkufizon ‘përmirësimin’ si ‘çdo punë modifikuese madhore në një nën-sistem ose pjesë të nën-sistemit, e cila përmirëson rezultatet e përgjithshme të nën-sistemit’. Ky përkufizim është përgjithësisht i zbatueshëm ndaj çdo lloj ndryshimi të qëllimshëm në rezultatin e përgjithshëm të një nën-sistemi.

## 5.9. ‘Mjetet’

Duke qenë se Direktiva 2008/57/EC trajton nën-sistemet e reja dhe të përmirësuara dhe Direktiva 2004/49/EC u fokusua në mjetet hekurudhore në përdorim, atëherë të gjitha dispozitat që lidhen me procedurën për vendosjen në shërbim të mjeteve është integruar në kapitullin V të Direktivës së Interoperabilitetit’ si për mjetet në pajtim me STI ashtu edhe ato të papajtueshme, për pjesë të rrjetit të mbuluara nga fusha gjeografike e STI dhe pjesë të pambuluara. Këto dispozita marrin parasysh përcaktimin e ri të mjetit .

Secili nga nën-sistemet që përbën një mjet është subjekt i dispozitave përkatëse të Direktivës së Interoperabilitetit dhe përsa i përket nën-sistemeve të reja, të përmirësuara dhe të rinovuara, ata janë subjekt i STI përkatëse.

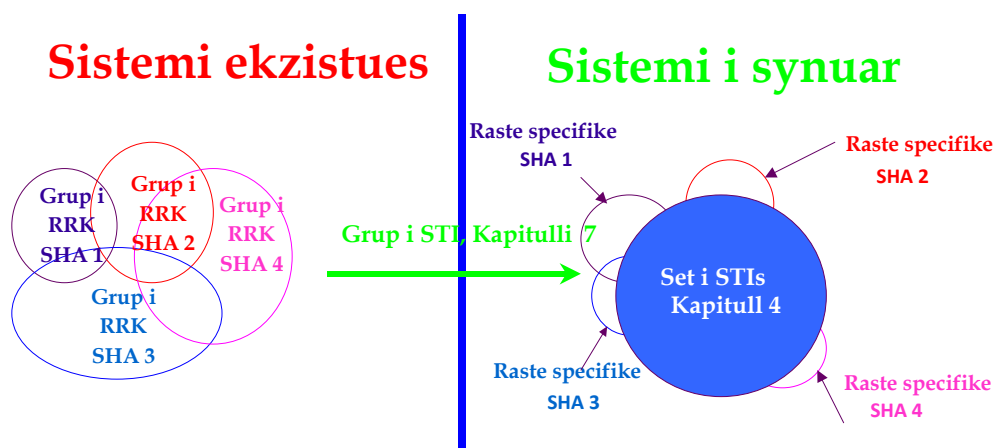
## 6. SISTEMET E SYNUARA DHE RASTET SPECIFIKE

### 6.1. Arritja e sistemit të synuar

Objektivi i STI është të kontribuojë për arritjen e *'nivelit maksimal të harmonizimit teknik'* duke krijuar një specifikim për një sistem të synuar të përbashkët (që nuk duhet ngatërruar me qasjen *'një-masë-ju-bën-të-gjithëve'*).

Në bazë të situatës së veçantë të secilit shtet, arritja e sistemit të synuar kërkon një periudhë të gjatë tranzicioni. Duke marrë parasysh këtë, STI *'do të ruajnë pajtueshmërinë e sistemit ekzistues hekurudhor dhe mund të ofrojnë dispozita për raste specifike për çdo STI...si për rrjetin ashtu dhe për mjetet...Për çdo rast specifik, STI duhet të theksojnë rregullat që duhen zbatuar'* (neni 5(5) i Direktivës 2008/57/EC).

Grafiku i mëposhtëm ilustron migrimin nga grupet e rregullave kombëtare (RRK) të Shteteve Anëtare (SHA) tek STI.



## 6.2. Konteksti i STI

Seti i parë i STI për linjat e Shpejtesisë së Lartë, për sa i përket nën-sistemeve të Infrastrukturës, Energjisë, Mjeteve Hekurudhore dhe Komanadave të Kontrollit dhe Sinjalizimit si dhe nën-sistemet e Funksionimit dhe Mirëmbajtjes janë në fuqi që nga 2002.

Këto dhe të gjitha STI e miratuara para vitit 2009 u hartuan në emër të Komisionit Europian nga një organ i përbashkët me përfaqësues, më vonë i njohur si Shoqata Europiane për Interoperabilitet Hekurudhor (SHENH), që konsiston në MI, NH dhe përfaqësues të industrisë hekurudhore.

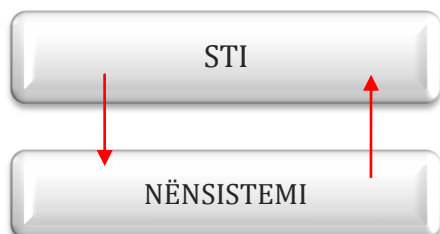
Prioriteti i parë i STI për Hekurudhë të Zakonshme (konvencionale) (HZ) në lidhje me vagonë mallrash, aplikimet telematike për mallra, kontroll-komandimit dhe sinjalizimit, zhurma e emetuar nga mjetet e transportit hekurudhor, dhe operimi dhe menaxhimi i trafikut, janë miratuar në fund të vitit 2004 dhe mesi i vitit 2005. STI në lidhje me sigurinë në tunelet hekurudhore dhe aksesueshmërinë për personat me lëvizshmëri të reduktuar u miratuan nga vendimet e Komisionit në vitin 2007 dhe hyri në fuqi më 1 korrik 2008. Këto dy STI janë të zbatueshme për të dy sistemet me shpejtësi të lartë dhe hekurudhe konvencionale.

Pasi u krijua **Agjensia Europiane e Hekurudhave (AEH)**, ajo mori përsipër hartimin e STI që nga viti 2009.

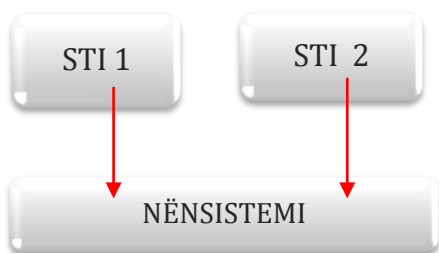


### 6.3. Lidhja e STI me nën-sistemet

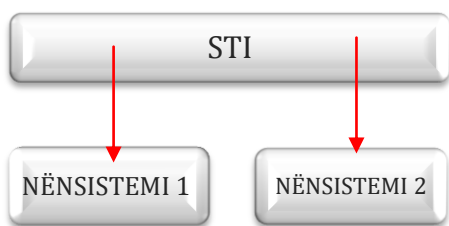
[Neni 5(1)] i Direktivës thekson se *'kur është e nevojshme, një nën-sistem mund të mbulohet nga disa STI dhe një STI mund të mbulojë disa nën-sisteme'*.



Direktiva 2008/57/EC parashikon që çdo nënsistem duhet të mbulohet me një STI



Kur është e nevojshme, një nënsistem mund të mbulohet nga disa STI, sipas Direktivës 2008/57/EC



Dhe një STI mund të mbulojë disa nënsisteme, sipas Direktivës 2008/57/EC

Në praktikë kjo rezulton në një lloj matrice që lidh nën-sisteme të ndryshme me STI të ndryshme.

**Tabela 2.Fusha e STI kundrejt nënsistemeve**

STI e aplikueshme	Nënsistemet							
	Infrastruktur	Energjia	KKS në tren	KKS për gjatshinave	Mjetet levizese	Operimi dhe menaxhimi i trafikut	Mirembajtja	Apliki met telematike nga distanca
Vendimi:2011/275/EU STI INF HZ	X						X	
Vendimi:2011/274/EU STI ENE HZ		X					X	
Vendimi:20011/88/EU STI CCS HZ			X	X			X	
Vendimi:2006/861/EC STI VAG HZ					X		X	
Vendimi:2011/291/EU STI LOC&PAS HZ					X		X	
Vendimi:2011/229/EU STI RST NOI					X		X	
Vendimi:2011/314/EU STI OPE HZ						X		
Regullore:62/2006/EC STI TAF								X
Regullore:454/2011/EU STI TAP								X
Vendimi:2008/163/EC STI SRT HSHL&HZ	X	X	X	X	X	X	X	
Vendimi:2008/164/EC STI PRM HSHL&HZ	X				X		X	

## 6.4. Zbatimi i STI të ndryshme në praktikë

Nga këndvështrimi praktik, projektet nuk korrespondojnë domosdoshmërisht me një nga nën-sistemet e përcaktuara në Direktivën e Interoperabilitetit, por përfshijnë disa nën-sisteme strukturore në të njëjtën kohë. Për më tepër, siç tregohet më sipër, një nën-sistem mund të mbulohet nga disa STI. Tabela e mëposhtme (e cila nuk përfshin gjithçka) jep një shembull të lidhjes së STI të ndryshme në disa raste praktike.

**Tabela 3: Aplikimi i çdo STI në praktikë**

STI e aplikueshme për hekurudhe të zakonshme (konvencionale)	Rastet						
	Linje e elektrifikuar HZ	Linje jo e elektrifikuar HK	Tren HZ	Lokomotive HZ	Kontroll pasagjeresh HZ	Vagon mallrash	Permisimi i sistemit të sinjalizimit HZ
Vendimi:2011/275/EU STI INF HZ	X	X					
Vendimi:2011/274/EU STI ENE HZ	X						
Vendimi:2006/679/EC STI CCS HZ	X	X	X	X			X
Vendimi:2006/861/EC STI WAG HZ						X	
Vendimi:2011/291/EU STI LOC&PAS HZ			X	X	X		
Vendimi:2011/229/EU STI RST NOI			X	X	X	X	
Vendimi:2008/163/EC STI SRT HSHL&HZ	X	X	X	X	X		
Vendimi:2008/164/EC STI PRM HSHL&HZ	X	X	X		X		

Sqarim:

- Një projekt për një linjë të re konvencionale, përfshin nën-sistemet e Infrastrukturës, Energjisë (nëse linja është e elektrifikuar) dhe KKS përgjatë shinave. STI-të përkatëse për secilin nga këto nën-sisteme janë:
  - Infrastructura: STI HZ INF, STI PRM (nëse linja përfshin stacionet), STI SRT (nëse linja përfshin tunelet)
  - Energjia: STI HZ ENE (nëse linja është e elektrifikuar), STI SRT (nëse linja përfshin tunelet; disa parametra zbatohen edhe nëse linja nuk është e elektrifikuar)
  - CCS përgjatë shinave: STI HZ KKS, STI SRT
- Një lokomotivë e zakonshme përfshin nën-sistemet RST dhe KKS në tren. STI që zbatohen për secilin prej këtyre nën-sistemeve janë:
  - RST: STI HZ LOC&PAS, STI SRT, STI për zhurmën RST
  - CCS në tren: STI HZ KKS

Si rrjedhin, në secilin nga këto raste, verifikimi 'KE' i secilit nën-sistem duhet të përfshijë pajtueshmërinë me STI që lidhen me të.

## 6.5. STI dhe kërkesat e tjera

### 6.5.1. Rregullat kombëtare në zbatim

Një nën-sistem në pajtueshmëri me të gjitha STI në fuqi, pa pika të hapura, duhet konsideruar se i plotëson kërkesat thelbësore të Direktivës së Interoperabilitetit. Megjithatë, aktualisht jo të gjitha aspektet e lidhura me kërkesat thelbësore mbulohen nga STI te cilat identifikohen si „pikat e hapura“.

Gjatë kësaj periudhe tranzitore për aspektet që ende nuk mbulohen nga STI në fuqi, në territorin e çdo shteti zbatohen rregullat kombëtare (RRK), të njoftuara tek Komisioni Europian.

Këto rregulla kombëtare të njoftuara aplikohen si referencë për verifikimin e përmbushjes së kërkesave thelbësore (siç theksohet në [Nenin 17(3) të Direktivës]) kur:

- kur nuk ekziston STI përkatëse, ose
- kur është komunikuar një përjashtim ose

- kur një rast specifik kërkon zbatimin e rregullave teknike, që nuk janë të përfshira në STI përkatëse'

ose (siç theksohet në [nenin 20 të Direktivës]) STI nuk zbatohen plotësisht për një përmirësim ose rinovim të një nën-sistemi.

Shtetet Anëtare duhet të përcaktojnë gjithashtu organe të ngarkuara për vlerësimin e pajtueshmërisë së këtyre rregullave kombëtare, ose të ashtuquajturit 'Organet e Caktuara' (OrCa).

Rregullat kombëtare duhet të konsiderohen si komplementare kundrejt STI me qëllim që të sigurohet pajtueshmëria e plotë me kërkesat thelbësore.

Rregullat kombëtare nuk mund të kontradikojnë me STI përkatëse.

Nevoja për rregulla të tilla kombëtare do të zvogëlohet me kalimin e kohës pasi STI të jenë ndryshuar dhe zhvilluar, pikat e hapura të jenë mbyllur dhe fusha e tyre të zgjerohet në të gjithë rrjetin hekurudhor të BE-së. Rregulla kombëtare në fakt do të mbeten në fuqi për përjashtime, dhe zbatime të pjesëshme të STI në rastin e përmirësimeve ose rinovimeve.

## 6.5.2 . STI dhe kërkesa të tjera – Përmbledhje

Tabela e mëposhtme qartëson kombinimin e kërkesave të ndryshme në fuqi për nën-sistemet strukturore dhe vlerësimin e pajtueshmërisë me to:

**Tabela 4 .Kërkesat që zbatohen për nën-sistemet strukturore dhe vlerësimi i pajtueshmërisë me to**

	Kërkesat	Vlerësimi i pajtueshmërisë realizuar sipas:	Organi i ngarkuar për vlerësimin e pajtueshmërisë
<b>Parametrat bazë &amp; Përbërësit e Interoperabilitetit</b>	Kapitujt 4 dhe 5 të STI	Kapitulli 6 i STI	Organi i Njoftuar i Direktivës së Interoperabilitetit
<b>Raste specifike</b>	Kapitulli 7 i STI	Njoftimi nga SHA	Organi i Caktuar
<b>Pika të hapura</b>	Të njoftuara nga SHA (rregullat kombëtare)	Njoftimi nga SHA	Organi i Caktuar

Në vija të përgjithshme, fusha e njoftimit të rregullave kombëtare dhe Organeve të Caktuara duhet të korrespondojë me zonat gri të tabelës së mësipërme, ndërsa zona e bardhë e tabelës është e mbuluar nga STI dhe Organet Njoftuese. Rastet specifike të theksuara në Kapitullin 7 të STI mund t'u referohen rregullave kombëtare, të cilat pastaj duhet të bëhen të njohura nga Shtetet Anëtare.

Në rastet kur janë dhënë përjashtime, Organi i Caktuar është përgjegjës për të kontrolluar pajtueshmërinë me rregullat kombëtare të njoftuara në vend të STI.

Në rastet e rinovimit ose përmirësimit, Organi i Caktuar është përgjegjës për të kontrolluar pajtueshmërinë me rregullat kombëtare të njoftuara në vend të STI.

## 7. AKTERËT

### 7.1. Prodhuesit e një përbërësi të interoperabilitetit

Prodhuesi i një përbërësi të ndër-operabilitetit është organizata përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e një përbërësi të interoperabilitetit (PI) mbuluar nga Direktiva e Interoperabilitetit dhe STI përkatëse, me qëllim që ai të hidhet në tregun e territorit të BE ose në emër të tij.

Në rastet kur një ent kontraktues (p.sh një NH ose MI) është përfshirë së bashku me furnizuesin në projektimin e një PI, duhet të specifikohet qartë se cila nga palët konsiderohet prodhuesi. Detyrimet dhe përgjegjësitë e lidhura me rolin bien mbi personin që tërheq deklaratën 'KE' te konformitetit.

Një MI, NH, përgjegjës mjeti, etj., mund të projektojnë dhe prodhojnë ose modifikojnë një PI për përdorimin e tyre. Në këtë rast ata konsiderohet sikur do t'a hedhin këtë produkt në treg dhe se janë prodhuesit e tij.

Prodhuesi mban përgjegjësi për:

- projektimin dhe prodhimin e PI;
- ndjekjet e procedurave për certifikimin e pajtueshmërisë dhe qendrueshmërinë në përdorim të PI sipas kërkesave të parashtruara në Direktivën e Interoperabilitetit dhe STI përkatëse.

## 7.2. Aplikanti për verifikim 'KE'

Fjala 'aplikant' përdoret në Direktivën e Interoperabilitetit në disa nene dhe në shtojcat. Ajo nuk nënkupton në të gjitha rastet të njëjtin rol .

Aplikanti për procedurën verifikuese 'KE' *'mund të jetë enti kontraktues ose prodhuesi, ose përfaqësuesi i tyre i autorizuar*. Pavarësisht se cila organizatë mund të veprojë si aplikant, është detyrimi i tyre të punojë për të marrë deklaratën e verifikimit 'KE'. Aplikanti është kështu enti përgjegjës për përmbushjet e STI dhe detyrimeve të tjera për nën-sistemin (kërkesat e mbuluara nga deklaratat 'KE').

Aplikanti për verifikimin 'KE' është përgjegjës për:

- projektimin, prodhimin dhe testimin final të një nën-sistemi. Ai është përgjegjës për projektimin dhe ndërtimin e nën-sistemit, edhe kur elementët e nën-sistemit janë projektuar dhe prodhuar nga organizata të ndryshme;
- përgatitjen e procesit për verifikimin 'KE' që kryhet nga OrNjo
- tërheqjen e deklaratës e verifikimit 'KE' të një nën-sistemi.

## 7.3. Përfaqësuesi i autorizuar

Sipas përkufizimit R1(4) të Shtojcës I të Vendimit 768/2008, përfaqësuesi i autorizuar është *'çdo person fizik ose juridik i vendosur në Komunitet i cili ka marrë një mandat të shkruar nga prodhuesi për të vepruar në emër të tij në lidhje me detyrime të caktuara'*.

Në kontekstin e Direktivës së Interoperabilitetit, ai është një organizatë e caktuar nga prodhuesi ose nga enti kontraktues me një mandat të shkruar për të vepruar në emër të tij përse i përket detyrimeve të caktuara të prodhuesit ose entit kontraktues. Niveli në të cilën përfaqësuesi i autorizuar mund të hyjë në detyrime që ngarkohen mbi prodhuesin ose entin kontraktues përcaktohet në përputhje me mandatin që i është dhënë përfaqësuesit të autorizuar nga prodhuesi ose enti i kontraktuar.

## 7.4. Organet e Njoftuara (OrNjo)

Një Organi i Njoftuar (OrNjo) është një organizatë përgjegjëse për vlerësimin nga një palë e tretë të një PI ose nën-sistemi strukturor kundrejt kërkesave të STI përkatëse. Sipas Neneve 2(j), 13(2), 18 dhe 28 dhe Shtojcës VI të Direktivës së Interoperabilitetit, OrNjo kanë detyrat e mëposhtme:

- të vlerësojnë pajtueshmërinë ose qendrueshmërinë në përdorim të komponentëve të interoperabilitetit;
- të ndërmarrin verifikime 'KE' të nën-sistemeve;
- të krijojnë (përgatisin) dosjen teknike që shoqëron deklaratën e verifikimit 'KE'.

## 7.5. Organet e Caktuara (OrCa)

Një Organ i Caktuar është një organizatë përgjegjëse për vlerësimin nga palët e treta të një PI ose nën-sistemi strukturor kundrejt kërkesave përkatëse të rregullave kombëtare të njoftuara.

Detyrat e organeve të caktuara për sa i përket verifikimit të pajtueshmërisë me rregullat kombëtare janë të ndara në lidhje me ato të organeve të njoftuara për sa i përket verifikimit të pajtueshmërisë me STI.

Megjithatë ekziston një diferencë e rëndësishme – për procedurën e verifikimit KE, aplikanti është i lirë të caktojë një OrNjo kompetent (pavarësisht se cili nga Shtetet Anëtare e ka njoftuar atë), ndërsa për verifikimin e pajtueshmërisë me rregullat kombëtare dhe rastet specifike aplikanti është i detyruar t'i adresohet organit të caktuar nga Shteti Anëtar në territorin e të cilit planifikohet të vendoset në shërbim nën-sistemi.

## 7.6. Aplikanti për autorizimin e vendosjes në shërbim të një nën-sistemi

Aplikanti që kërkon autorizim për vendosjen në shërbim të një nën-sistemi mund të jetë i ndryshëm nga aplikanti për verifikimin 'KE'.

Ai është përgjegjës për të:

- siguruar se nën-sistemi ka kaluar procedurën e verifikimit dhe për t'i ofruar ANS të gjithë evidencën e nevojshme, përfshirë:
  - verifikimin 'KE';
  - verifikimin e pajtueshmërisë me rregullat kombëtare (pikat e hapura, rastet specifike, përjashtimet);
  - vlerësimi i rrezikut
- dërgimi i një aplikimi për vendosjen në shërbim nga ANS në territorin e të cilit do të vendoset ose do të funksionojë nën-sistemi.



*Nënsistemet strukturale të mbuluara me deklaratën 'KE' të verifikimit duhet të konsiderohen ndëroperative në Kosovë dhe që i plotësojnë kërkesat esenciale përkatëse sipas legjislacionit përkatës në Kosovë (neni 116[5])*

## 8. ZBATIMI I STI GJATË CIKLIT JETËSOR TË ELEMENTËVE TË SISTEMIT HEKURUDHOR

### 8.1. Ciklet jetësore të një nën-sistemi

Cikli jetësor i një nën-sistemi ka fazat e mëposhtme:

- projektimi,
- prodhimi,
- testimi final,
- vendosja në shërbim,
- funksionimi dhe mirëmbajtja dhe
- fundi i jetës

Cikli jetësor i një nën-sistemi mund të përfshijë disa rinovime ose përmirësime.

Siç tregohet në [neni 114(2)] *'[nën-sistemet duhet të përputhen me STI në fuqi në kohën e vendosjes së tyre në shërbim, përmirësimin ose rinovimin, kjo pajtueshmëri duhet të jetë në funksion përderisa secili nën-sistem të jetë në përdorim']*.

Në momentin e vendosjes të një nën-sistemi në shërbim, përgjegjësia për pajtueshmërinë me STI bie mbi organizatën që përgatit deklaratën e verifikimit 'KE'. Për më tepër, kjo pajtueshmëri me STI duhet të kontrollohet dhe certifikohet nga një OrNjo.

Pasi një nën-sistem është vendosur në shërbim, përgjegjësia e pajtueshmërisë me STI, sipas [Neni 15(3) të Direktivë], bie mbi NH dhe MI që operojnë nën-sistemin dhe sipas Neni 14 (a) të Direktivës së Sigurisë 2004/49/EC, mbi Entitetin përgjigjës për mirëmbajtje (ENM) për sa i përket mirëmbajtjes së mjeteve.

## 8.2. Funkionimi dhe mirëmbajtja e një nën-sistemi

Për nën-sistemet që janë vendosur në shërbim, përmirësuar ose rinovuar para hyrjes në fuqi të STI përkatëse, në rastin e zëvendësimit për arsye mirëmbajtjeje, zbatimi i STI është vullnetar.

Për një nën-sisteme që është vendosur në shërbim, përmirësuar ose rinovuar pas hyrjes në fuqi të STI përkatëse, pajtueshmëria me këto STI duhet të ruhet gjatë gjithë jetës së nën-sistemit, përfshirë zëvendësimin për arsye mirëmbajtjeje. Kjo përfshin përdorimin e PI të fokusuara në deklaratën 'KE'.

Nuk ka përfshirje të një OrNjo në fazën e funksionimit dhe mirëmbajtjes së një nën-sistemi.

## SHTOJCË I

Statusi aktual i TSI për Hekurudhë Konvencionale në nivel të BE-së

<b>Sistemi hekurudhor konvencional (i zakonshëm)</b>				
<b>Nënsistemi</b>	<b>STI</b>	<b>Nr.dokum.</b>	<b>Dokument</b>	<b>Publikimi</b>
Kontrolla e Komandës dhe Sinjalizimit (CCS)	CR TSI CCS	2006/679/EC	Vendim	2006
	CCS Modifikim	2006/860/EC	Vendim	2006
	CCS Modifikim	2007/153/EC	Vendim	2007
	CCS Modifikim	2008/386/EC	Vendim	2008
	CCS Modifikim	2009/561/EC	Vendim	2009
	CCS Modifikim	2010/79/EC	Vendim	2010
Mjetet Lëvizëse-Zhurma (NOI)	CCS	2012/88/EC	Vendim	2012
	CR TSI NOI	2006/66/EC	Vendim	2006
	NOI Rishikim i pjesërishëm	2011/229/EC	Vendim	2011
Aplikacionet telematike për transportin e pasagjerëve	NOI Amendament	2012/464/EC	Vendim	2012
	TSI TAP	Reg (EC) 454/2011	Rregullore	2011
Mjetet lëvizëse-Aplikacionet Telematike për Transportin e Mallrave(TAF)	TAP Amendament	Reg(EC)662/2012	Rregullore	2012
	TSI TAF	Reg (EC) 62/2006	Rregullore	2006
Mjetet lëvizëse-vagonat për transportin e mallrave (WAG)	Amendament	Reg(EC)328/2012	Rregullore	2012
	CR TSI WAG	2006/861/EC	Vendim	2006
	WAG Amendament	2009/107/EC	Vendim	2009
Operacioni dhe Menaxhimi i Trafikut (OPE)	Rishikim i pjesërishëm	2012/464/EC	Vendim	2012
	CR TSI OPE	2006/920/EC	Vendim	2007
	OPE Amendament	2009/107/EC	Vendim	2009
	OPE Amendament	2010/640/EC	Vendim	2010
Energjia (ENE)	OPE Revision	2011/314/EC	Shtojcë P9 Shtojcë A Vendim	2011
	OPE Amendament	2012/464/EC	Vendim	2012
Infrastruktura (INS)	CR TSI ENE	2011/274/EC	Vendim	2011
	ENE Amendament	2012/464/EC	Vendim	2012
Lokomotivat dhe mjetet lëvizëse për transportin e pasagjerëve (LOC PAS)	CR TSI INF	2011/275/EC	Vendim	2011
	INF Amendament	2012/464/EU	Vendim	2012

## SHTOJCE II

### Hekurudhat e Republikës së Kosovës

Hekurudhat e Kosovës shtrihen në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 333,451 km. Në këtë gjatësi nuk përfshihen vijat industriale të cilat kapin gjatësinë prej 103,4 km. Vija e parë hekurudhore në Kosovë është ndërtuar në vitin 1874 në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Më vonë ka filluar dhe është kryer ndërtimi i rrjetit ekzistues hekurudhor nëpër tërë territorin e Kosovës. Vijat hekurudhore bëjnë lidhjen e të gjitha qendrave më të rëndësishme të Kosovës, përveç Gjakovës dhe Gjilanit. Vijat e hekurudhave të Kosovës kanë lidhje të drejtpërdrejt edhe me shtetet fqinje si me Maqedoninë e Serbinë dhe përmes tyre edhe me shtetet e tjera.

Hekurudhat e Kosovës kryesisht ndahen në dy linja:

#### **Linja Veri - Jug:**

Që përshkon vendin nga kufiri me Serbinë (Stacioni Leshak) deri në kufirin me Maqedoninë (Stacioni Hani i Elezit), me gjithsejtë 148 km në linjën bazike hekurudhore 10 të SEETO-s. (Linjë funksionale).

#### **Linja Verilindje deri në Perëndim:**

Që përbëhet nga tri degë:

- **Linja Lindore** nga kufiri me Serbinë (Stacioni Podujevë) deri në Fushë Kosovë me gjithsejtë 45 km gjatësi,
  - Fushë Kosovë – Bardhosh 15 km ( Linjë funksionale ),
  - Bardhosh-Podujevë 30 km ( Linjë jo -funksionale),
- **Linja Perëndimore** nga Fushë Kosova deri në Pejë me gjithsejtë 81 km gjatësi (Linjë funksionale),
- **Linja Jug- Perëndim** nga Klina deri në Prizren me gjithsej 58 km gjatësi,
  - Klinë – Xërxe 35 (Linjë funksionale),
  - Xërxe – Prizren 32.5 (Linjë jo-funksionale).

Harta e Hekurudhave në Republikës së Kosovës



### SHTOJCE III

Dokumentet Referuese:

Dokumenti referues:	Numri i dokumentit:	Data e publikimit:	Publikuar nga:
LIGJI PËR HEKURUDHAT E KOSOVËS	04/L-063	16.12.2011	GAZETA ZYRTARE E REPUBLIKES SË KOSOVËS
DIREKTIVA PËR INTEROPERABILITET	2008/57/EU	18-07-2008	AGJENSIONI EVROPIAN I HEKURUDHAVE(ERA)
GUIDE FOR APLICATION OF TSIs	ERA/GUI/07-2011/INT	28-04-2011	AGJENSIONI EVROPIAN I HEKURUDHAVE (ERA)
DECISION:INF,LOC&PASS,OPE,CCS,TAP, TAP,WAG,ETC..	2011/275/EC, 2011/274/EC, 2011/314/EC, 2011/291/EC,etc.		AGJENSIONI EVROPIAN I HEKURUDHAVE (ERA)