

20250511120

ВЛАДА НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

Врз основа на член 26 став (2) од Законот за железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија“ бр.48/10, 23/11, 80/12, 155/12, 163/13, 42/14, 130/14, 152/15, 31/16, 178/16, 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.302/20, 253/23 и 187/24), Владата на Република Северна Македонија, на седницата, одржана на 4 февруари 2025 година, донесе

НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА РАЗВОЈ НА ЖЕЛЕЗНИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОД ОД 2025 ДО 2029 ГОДИНА

ВОВЕД

Националната програма за развој на железничката инфраструктура која се донесува за период од пет години од 2025 до 2029 година (во натамошниот текст: Националната програма) е основен документ кој ги одредува приоритетите за развој, реконструкција, ремонт и одржување на функционалноста на постојната или изградба на нова железничка инфраструктура. Националната програма ја одразува заложбата на Владата на Република Северна Македонија за создавање модерна и ефикасна транспортна мрежа, со цел зајакнување на поврзаноста во рамките на ТЕН-Т коридорите и подготовка за влез во Европската Унија.

ОЧЕКУВАНИ РЕЗУЛТАТИ

Реализацијата на Националната програма ќе биде во согласност со активностите предвидени со Акцискиот план за железница согласно Договорот за основање на транспортната заедница. Овие два документа ќе се дополнуваат и се очекува да дадат дополнителна мотивација на институциите во железничкиот сектор во Република Северна Македонија и да го подигне нивото на подготвеност на Република Северна Македонија за преговори со Европската Унија, развојот на ТЕН-Т мрежите, а со тоа се доаѓа до зголемување на квалитетот и достапноста на железничките услуги за патниците и зголемување на товарниот транспорт.

Вметнување на мерливи индикатори: Очекуваниот резултат е зголемување на товарниот превоз за 20% до 2029 година и намалување на времето на патување за патничките возови за 15%.

Визија, мисија, цели

Визија

Да се создаде модерна и ефикасна железничка инфраструктура која ќе ја зајакне улогата на Република Северна Македонија како транзитен и логистички центар на Балканот, овозможувајќи одржлив развој, подобрена регионална интеграција и конкурентност на транспортниот пазар.

Мисија

Да се обезбеди стабилен развој на железничката мрежа на Република Северна Македонија преку модернизација на постојните линии, изградба на клучни коридори, особено Коридор VIII и Коридор X и создавање на одржливи, економски ефикасни и еколошки прифатливи услови за транспорт на патници и стоки.

Цели

1. Модернизација на железничката мрежа:

- целосна реконструкција и надградба на електрификацијата на Коридор 10 како главна железничка артерија која ја поврзува Република Северна Македонија со Република Србија и Република Грција;

- забрзување на изградбата на Коридор 8, поврзувајќи ги Република Албанија и Република Бугарија преку Република Северна Македонија, како дел од европската транспортна мрежа и

- надградба на регионалните линии за да се поттикне локалниот економски развој и подобрување на достапноста.

2. Зголемување на транспортниот капацитет:

- подобрување и развивање на нови железнички товарни терминали и логистички центри во главните економски зони (на пр. Скопје, Битола, Штип) и

- оптимизација на услугите за железнички товар, со посебен акцент на извозот и трговијата преку пристаништата во Солун и Драч.

3. Интеграција во европските транспортни коридори:

- усогласување на железничката инфраструктура со техничките и оперативните стандарди на ЕУ (интероперабилност, TSI) и

- поврзување со европската железничка мрежа преку пристап до ТЕН-Т и зајакнување на соработката со соседните земји.

4. Подобрување на безбедноста и ефикасноста:

- воведување на современи сигнални системи и дигитални решенија за управување со сообраќајот и

- обновување и одржување на железничките мостови, тунели, патни премини и критични точки на мрежата.

5. Одржлив транспорт:

- поттикнување на железничкиот транспорт како еколошки најприфатлива опција за превоз на стоки и патници и

- инвестирање во обновливи извори на енергија за напојување на железничките системи.

6. Подобрување на услугите за патници:

- модернизација на железничките станици со фокус на комфор, пристапност и дигитални услуги и

- зголемување на брзината и точноста на возовите за да се поттикне јавниот интерес за патничкиот железнички транспорт.

7. Јакнење на институционалниот капацитет:

- развој на локални експерти за управување со железничката мрежа преку програми за обука и размена на знаење со ЕУ и

- зголемување на буџетот за инфраструктурни инвестиции преку донации/грантови и меѓународни финансиски механизми.

8. Привлекување на инвестиции:

- создавање конкурентни услови за привлекување странски инвеститори за проекти на железничката мрежа и

- развивање модели за концесија и други финансиски механизми за долгорочно одржување на инфраструктурата.

Поглавје 1: Структура на железничкиот систем

Организација и поделба на железничкиот систем

Железничкиот систем во Република Северна Македонија, се темели врз начелото на одвојување на железничкиот превоз од железничката инфраструктура.

Железничката инфраструктура како добро од општ интерес за Републиката е сопственост на Република Северна Македонија и на неа не може да се стекнува право на сопственост.

Управувањето со изградбата, реконструкцијата, ремонтот, одржувањето, заштитата на железничката инфраструктура, организирањето и регулирањето на железничкиот сообраќај, раководењето со системите за регулирање и сигурност и доделување на инфраструктурните капацитети како дејности од јавен интерес, ги врши управител на инфраструктура.

Превозот на патници и/или стока во железничкиот сообраќај го врши железнички превозник кој е самостоен во своето работење и поседува сопствен имот и средства.

За обезбедување на транспарентно и недискриминаторно работење на управителот на инфраструктура превозниците, телата и институциите поврзани со работењето на железницата, како и други учесници кои обезбедуваат железнички услуги во железничкиот јавен превоз е основана Агенција за регулирање на железничкиот сектор, како регулаторно тело.

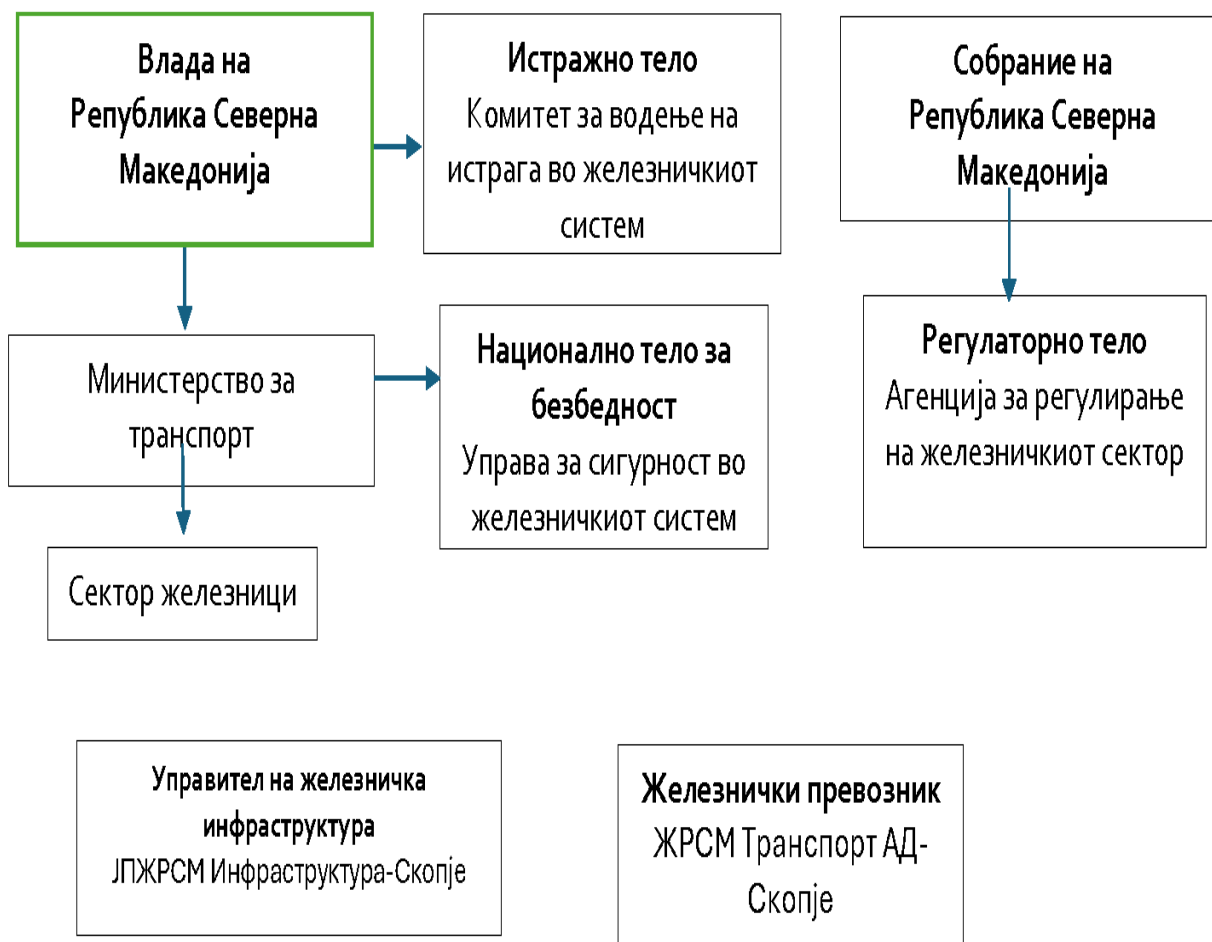
Истрагата за склучени сериозни несреќи, несреќи и инциденти во железничкиот систем ја спроведува Комитет за водење на истрага во железничкиот систем формиран како независно и постојано истражно тело, со својство на правно лице од страна на Владата на Република Северна Македонија.

За извршување на работите што се однесуваат на сигурноста во железницата е формирана Управа за сигурност во железничкиот систем, како орган во состав на Министерството за транспорт, како национално тело за сигурност.

Железничка инфраструктура е единствен техничко-технолошки систем од железнички пруги со горен и долен строј, колосеци, ранжирни станици, објекти на пругите, железнички станици, објекти на електрична влеча на возови, сигнално-сигурносни системи, комуникациски и информатички системи во железничкиот сообраќај, згради, депоа и други градежни објекти на железничките станици кои се во функција на организирање, регулирање на железничкиот сообраќај и одржување на инфраструктурата, земјиштето кое функционално и припаѓа на пругата, службените места и објектите.

Врз основа на Законот за трансформација на Јавното претпријатие „Македонски железници“ Ц.О. - Скопје извршена е вертикална поделба на две претпријатија и од 8.8.2007 година започнаа да функционираат Јавното претпријатие за железничка инфраструктура Железници на Република Северна Македонија-Скопје, како управител на инфраструктурата и Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје, како железнички превозник.

Шематски приказ на железничкиот систем во Република Северна Македонија



Оцена на постоечката состојба на железничката инфраструктура

Вкупната должина на железничката мрежа во Република Северна Македонија се состои од 699 км колосеци на отворена линија и 226 км колосеци во станици и депоа, како и 102 км индустриски колосеци.

Железничката мрежа е со едноколосечни пруги по кои се сообраќаат возови во двете насоки. Единствено делниците од Коридор X се електрифицирани (235 км), со монфазен систем на наизменична струја AC 25kV/50Hz. Сите колосеци имаат нормална ширина на колосекот од 1435 мм. Шините најчесто се поставени во долги шински ленти (ДШЛ), со класичен колосечен спој. Главните линии се состојат од шини S49 или S54 и прагови од тврдо дрво или бетонски прагови со крут колосечен прибор (К-систем). Нормалното осовинско растојание на праговите е 600 мм кај колосек во ДШЛ.

На територијата на Република Северна Македонија има 132 патни премини во две нивоа и вкупно 292 патни премини во ниво. Нивното осигурување е: со автоматска сигнализација има вкупно 90 од кој 40 патни премини се без браници и 50 патни премини се осигурани со браници, додека со друмски сообраќајни знаци има вкупно 194 патни премина. На територијата на Република Северна Македонија има 127 службени места за прием и отпрема на патници и стока од кои 52 се станици (патничка 1, товарни 3, мешовити 47 и ранжирна 1).

Заеднички интерес на сите субјекти кои управуваат со патните премини е бројот да се намали (укинат или денивелираат) или опремаат со современи сигнални уреди со полубраници и светлосни сообраќајни знаци на патот, со цел зголемување на безбедноста во сообраќајот и намалување на бројот на сообраќајни незгоди.

На железничката мрежа со која управува управителот на инфраструктурата има 1918 камени, бетонски, армирано бетонски мостови и пропусти со вкупна должина од 4878 метри, 121 челични мостови и пропусти со вкупна должина од 2272 метри и 42 тунели со вкупна должина од 18533 метри. Проектираната состојба на железничката мрежа во Република Северна Македонија овозможува оптоварување на железнички возила со тежина од

- 22,5 т/осовина на Коридор 10 и Коридор 8;
- 20,0 т/осовина на Коридор 10д и
- 16,0 т/осовина на делницата од Велес до Кочани.

Оптоварувањето на оската треба да биде од 22,5 тон/осовина до 16,0 тон/осовина, што претставува пречка за натамошниот раст на железничкиот сообраќај.

Иако, проектираните брзини на железничките линии се значително поволни, поради истрошеноста на елементите на железничката инфраструктура како резултат на долгорочно и акумулирано недоволно одржување, само на 140.181 км пруги или 67% од вкупната должина на пругите возовите сообраќаат со брзина од 100 км/ч (податоци од 2022 година), а на 225км пруги се оспособени за брзина под 60 км/ч. Со оглед на дотраеноста и техничко-безбедносната состојба на горната конструкција на отворената пруга, во наредните пет години, потребно е во континуитет да се врши одржување на железничката инфраструктура. Потребно е да се извршат инвестициски работи или поголеми зафати како дел од одржувањето на мостовите тунели, пропусти, останати структури, станични колосеци, станични згради, сигнализација и телекомуникации на железничката инфраструктура на територијата на Република Северна Македонија.

Регулирањето на сообраќајот на возовите, приемот и отправувањето, како и сообраќајот на возовите на железничката мрежа се извршуваат со сигнално-сигурносни и телекомуникациски уреди.

Најголем дел од станиците и отворените пруги (помеѓу станиците), на главните (коридорски) железнички линии за меѓународен сообраќај, се обезбедени со застарени релејни сигнални и сигурносни уреди. Само дел од станиците на железничките линии за регионален и локален сообраќај се обезбедени со уреди, додека меѓустаничките простори на овие линии немаат безбедносни уреди.

Законодавна рамка

Во Република Северна Македонија процесот на етапно усвојување на единствените европски стандарди е веќе започнат во 2007 година со усогласување со Третиот железнички пакет.

Поточно, усогласувањето на националното законодавство со *acquis* на Европската Унија се однесува на вертикално одвојување на железничката инфраструктура и железничкиот транспорт, дефинирање на одговорностите меѓу учесниците во железничкиот систем, постигнување на услови за безбедност, сигурност и интероперабилност на системот во согласност со регулативите и техничките стандарди на Европската Унија, како и усогласување на регулаторната структура на железничкиот систем.

Основните национални прописи кои го регулираат железничкиот систем во Република Северна Македонија се следните закони:

– Закон за трансформацијата на Јавното претпријатие „Македонски железници“-Ц.О. Скопје („Службен весник на Република Македонија“ бр. 29/05);

– Закон за железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија“ бр. 48/10, 23/11, 80/12, 155/12, 163/13, 42/14, 130/14, 152/15, 31/16, 178/16, 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 302/20, 253/23 и 187/24);

– Законот за договорите за превоз во железничкиот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр.55/07, 148/11 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.224/24);

– Закон за интероперабилност во железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија“ бр.17/11, 163/13, 147/15, 31/16 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр.285/20, 262/23 и 224/24) и

– Законот за сигурност во железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија“ бр.48/10, 23/11, 53/11, 158/11, 137/13, 163/13, 42/14, 166/14, 147/15, 193/15, 31/16, 52/16, 63/16, 71/16, 35/18, 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 22/20, 178/21 и 224/24).

Важечки меѓународни договори и интерес на Република Северна Македонија во однос на пристапувањето во Европската Унија

Република Северна Македонија е потписник или правен наследник на меѓународните договори АСГ (Европски договор за главните меѓународни железнички линии, Женева, 1985) и АСТС (Европски договор за важни меѓународни комбинирани транспортни линии и сродни инсталации, Женева, 1991 година). Со овие договори се опфатени железницата на споменатите коридори и краци. Споменатите договори беа потпишани под покровителство на Обединетите нации.

Република Северна Македонија е потписник на Конвенцијата за меѓународен железнички превоз (СОТИФ) од 9 мај 1980 година, преку донесување на Закон за ратификација на Протоколот од 3 јуни 1999 година кој се однесува на измената на Конвенцијата, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр.102 од 6 декември 2000 година.

Република Северна Македонија е една од членките на UNECE TER (Трансевропска железница), проект кој ги вклучува земјите од Централна, Источна и Југоисточна Европа, започнат во 1993 година со задача да го подобри квалитетот и ефикасноста на транспортниот сектор, да помогне во процесите на интеграција на европската транспортна инфраструктура и да развие ефикасен меѓународен железнички систем во кохерентна железница. Проектот ја вклучува мрежата на железници АСГ и АСТС и во голема мера се совпаѓа со паневропските коридори.

Спогодбата за стабилизација и асоцијација со Европските заедници и нивните земји-членки (ССА) е постојната правна рамка која ги регулира односите на Република Северна Македонија со Европската унија. Република Северна Македонија е првата земја која потпиша ССА и првата земја во која ССА влезе во сила. ССА беше потпишана на 9 април 2001 година во Луксембург и по нејзината ратификација од сите потписници, влезе во сила на 1 април 2004 година. Но, иако ССА влезе во сила во 2004 година, деловите од ССА кои ги регулираат трговијата и трговските прашања влегоа во сила на 1 јуни 2001 година со посебната Времена спогодба за трговија и трговски прашања меѓу Република Македонија и Европската заедница.

Република Северна Македонија, претставувана преку Министерството за транспорт по долгогодишниот процес на преговори го потпиша Договорот за основање на Транспортната заедница во 2017 година. Собранието на Република Македонија го ратификуваше Договорот на ден 22.12.2017 година и истиот е објавен во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 194/2017 од 28.12.2017 година. Официјално Договорот влезе во сила во 2019 година, по ратификација на истиот од страна на земјите од Западен Балкан. Во 2024 година се одбележаа 5 години од работењето на Постојниот секретаријат на Транспортната заедница.

По формирањето и екипирањето на Постојниот секретаријат во рамките на Транспортната зедница, формирани се Технички комитети по области, во кои членуваат претставници од земјите на Западен Балкан, релевантни претставници од Европската комисија (по области), претставници од Европската агенција за железници и други меѓународни Институции од областа на железниците.

Во изминатиот период од 2020 до 2024 година беа изработени и реализирани Акциски планови за секоја поделна област, а членовите од земјите на Западен Балкан активно учествуваа во работењето на Техничките комитети.

Првата генерација од пет акциони планови (2020-2024) за железница, патишта, безбедност на патиштата, олеснување на транспортот и воден и мултимодалност беа подготвени да послужат како патоказ за земјите од Западен Балкан за да даде приоритет на мерките за подобрување на транспортот низ сите начини и дополнително да го олесни движењето на стоки и патници.

Акцискиот план на првата генерација за железница за земјите од Западен Балкан се состои од пет столба:

- отворање на железнички пазар;
- права на патници;
- операции на граница/заеднички премин;
- интероперабилност и
- управување и модернизација на железничката инфраструктура.

Прогресот во имплементацијата на Акцискиот план за железница за периодот 2020-2024 година (првата генерација за железница); Прогресот во однос на усвојувањето на Европското законодавство *acquis* со националното и Инвестиции во железничката инфраструктура 2020-2024 година прикажани се во Прилог 1, Прилог 2 и Прилог 3, кои се составен дел на оваа програма.

Акциските планови од следната генерација (2025-2029) на Транспортната заедница се развиени преку тесна соработка и координација со сите релевантни чинители земјите од Западен Балкан, претставници од Европската комисија, членови на технички комитети од сите релевантни сектори и други релевантни институции. Усвојување на следната генерација на Акциски планови се очекува да се случи на Министерски совет на Транспортната заедница, во почетокот на 2025 година.

Акцискиот план од следната генерација за железницата 2025-2029 година се состои од седум столба кои содржат вкупно 28 активности поврзани со законодавство на ЕУ во областа на железниците, активности за подобрување на регионалната соработка и активности вклучени во Планот за раст и други стратешки документи и политички декларации, кој е прикажан во Прилог 4, кој е составен дел на оваа програма како и Прегледот на „проекти кои се во тек“, „зрели проекти“ и „незрели проекти“ се дадени во Прилог 5, кој е составен дел на оваа програма.

Акцискиот план има за цел Република Северна Македонија да се подготви за воспоставување унифициран железнички пазар во Западен Балкан кој е усогласен со законодавството на ЕУ за железничкиот транспорт.

Поглавје 2: Главни столбови, активности, мерки, резултати, статус и рокови

Столб 1: Пристап до пазар

Столб 2: Лиценцирање на машиновозачи

Столб 3: Безбедност на железницата

Столб 4: Интероперабилност

Столб 5: Модернизација на железничката инфраструктура

Столб 6: Соработка меѓу регионот

Столб 7: Одржливи и мултимодални мерки

Столб 1: Пристап до пазар

Фокусот ќе биде ставен на воспоставување заеднички и единствен железнички пазар преку целосно усогласување со стандардите на ЕУ и одредбите од Договорот за основање на транспортната заедница, како што е дефинирано во Анекс I–Законодавство на Европската Унија/Нов план за раст од овој Договор за основање на транспортната заедница.

Овој столб опфаќа осум активности, вклучувајќи отворање на домашниот и регионалниот пазар, воспоставување клучни регулаторни тела како што се Национално тело за сигурност (National Safety Authority - NSA), Регулаторната агенција за железници (Railway Regulatory Authority - RRA), Национално тело за водење на истрага при случена несреќа (National Investigate Body - NIB), Национално тело за верификација (Designated Body (DeBo) и обезбедување на управителот на инфраструктурата да имаат управување и финансиска независност. Од овие осум активности три се целосно реализирани, а останатите пет треба да се реализираат во најкус можен рок.

Активностите, исто така, вклучуваат имплементација на договори за обврска за јавни услуги за превоз на патници и обезбедување повеќегодишни договори за стабилност на инфраструктурата и подобро управување.

Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов план за раст од овој договор.

Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пристап до пазар, тесно поврзани со:

1. Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и Советот од 21 ноември 2012 година.
2. Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.
3. Директива (ЕУ) 2016/797 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.
4. Директива (ЕУ) 2016/2370 на Европскиот Парламент и на Советот од 14 декември 2016 г.
5. Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2016/545 од 7 април 2016 година.
6. Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2017/2177 од 22 ноември 2017 година.
7. Регулатива (ЕЗ) бр. 1370/2007 изменета со Регулатива (ЕУ) 2016/2338.

Активност 1: Отворање на пазарот на домашно ниво

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство

1.1. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со кореспондентна табела.

1.1. Изработени кореспондентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури, протоколи.

Рок: Q1 2026

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Издадени потребни документи на правно лице соодветно регистрирано да добие статус на железнички превозник на домашно ниво.

Статус: Во законите во областа железниците пропишани се одредби кои треба да ги исполни едно правно лице да добие статус на железнички превозник на домашно ниво. И

покрај тоа што во 2023 година се отвори пазарот за јавен железнички превоз на стока, сепак во септември 2024 година по извршената анализа на предлог на Владата на Република Северна Македонија, од страна на Собранието на Република Северна Македонија беше донесен Законот за изменување на Законот за железничкиот систем во кој е пропишано дека приватно домашно или странско правно лице може да врши јавен железнички превоз на патници и стока согласно со одредбите од Законот по пристапувањето на Република Северна Македонија во Европската Унија.

Рок: Q4 2026

Повикување на наоди од надворешни процени:

| | |
|--|---|
| РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЈАТА | Во однос на железничкиот транспорт, исполнети се главните барања на пазарниот столб на правото на ЕУ во однос на раздвојувањето на управителот на инфраструктура и државниот оператор. |
| Извештај за Северна Македонија за 2024 година | Додека пазарот на железнички транспорт се отвори за сите оператори од декември 2023 година, неодамнешните измени на законот насочени кон затворање на пазарот за нови учесници додека земјата не се приклучи во ЕУ претставува отстапување од целта на законодавството на ЕУ и Договорот за транспортна заедница. |
| Постојаниот секретаријат на Транспортната заедница | Во 2023 година, беше донесен Законот за изменување на Законот за железнички систем. Со него, Република Северна Македонија ги отстрани прекршувањата на Договорот. Меѓутоа, во септември 2024 година, Република Северна Македонија го измени Законот за железнички систем, повторно го затвори пазарот за трети страни до пристапувањето во ЕУ |
| ИЗВЕШТАЈ ЗА НАПРЕДОКОТ НА АКЦИСКИТЕ ПЛАНОВИ И ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕУ ЗА 2024 ГОД. | Препораки: Домашниот железнички пазар треба да биде отворен за трети страни, што бара измени во Законот за железнички систем. |

Активност 2: Отворање на пазарот на регионално ниво и влез во втор преоден период според протоколите на Договорот за транспортната заедница.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.2. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.2. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q1 2027

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Издадени потребни документи на правно лице соодветно регистрирано да добие статус на железнички превозник на регионално ниво.

Статус: Во законите во областа железниците пропишани се одредби кои треба да ги исполни едно правно лице да добие статус на железнички превозник на домашно ниво. И покрај тоа што во 2023 година се отвори пазарот за јавен железнички превоз на стока, сепак во септември 2024 година по извршената анализа на предлог на Владата на Република Северна Македонија, од страна на Собранието на Република Северна Македонија беше донесен Законот за изменување на Законот за железничкиот систем во кој е пропишано дека приватно домашно или странско правно лице може да врши јавен железнички превоз на патници и стока согласно со одредбите од овој закон по пристапувањето на Република Северна Македонија во Европската Унија.

Рок: Q4 2027

Активност 3: Воспоставување функционални институции

(Национално тело за сигурност (NSA), Национално тело за водење на истрага при случена несреќа (National Investigate Body - NIB), Регулаторната агенција за железници (Railway Regulatory Authority - RRA), Национално тело за верификација (DeBo)).

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.3. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со кореспондентна табела.

1.3. Изработени кореспондентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q3 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Функционални и оперативни институции во железничкиот систем

Статус: Во 2010 година, основани се и оперативни и функционални се следните институции/тела:

- Управата за сигурност како орган во Министерството за транспорт, како Национално тело за сигурност и

- Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор, како регулаторно тело, формирано од страна на Собранието на Република Северна Македонија.

Во Законот за железничкиот систем е пропишано дека Владата на Република Северна Македонија формира Комитет за водење на истрага за случени сериозни несреќи, несреќи и инциденти на железничкиот систем како независно и постојано истражно тело, со својство на правно лице, но ова тело сеуште не е формирано.

Во однос на Национално тело за верификација (DeBo), при изработка на проектна документација, во зависност од тоа за каков подсистем се работи, се користат услугите на веќе формираните Нотификациони тела (NoBo) од страна на Европската комисија за добивање на сертификат за сообразност дека релевантниот подсистем ги исполнува ЕУ стандардите.

Рок: Q4 2025

Повикување на наоди од надворешни проценени:

| | |
|--|--|
| <p>РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЈАТА Извештај за Северна Македонија за 2024 година.</p> | <p>Доцнат подготовките за зајакнување на оперативниот капацитет на Управата за сигурност во железничкиот систем. Сè уште нема напредок во формирањето тело за истраги и несреќи.</p> |
| <p>Постојаниот секретаријат на Транспортната заедница ИЗВЕШТАЈ ЗА НАПРЕДОКОТ НА АКЦИСКИТЕ ПЛАНОВИ И ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕУ ЗА 2024 ГОД.</p> | <p>Препораки: Дополнително, треба да се направат заложби за формирање Национално истражно тело.</p> |

Активност 4: Доделување на повеќегодишен договор за компензација на обврските за јавна услуга за превоз на патници и постапката за доделување според правото на ЕУ во врска со отворањето на пазарот за домашни превозни услуги на патници со железница.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.4. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.4. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури, протоколи.

Рок: Q3 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Склучен Договор за компензација на обврските за јавна услуга за превоз на патници склучен меѓу Владата на Република Северна Македонија и националниот железнички превозник за период од пет години.

Статус: Во Буџетот на Министерството за транспорт, секоја година се обезбедуваат средства за компензирање на дел од загубите при давање на услуга за вршење на јавна патничка услуга, за период од пет години.

По усвојување на Буџетот за тековната година, на предлог на Министерството за транспорт, Владата на Република Северна Македонија донесува Одлука за определување на услуга од јавен интерес во железнички превоз на патници, која се објавува во „Службен весник на Република Северна Македонија“.

По донесување на Одлуката, се склучува договор меѓу Владата на Република Северна Македонија, претставувана од Министерството за транспорт и Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје.

Рок: Q4 2026

Активност 5: Доделување на повеќегодишен договор помеѓу релевантниот орган и управителот на инфраструктурата

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.5. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.5. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури, протоколи.

Рок: Q2 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Склучен Договор со кој се обезбедува стимулација за намалување на трошоците за изградба, реконструкцијата, ремонтот и одржувањето на постојаната или на нова железничка инфраструктура склучен меѓу Владата на Република Северна Македонија и националниот железнички превозник за период од пет години.

Статус: Во Буџетот на Министерството за транспорт секоја година се обезбедуваат средства за изградба, реконструкција, ремонт и одржувањето на постојаната или на нова железничка инфраструктура.

По донесување на Буџетот за тековната година, на предлог на Управителот на инфраструктура, Владата на Република Северна Македонија ја донесува Годишната програма и истата се објавува во „Службен весник на Република Северна Македонија“.

По донесување на Годишната програма, се склучува договор меѓу Владата на Република Северна Македонија, претставувана од Министерството за транспорт и ЈП за железничка инфраструктура Железници на Република Северна Македонија -Скопје.

Со измените на Законот за железничкиот систем во септември 2024 година, пропишани се одредби за склучување на Договор на пет години за средствата кои се обезбедуваат во Буџетот за изградба на нова, како и за рехабилитација, реконструкција и одржување на постојната инфраструктура. Во 2025 година се очекува овој Договор да биде склучен.

Рок: Q4 2026

Столб 2: Лиценцирање на машиновозачи

Подобрувањето на безбедносните и оперативните стандарди преку лиценцирање машиновозач ќе биде приоритет. Ова вклучува транспонирање на директивите и регулативите на ЕУ за сертификација на машиновозачи, воспоставување модели за лиценцирање и опремување на испитни центри за исполнување на високите безбедносни стандарди.

Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за издавање на дозволи за машиновозач, тесно поврзани со:

1. Директива 2007/59/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот од 23 октомври 2007 година.

2. Регулатива (ЕУ) 2019/554 од 5 април 2019 година за изменување на Анекс VI на Директивата 2007/59/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот.

3. Регулатива (ЕУ) 36/2010 од 3 декември 2009 година.

4. Одлука на Комисијата 2010/17/ЕЗ од 29 октомври 2009 година.

5. Одлука на Комисијата 2011/765/ЕУ од 22 ноември 2011 година.

Активност 1: Транспонирање и спроведување на правото на ЕУ за сертификација на машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови во железничкиот систем.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.6. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.6. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат 1: Издадени дозволи за управување со железничко возило на машиновозачи.

Резултат 2: Издадени сертификати за познавање на железничката инфраструктура и железничкото возило на машиновозачи.

Статус: Во законите во областа железниците пропишани се одредби кои треба да ги исполни секој машиновозач за да може да управува со железничко возило, односно да поседува валидна дозвола, како и сертификат за познавање на железничката инфраструктура и железничкото возило.

Управата за сигурност во железничкиот систем издава дозвола, а постапката за добивање на дозвола ја објавува на својата веб страна.

Железничкиот превозник и управителот на инфраструктура пропишуваат свои сопствени постапки за издавање и ажурирање на сертификати како дел од својот систем за сигурносно управување, како и постапки за приговор кои им дозволуваат на машиновозачите да бараат преиспитување на решението во врска со издавањето, ажурирањето, укинувањето или повлекувањето на сертификатот.

Рок: Q4 2026

Активност 2: Транспонирање и спроведување правото на ЕУ за модели на возачки дозволи, регистри, дополнителни сертификати, заверени копии од дополнителни сертификати, испитни центри и формулари за аплицирање за дозволи.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.7. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.7. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат 1: Форма и содржина на дозвола на машиновозачот, форма и содржина на регистарот на дозволи, усогласени со образецот на Европската Унија.

Резултат 2: Форма и содржина на сертификатот за познавање на инфраструктурата и железничкото возило, усогласени со образецот на Европската Унија.

Статус: Во законите во областа железниците пропишани се одредби со кои се дефинираат формата, содржината, образецот на дозволата и сертификатот.

Рок: Q4 2026

Столб 3: Безбедност на железницата

Подобрувањата на безбедноста ќе имаат за цел взаемно признавање на дозволите за работа, сертификатите за машиновозачите и овластувањата за возила, заедно со имплементирање на Системот за управување со безбедноста. Воспоставувањето сертифицирани капацитети за одржување и унифициран регулаторен пристап ќе ги поддржат доследните операции низ целиот регион. Овие мерки, кои се очекуваат до 2027 година, ќе ги подобрат безбедносните стандарди, усогласеноста со регулативата и регионалната координација.

Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со:

1. Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.

2. Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2019/779 од 16 мај 2019 година.

Активност 1: Законодавни, регулаторни или други активности треба да постигнат заемно признавање на лиценци за работа, лиценци за машиновозач, безбедносни сертификати и овластување на возила на регионално ниво.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.8. 1.9. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.8. 1.9. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Признаени дозволи за работа, дозволи за машиновозач, безбедносни сертификати и овластување на возила на регионално ниво.

Статус: Во законите кои се на сила се признаваат дозволи од други земји, како на пример дозвола на машиновозач, дозволата за вршење јавен железнички превоз. Сепак е потребно дополнително усогласување со регулативата.

Рок: Q4 2026

Активност 2: Спроведен систем за управување со сигурност

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.10. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.10. Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Одобрен систем за управување со сигурност на железнички превозник.

Статус: Во Република Северна Македонија, железничкиот превоз на патници и стока го врши железничкиот превозник Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје, кој поседува Сертификат за сигурност за вршење на јавен железнички превоз со кои се потврдува дека има систем за сигурносно управување.

Рок: Q4 2026

Активност 3: Тело задолжено за одржување на возилата и сертифицираните работилници за одржување.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.11. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.11 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Сертифицирана работилница за одржување на железничките возила.

Статус: Во Република Северна Македонија има сертифицирани работилници за одржување на железнички возила.

Рок: Q2 2026

Активност 4: „Чистење“ на националните правила.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.12. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.12 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Постојано

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Постепено намалување на националните правила, за сметка на прифаќање на стандардите на ЕУ.

Статус: Во соработка со Европската Агенција за железници, Управата за сигурност ја започна постапката за „чистење“ на националните правила за железничките возила, за што се одржуваат бројни работилници и обуки.

Рок: Q4 2027

Столб 4: Интероперабилност

За интеграција со Европската трансевропска транспортна мрежа (TEN-T), приоритетно е усвојувањето на четвртиот железнички пакет на ЕУ и имплементирањето на Техничките спецификации за интероперабилност (TSIs). Напорите вклучуваат воспоставување електронски регистри во Европскиот регистар на возила (EVR) и регистарот на железничка инфраструктура (RINF) за да се насочат прекуграничните операции, да се подобри поврзувањето и да се намали времето на чекање на границите.

Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за интероперабилност, тесно поврзани со:

1. Директива (ЕУ) 2016/797 (4-ти железнички пакет).
2. Директива (ЕУ) 2016/797 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.
3. Одлука за Спроведување (ЕУ) 2018/1614 на Европскиот Парламент и на Советот од 25 октомври 2018 година.
4. Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2019/777 од 16 мај 2019 година.

Активност 1: Транспонирање и спроведување на законодавството на ЕУ поврзано со интероперабилноста од 4-тиот железнички пакет

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.13. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.13 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Издадени потребни документи на правно лице соодветно регистрирано да добие статус на железнички превозник на домашно ниво.

Статус: Законот за интероперабилност во железничкиот систем е усогласен со третиот железнички пакет.

Рок: Q4 2026

Активност 2: Транспонирање и спроведување на сите технички спецификации (ТСИ) на ЕУ за интероперабилност.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство

1.14. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.14 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури, протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Проектирање, реконструкција, ремонт, одржување на железничката инфраструктура и железничките возила согласно стандардите на Европската Унија.

Статус: И покрај тоа што ТСИ сеуште не се дел од националното законодавство, сепак при изградбата на Кориодорот 8, делот према Република Бугарија, проектирањето на овие секции се темелеше на почитување и примена на ЕУ стандардите од соодветната ТСИ.

Рок: Q4 2026

Активност 3: Воспоставување електронски регистар на возила во рамки на Европскиот регистар на возила (ЕРВ).

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.15. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.15 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Резултат: Железничкиот возен парк кои го располага Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје е впишан во електронскиот регистар во рамките на Европскиот регистар на возила.

Статус: Потребна е активност од страна на Управата за сигурност во железничкиот систем, за оваа активност да се спроведе.

Рок: Q4 2026

Активност 4: Воспоставување на електронски регистар на железничката инфраструктура, имајќи го предвид постоењето на Европските регистри на инфраструктура (ЕРИ).

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.16. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.16 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Железничката инфраструктура е впишана во електронски регистар на железничката инфраструктура, односно во Европските регистри на инфраструктура (ЕРИ).

Статус: Потребна е активност од страна на Управата за сигурност во железничкиот систем оваа активност да се спроведе.

Рок: Q4 2026

Столб 5: Модернизација на железничката инфраструктура

Оваа национална програма вклучува развој на Систем за управување со средства за железничка инфраструктура и приоритизирање на инфраструктурните акциски планови во согласност со Европскиот инвестициски план (ЕИП). Партнерите, исто така, ќе подготват тендерски досиеја за да ја подобрат безбедноста на премините на ниво. Подобрувањата на инфраструктурата се очекува да ја подигнат усогласеноста со TEN-T стандардите за најмалку 20%.

Активност 1: Воспоставен систем за управување со железничка инфраструктура (RIAMS).

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.17. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.17 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Систем за управување со железничка инфраструктура е воспоставен.

Статус: Управителот на инфраструктурата, дополнително треба да воспостави Систем за управување со средства со железничка инфраструктура.

Рок: Q4 2027

Активност 2: Усвојување на национална стратегија/план за развој на железничката инфраструктура.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.18. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.18 Изработени коресподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Усвоена национална програма.

Статус: На предлог на Министерството за транспорт, Владата усвојува Национална петгодишна програма за развој на железничката инфраструктура.

Рок: Q1 2025-Q4 2029

Активност 3: Подобрување на безбедноста на премините – подготовка на тендерска документација.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.19. Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со кореспондентна табела.

1.19 Изработени кореспондентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Изработена студија, тендарска документација за изградба на приоритетните патни премини.

Статус: Во рамките на Постојниот Секретаријат на Транспортната заедница изработени се документите потребни за подигнување на зрелоста на овој проект на повисоко ниво.

Рок: Q4 2026

Столб 6: Соработка меѓу регионот

Преку Акцискиот план ќе се зајакне координацијата преку формирање мрежи на регулаторни тела за железница, Национални безбедносни органи (National Safety Authority NSA) и Национални тела за истрага (National investigate Body NIB).

Засилената регионална соработка и споделувањето знаење со колегите од ЕУ ќе го подобрат надзорот, управувањето и усогласувањето со регулативата.

Активност 1: Воспоставување на регионална мрежа на железнички регулаторни тела.

Активност 2: Воспоставување на регионална мрежа на национални тела за сигурност.

Активност 3: Воспоставување на регионална мрежа на национални тела за водење на истраги.

Очекувани резултати:

Формирање на горенаведените тела, подобрена координација и рационализирано управување со железничките операции и зголемена ефикасност во справувањето со безбедносните и регулаторните прашања. Понатамошно подобрување на споделувањето на знаење и усвојување на најдобрите практики меѓу сите членови на мрежата.

Статус:

Освен Националното тело за водење на истраги односно Комитетот за водење на истрага во железничкиот систем, другите тела се веќе основани и се функционални.

Овие активности континуирано се реализираат во рамките на Транспортната заедница.

Столб 7: Одржливи и мултимодални мерки

Напорите за дигитализација, вклучително и развојот на електронски информациски системи за товарен транспорт и промоција на мултимодалноста преку акциони планови за мултимодални товарни терминали, ќе бидат клучни. Градењето капацитет за отпорност на климата и оценките на ризикот, исто така, ќе ја зајакне одржливоста, создавајќи стабилна железничка инфраструктура способна да издржи еколошки предизвици.

Активност 1: Дигитализација и е-транспорт-Усвојување на соодветното законодавство за усогласување со регулативата за информации за електронски товарен транспорт (еФТИ).

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.20 Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на Европската Унија со коресподентна табела.

1.19 Изработени коренсподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Зголемена ефикасност и транспарентност во товарниот транспорт преку дигитализација и усвојување на еФТИ.

Статус: Дополнителни активности кои треба да се спроведат со Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје, Министерство за финансии - Царинската управа и други надлежни институции.

Рок: Q3 2026

Активност 2: Пробна еФТИ платформа.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.20 Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.21 Изработени коренсподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2027

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Изработена платформа.

Статус: Дополнителни активности кои треба да се спроведат со Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје, Министерство за финансии - Царинската управа и други надлежни институции.

Рок: Q4 2027

Активност 3: Унапредување на мултимодалноста-Подготовка и одобрување на акциски план за развој на мултимодална товарна терминална мрежа развиена во рамките за мултимодалност на Договорот за основање на транспортната заедница

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.22 Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со коресподентна табела.

1.21 Изработени коренсподентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Q4 2025

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Подготвена документација за изградба на мултимодален терминал во Република Северна Македонија.

Статус: Во рамките на ИПА 2, се реализира проект со кои се подготвуваат документи, вклучително и прелиминарно решение за изградба на мултимодален терминал во Трубарево.

Рок: Q2 2026

Активност 4: Отпорност – Градење и зајакнување на институционалните капацитети за проценка на инфраструктурниот ризик, планирање на отпорност и вклучување на мерките за климатска адаптација низ инфраструктурните сектори.

Мерка 1: Транспозиција

Резултат 1: Усогласување на законодавството на ЕУ со националното законодавство.

1.22 Изјава за усогласеност на прописот со законодавството на европската унија со кореспондентна табела.

1.23 Изработени кореспондентни табели.

Резултат 2: Изработка на нови закони или измена и дополна на постојните закони, правилници, упатства, процедури и протоколи.

Рок: Постојано

Мерка 2: Имплементација

Резултат: Зајакнати капацитети во институциите за проценка на инфраструктурниот ризик, планирање на отпорност и вклучување на мерките за климатска адаптација низ инфраструктурните сектори.

Статус: Дополнителни напори треба да се вложат во реформата на јавната администрација се со цел да се задржи кадарот кои веќе е обучен и поседува соодветна експертиза, а исто така да се предвидува постепено но сигурно вработување на млад кадар.

Рок: Q4 2027

Поглавје 3: Инвестиции 2025-2029

Планирани инвестиции и извори на средства во периодот од 2025 до 2029 година.

Европската железничка мрежа TEN-T е структурирана во четири слоја: коридори на основна мрежа, проширена основна мрежа, основна мрежа и сеопфатна мрежа. Комбинираната должина на овие слоеви во земјите од Западен Балкан изнесува вкупно 4.293 km (Сеопфатна мрежа), а 3.006 km спаѓаат во Основната мрежа.

На територијата на Република Северна Македонија поминуваат два железнички коридора и тоа

- Коридор 10 кој ја поврзува Република Србија со Република Грција, како и гранката 10д Велес - Прилеп - Битола - Креница, граница со Република Грција.

- Коридор 8 кој ја поврзува Република Албанија со Република Бугарија

Во 2024 година, ЕУ ја измени Регулативата 1315/2013 со Регулативата 1679/2024, по која ќе се води следниот циклус на имплементација на проектите.

Новата Регулатива воспоставува детална, долгорочна стратегија за создавање обединета трансевропска транспортна мрежа (TEN-T), која ги покрива сите начини на транспорт со акцент на железницата. Оваа регулатива ги поставува технички стандарди, дава приоритет на интероперабилноста на инфраструктурата и ги идентификува основните развојни приоритети на TEN-T.

Во однос на барањата за инфраструктура, новата Регулатива воведува специфични критериуми, вклучувајќи одредби за товарни терминали, имплементација на Европскиот систем за управување со железничкиот сообраќај (ERTMS), придржување до Техничките спецификации за интероперабилност (TSI), мрежна електрификација и пристапност до товарните терминали. Исто така, ги дефинира основните услови за усогласеност со железничката инфраструктура:

- распоредување на ERTMS;
- мигрирање на номинален колосек од 1.435 mm;
- ублажување на влијанието на бучавата и вибрациите предизвикани од железничкиот транспорт, особено преку мерки за возните средства и инфраструктурата, вклучително и бариери за заштита од бучава;
- исполнување на барањата за инфраструктура и подобрување на интероперабилноста;
- подобрување на безбедноста на патните премини и
- каде што е соодветно, поврзување на железничката инфраструктура со пристаништа.

Во Република Северна, согласно TEN-T мрежата, Коридорите се распределени како:

| | | |
|---|---|--|
| Коридор 10 Граница со Србија-Скопје-Велес- Гевгелија, граница со Грција | Основна мрежа <i>Railway core</i> | Конвенционална ≤ 160 km/h |
| Коридор 10 Гранка 10д Велес-Прилеп-Битола- граница со Грција | Сеопфатна мрежа <i>Railway Comprehensive</i> | Конвенционална ≤ 160 km/h |
| Коридор 8 (граница со Косово- Скопје- Куманово) | Основна мрежа <i>Railway core</i> | Конвенционална ≤ 160 km/h |
| Коридор 8 Куманово-Бељаковце-Крива Паланка – граница со Бугарија | Основна мрежа <i>Railway core</i> | Конвенционална/нова градба ≤ 160 km/h |
| Коридор 8 Скопје- Тетово-Гостивар- Кичево | Проширена основна мрежа <i>Extended Core Network</i> | Конвенционална ≤ 160 km/h |
| Коридор 8 Кичево- граница со Албанија | Проширена основна мрежа <i>Extended Core Network</i> | Конвенционална/ нова градба ≤ 160 km/h |

Постојните барања кои железничката инфраструктура треба да ги исполнува се следните (согласно Регулативата 1315/2013):

- **електрификација:** железничката мрежа ќе биде електрифицирана до 2030 година (вклучувајќи ја и обновата каде што е потребно);
- **оптоварување на оската:** товарни линии 22,5 t оптоварување на оската до 2030 година;

- **брзина на линијата:** товарните линии мора да дозволат 100 km/h до 2030 година (не бара брзина за патничките линии);

- **должина на возот:** товарните линии ќе овозможат возови од 740m до 2030 година;

- **широчина на колосек:** Номинален колосек за нови железнички линии 1.435 mm и

- **европски систем за управување со железнички воз (ERTMS) / систем за сигнализација:** Основната мрежа ќе биде опремена со ERTMS до 2030 година.

Железничкиот сектор на Република Северна Македонија треба да ги искористи можностите за финансирање што ги даваат фондовите на Европската Унија, кои особено го стимулираат инвестицискиот циклус преку развојот на железничкиот сектор, а со тоа ја зајакнува улогата на транзитниот коридор на Република Северна Македонија.

Националната програма, како и другите регулативи и програми за инвестиции, става силен акцент на инвестициите во железничката инфраструктура. Се предлага потреба од активности за спроведување на горенаведеното, изработка на стратешки план за мултимодален транспорт, кој ќе може да се искористи за канализирање на изворите на финансирање од фондовите на Европската Унија за периодот 2025-2029-2034 година.

Прегледот на проекти кои се во категоријата „проекти-во тек“, во категоријата „зрели проекти“ и во категоријата „незрели проекти“ се прикажани во Прилог 5, од оваа програма и се дел од Единствената листа на проекти последно одобрена во мај 2024 година којашто редовно се ажурира на период од најмалку две години.

Структурата на предложените инвестиции во железничката инфраструктура на Република Северна Македонија се заснова на претходно предложената поделба на технолошко-логистичките модули во функција и на товарниот и на патничкиот сообраќај.

Од оперативна гледна точка, структурата и динамиката на предложените инвестиции пред се треба да обезбедат квалитет и доволна достапност на железничката инфраструктура во најважните делови од железничката инфраструктурна мрежа. Од друга страна, преку организациски, технолошки и инвестициски активности се планира овој капацитет да се зголеми, но до степен што го бара сообраќајната побарувачка во одредени услужни сегменти.

Главни извори на финансирање на Националната програма ќе бидат од Буџетот на Република Северна Македонија, фондовите на Европската Унија, средства од Меѓународни финансиски институции (ЕБОР, ЕИБ и други), Инвестициската рамка на Западен Балкан како Планот за раст.

Поглавје 4: Улоги и одговорности за спроведување, следење и известување

Националната програма ќе се спроведува преку реализација на активностите дефинирани по столбови од Акцискиот план, кој е прикажан во Прилог 4 од оваа програма, како и Прегледот на „проекти кои се во тек“, „зрели проекти“ и „незрели проекти“ дадени во Прилог 5 од оваа програма и се дел од Единствената листа на проекти последно одобрена во мај 2024 година којашто редовно се ажурира на период од најмалку две години и се усвојува од Владата на Република Северна Македонија.

Националната програма се објавува на веб-страницата на Министерството за транспорт.

Одговорноста за координација на спроведувањето и известувањето по Националната програма ја има Министерството за транспорт преку Секторот за железници.

Во Националната програма се вклучени ресорни релевантни министерства, Јавното претпријатие за железничка инфраструктура „Железници на Република Северна Македонија“-Скопје, Железници на Република Северна Македонија Транспорт АД-Скопје, Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор и Управата за сигурност во железничкиот систем.

Рамката за следење на спроведувањето на Националната програма ќе се врши преку годишни извештаи, во кој особено треба да се даде преглед на степенот на реализација на активностите, средствата, можни импликации од камати за непотрошени средства, доколку се финансираат по пат на заеми од меѓународни финансиски институции, ризикот од неискористување грантови, доколку истите се веќе обезбедени и наменети за финансирање на изградба, реконструкција, ремонт и одржување на железничката инфраструктура. Исто така составен дел на извештаите ќе биде и преглед на постигнатиот напредок во однос на усогласувањето на законодавството на ЕУ со националното.

По исклучок, извештајниот период може да биде подолг од една година. Извештаите се усвојуваат од страна на Владата на Република Северна Македонија, по претходно одобрување на сите инволвирани институции. Со извештаите се предлагаат Владата да донесе соодветни оперативни заклучоци со задолженија за постапување до надлежните институции. Уسوените извештаи се објавуваат на веб-страницата на Министерството за транспорт.

Поглавје 5: Управување со ризици

Процената на ризикот за спроведувањето на планирани активностите по столбовите во Националната програма ќе се базира на активно следење на реализацијата на активностите Министерството за транспорт-Сектор железници, како и врз база на досегашното искуство.

Следењето на ризиците за Националната програма ќе биде вградено во рамката за следење и известување, односно составен дел на извештаите за следење на напредокот во реализацијата.

Процената на ризиците ќе се ажурира на годишна основа во План за проценка на ризиците. Министерството за транспорт-Сектор железници ќе ја следи реализацијата на Акциски план, согласно роковите дадени во Акцискиот план, на редовна основа, ќе прават проценка на нивото на ризик и ќе дефинираат соодветни мерки за ублажување, кои треба да ги преземат одговорните институции во рамките на утврдените рокови.

Програмата треба да се ажурира секогаш кога постои значајна промена во изложеноста на ризик или нова одлука за ублажување или намалување на ризикот донесена од страна на одговорното лице.

Во табелата од Прилог 6 кој е составен дел на оваа програма се сумирани клучните ризици идентификувани во фазата на подготовка на овој документ, кои ќе бидат основа за понатамошно управување со ризиците.

Доставување извештаи

За начинот и динамиката за реализација на Националната програма ќе се грижи Министерството за транспорт, за што ќе доставува годишни извештаи за степенот на реализација на оваа програма до Владата на Република Северна Македонија, најдоцна до 15 февруари наредната година за тековната година.

Влегување во сила

Оваа програма влегува во сила со денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија“.

Бр. 50-1004/7
4 февруари 2025 година
Скопје

Заменик на претседателот
на Владата на Република
Северна Македонија,
Љупчо Димовски, с.р.

Прилог 1

Прогрес во имплементација на Акцискиот план за железница за период 2020-2024 година

Согласно Извештајот од Постојаниот секретаријат на Транспортна заедница (2024 година)

Акцискиот план за железницата се фокусираше на неколку клучни области, а неговата главна цел беше отворање на железничкиот пазар и на домашно и на регионално ниво. Овој напор има за цел да создаде нови можности за железничките компании и управителот на инфраструктурата. Со поттикнување на регионалната соработка преку заедничко планирање, планот беше поставен да ги подобри практиките за одржување и да додаде значителна вредност.

Целокупната имплементација на Акциониот план за железница на регионално ниво е стабилна, со просечна стапка на завршување од 66% и зголемување од 4% во текот на 2024 година како периодот на известување.

Во табелата подолу прикажан е прогресот на Република Северна Македонија:

| Акција | Статус |
|--------------------------------|--|
| - Отворање на железнички пазар | Споредно со 2023 година кога имаше прогрес до 100%, во 2024 нотиран е пад од минус -33%, односно мерката е во пад од 67%. |
| - Права на патници | Споредено со 2023 година кога имаше 33%, во 2024 година не е нотиран прогрес. |
| - Управување | Континуирана соработка и координација меѓу различни засегнати страни - вклучително Европската железничка Агенција (ERA), управителите на железничката инфраструктура, делегации на ЕУ, меѓународни финансиски институции и други клучни субјекти - како дел од напорите да се имплементира Акциониот план за железница и да се поддржи обврска за железницата. Сите регионални партнери беа активно вклучени во Техничките комитети посветени на железницата, каде редовните консултации и споделувањето информации за процесот на реформи беа разгледувани. |
| - Интероперабилност | Споредено со 2023 година кога имаше прогрес од 53%, во 2024 година не е нотиран прогрес. |
| - Подобрување на граничниот | Споредено со 2023 година кога имаше прогрес од 67%, во 2024 година не е нотиран прогрес. |

| | |
|--|---|
| премин/ заеднички операции на премините | |
| - Модернизација на железничката инфраструктура | Споредено со 2023 година кога имаше прогрес од 83%, во 2024 година нотиран прогрес од 8%, односно вкупно 91%. |
| Општо земено на ниво на Акциски план | 61% |

Препораки:

- Домашниот железнички пазар треба да биде отворен за трети страни, што бара измени во Законот за железнички систем.
- Потребни се дополнителни напори за Република Северна Македонија да го усвои Законот за безбедност и интероперабилност на железницата, со новиот сет на директиви и регулативаи. Дополнително, приоритет треба да се даде на објавувањето на Техничките Спецификации за Интероперабилност (TSI's).
- Повеќегодишниот договор помеѓу управителот на инфраструктура и релевантниот орган, како што е пропишано во Закон за железнички систем, треба да се финализира.
- Дополнително, треба да се направат напори за формирање на Национално тело за водење на истрага при случена несреќа (National Investigate Body - NIB).

Прилог 2

Прогрес во однос на усвојување на Европското законодавство *acquis* со националното.

Согласно Извештајот од Постојан секретаријат на Транспортна заедница (2024 година).

Секретаријатот на ТСТ спроведе собирањето податоци на ниво на транспонирање на регулативата (Анекс I кон Договорот) преку Технички комитети, прашалници и собирање на податоци преку платформата ТОДИС, за период 2020-2024 година.

Анализите се засноваат на известувањето од земјите од Западен Балкан. На регионално ниво, над 63% од правните акти од Анекс I од Договорот за основање на транспортната заедница останува да се транспонираат. Транспонираните закони се бројат за приближно 37%, на различни нивоа на транспозиција со 17,7% целосно транспонирани и 19,2% делумно транспонирани.

За Република Северна Македонија прогресот е:

| Период на известување 2023 - 2024 година | Период на известување 2022 -2023 година |
|--|---|
| 65 % не се имплементирани | 75 % не се имплементирани |
| 20 % се делумно имплементирани | 12 % се делумно имплементирани |
| 15 % се целосно имплементирани | 13 % се целосно имплементирани |

Во табелата подолу прикажан е прогресот на Република Северна Македонија:

| Акција | Статус |
|--------------------------------|---|
| - Отворање на железнички пазар | Забележан е пад од 100% (во 2023 година) на 67% (2024 година) |
| - Права на патници | Забележан е напредок од 33% |
| - Управување | Континуирано |
| - Интероперабилност | Забележан е напредок од 53%. За мерката СА. 1 Транспонирање и спроведување на Директивата за интероперабилност 2008/57/ЕЗ (валидна до јуни 2020 година) и нејзината нова |

| | |
|--|--|
| | <p>верзија Директива (ЕУ) 2016/797 (четврт железнички пакет),</p> <p>СА. 4: Воспоставување електронски регистар на возила, земајќи ги предвид спецификациите на OTIF националните регистри на возила „NVR 2015“ и Европскиот централизиран виртуелен регистар на возила (ECVVR)</p> <p>СА. 5 Воспоставување на електронски регистар и систем за управување со железничката инфраструктура, земајќи го предвид постоењето на Европските регистри на инфраструктура (РИНФ), забележан е значителен напредок.</p> |
| <p>- Подобрување на граничниот премин/ заеднички операции на премините</p> | <p>Континуирано</p> |
| <p>- Модернизација на железничката инфраструктура</p> | <p>Забележан е напредок од 92%</p> <p>СА. 1. Воспоставување регионална мрежа на управители на инфраструктура за редовни консултации и координација на регионално ниво пред усвојувањето планови за одржување;</p> <p>СА. 2. Идентификување на приоритетни проекти од регионални интереси за надградба / реконструкција / изградба на специфични железнички делници;</p> <p>СА. 3. Подобрување на безбедноста на патните премини во ниво (мапирање на најкритичните патни премини (level crossings LCR во регионот на Западен Балкан);</p> <p>Забележан е значителен напредок.</p> <p>Останува уште мерката СА. 4. Усвојување на петгодишен план за одржување, да се релизира, па вкупната оценка на оваа мерка ќе биде оценета како Реализирано.</p> |

Прилог 3

Инвестиции во железничката инфраструктура 2020-2024 година

Вложувањата на инвестициите во тековно и инвестициско одржување на потсистемите на железничката инфраструктура беа насочени кон набавка на материјали и резервни делови и на работи и услуги за одржување на функционалноста и пропишаните услови за безбедно и сигурно одвивање на сообраќајот.

Македонската железничка мрежа треба да претрпи значителни подобрувања во однос на проектите за нова железничка инфраструктура во источниот дел на Коридорот VIII и проектот за рехабилитација на Коридорот X.

Република Северна Македонија во периодот 2020-2024 година спроведува три TEN-T проекти, со вкупна вредност од 759 милиони евра (сите на основната мрежа).

Должината на железничките делови што се подложени на различни надградби е 88.2 km (сите на основната мрежа).

Преглед на TEN-T проектите е претставен во табелата подолу:

| Име на проект | Основна /сеопфатна мрежа | Предвидена интервенција | Вкупна должина (km) | Вкупни трошоци (М€) | Процент рок за завршување | Единствена листа |
|---|--------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|------------------|
| Рехабилитација на источен дел од железничкиот коридор VIII-ФАЗА I-делница Куманово-Бељаковце | Основна мрежа | Нова инфраструктура | 30.8 | 44 | 2024 | да |
| Железнички коридор VIII-ФАЗА 2-Дел Бељаковце-Крива Паланка | Основна мрежа | Нова инфраструктура | 34 | 155 | 2026 | да |
| Железнички Коридор VIII-ФАЗА 3-Делница Крива Паланка-Деве Баир, граница со Република Бугарија | Основна мрежа | Нова инфраструктура | 23.4 | 560 | 2032 | да |

Работите за обнова на железничкиот дел Ногаевци - Неготино беа завршени до 2023 година. Овој проект од 9,6 милиони евра првенствено вклучуваше основни активности за одржување во 2022 и 2023 година без никакви дополнителни подобрувања во однос на усогласеноста со ТЕН-Т. Главната цел беше да се одржи работната брзина со проектирана брзина од 100 km/h на овој електрифициран железнички дел од 31 km, кој има дозволено осовинско оптоварување од 22,5 t.

На 19 октомври 2022 година, Република Северна Македонија започна со изградба на фазите 1 и 2 од критичниот железнички проект долж Коридорот VIII, што го поврзува Куманово со бугарската граница. Овие работи се одвиваат според предвидениот рок. Но, тендерот за третата фаза, кој го опфаќа делот од Крива Паланка до Деве Баир, граница со Република Бугарија, беше објавен на крајот на 2023 година, но беше откажан во септември 2024 година. Тендерската документација ќе се ревидира, а тендерската постапка ќе се повтори.

Изградбата на првите две делници е во тек, односно првата делница заврши во 2024 година, а рокот за втората делница е 2026 година.

Имплементацијата на источниот дел од железничкиот коридор VIII има за цел да обезбеди усогласеност со Директивата 2008/57/ЕС за интероперабилност на железничкиот систем. Проектот вклучува електрификација, линиска брзина од 100 km/h за товар, оптоварување на оската од 22,5 t, колосек од 1435 mm и имплементација на Европскиот систем за контрола на возови (ETCS). Единствениот аспект на проектот што не ги исполнува стандардите ТЕН-Т е максималната должина на возот од 740m.

Прилог 4

Акциски план од следна генерација за железница 2025-2029 година

1. Пристап до пазар

| Активности | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Еврорската Унија/Нов план за раст |
|--|------------------------------|--------------|---|
| | Транспозиција | Спроведување | |
| Отворање на пазарот на домашно ниво | Q1 2026 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пристап до пазар, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/EU на Еврорскиот Парламент и Советот од 21 ноември 2012 година. |
| Отворање на пазарот на регионално ниво и влез во вториот преоден период според протоколите за ДТЗ. | Q1 2027 | Q4 2027 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, Регулаторната област за интероперабилност и регулаторната област за лиценцирање на машиновозачи, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/EU на Еврорскиот Парламент и Советот од 21 ноември 2012 година. - Регулатива за спроведување на Комисијата (EU) 2016/545 од 7 април 2016 година. |
| Воспоставување функционални институции (NSA, NIB, RRA, DEBO) | Q3 2025 | Q4 2025 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, регулаторната област за интероперабилност и регулаторната област за лиценцирање на машиновозач, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/EU на Еврорскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година. |

| | | | |
|---|-------------|-----------------|--|
| | | | <p>- Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.</p> <p>- Директива (ЕУ) 2016/797 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година.</p> |
| Управна и финансиска независност за управата на инфраструктурата | реализирано | реализира но | <p>Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со:</p> <p>- Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година.</p> <p>- Директива (ЕУ) 2016/2370 на Европскиот Парламент и на Советот од 14 декември 2016 г.</p> |
| Објавување мрежна изјава за железничката инфраструктура | реализирано | реализира но | <p>Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со:</p> <p>- Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година.</p> |
| Објавување опис на услужните капацитети (морски и речни пристаништа, терминали) | реализирано | реализира но | <p>Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со:</p> <p>- Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година.</p> <p>- Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2016/545 од 7 април 2016 година.</p> <p>- Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2017/2177 од 22 ноември 2017 година.</p> |

| | | | |
|--|----------------|----------------|---|
| <p>Доделување на повеќегодишен договор за компензација на обврските за јавни услуги за превоз на патници и постапката за доделување да се спроведе според правото на ЕУ во врска со отворањето на пазарот за домашни превозни услуги на патници со железница</p> | <p>Q3 2025</p> | <p>Q4 2026</p> | <p>Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со: - Регулатива (ЕЗ) бр. 1370/2007 изменета со Регулатива (ЕУ) 2016/2338.</p> |
| <p>Доделување на повеќегодишни договори помеѓу релевантни органи и управата на инфраструктурата</p> | <p>Q2 2025</p> | <p>Q4 2026</p> | <p>Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година.</p> |

1 Лиценцирање на машиновозач

| Активности | | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст | |
|---|---------------|------------------------------|---------------|--|--|
| Активности | Транспозиција | Спроведување | Транспозиција | Спроведување | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст |
| Транспонирање и спроведување на правото на ЕУ за сертификација на машиновозачи кои управуваат со локомотиви и возови во железничкиот систем. | Q4 2025 | Q4 2026 | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за издавање на дозволи за машиновозач, тесно поврзани со: - Директива 2007/59/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот од 23 октомври 2007 година. - Регулатива (ЕУ) 2019/554 од 5 април 2019 година за изменување на Анекс VI на Директивата 2007/59/ЕЗ на Европскиот Парламент и на Советот. |
| Транспонирање и спроведување правото на ЕУ за модели на возачки дозволи, регистри, дополнителни сертификати, заверени копии од дополнителни сертификати, испитни центри и формулари за аплицирање за возачки дозволи. | Q4 2025 | Q4 2026 | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за издавање на дозволи за машиновозач, тесно поврзани со: - Регулатива (ЕУ) 36/2010 од 3 декември 2009 година. - Одлука на Комисијата 2010/17/ЕЗ од 29 октомври 2009 година. - Одлука на Комисијата 2011/765/ЕУ од 22 ноември 2011 година. |

2 Безбедност на железницата

| Активности | | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов план за раст | |
|--|---------------|------------------------------|--|--|--|
| | Транспозиција | Спроведување | | | |
| Законодавни, регулаторни или други активности треба да постигнат заемно признавање на лиценци за работа, лиценци за машиновозач, безбедносни сертификати и овластување на возила на регионално ниво. | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. | | |
| Спроведен систем за управување со безбедноста | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. | | |
| Тело задолжено за одржување на возилата и сертифицираните работилници за одржување | Q4 2025 | Q2 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2019/779 од 16 мај 2019 година. | | |

| | | | |
|-----------------------------------|-----------|---------|---|
| ”Чистење” на националните правила | Постојано | Q4 2027 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во безбедносната зона на железницата и во регулаторната област за интероперабилност, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. |
|-----------------------------------|-----------|---------|---|

3 Интероперабилност

| Активности | Република Северна Македонија | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст | |
|---|------------------------------|--|---|
| | Транспозиција | Спроведување | |
| Транспонирање и спроведување на законодавството на ЕУ поврзано со интероперабилноста од 4-тиот железнички пакет | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за интероперабилност, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/797 (4-ти железнички пакет). |
| Транспонирање и спроведување на сите технички спецификации на ЕУ за интероперабилност | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железнички транспорт во регулаторната област за интероперабилност. |
| Воспоставување електронски регистар на возила во рамки на Европскиот регистар на возила (ЕРВ) | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за интероперабилност, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/797 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. - Одлука за Спроведување (ЕУ) 2018/1614 на Европскиот Парламент и на Советот од 25 октомври 2018 година. |

| | | | |
|--|---------|---------|--|
| Воспоставување на електронски регистар на железничката инфраструктура, имајќи го предвид постоењето на Европските регистри на инфраструктура (ЕРИ) | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за интероперабилност, тесно поврзани со: - Регулатива за спроведување на Комисијата (ЕУ) 2019/777 од 16 мај 2019 година. |
|--|---------|---------|--|

4 Модернизација на инфраструктурата на железничката мрежа

| Активност | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст |
|---|------------------------------|--------------|---|
| | Подготовка | Спроведување | |
| Воспоставен систем за управување со железничка инфраструктура (RIAMS) | Q4 2025 | Q4 2027 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт. |
| Усвојување на национална стратегија/план за развој на железничката инфраструктура | Q1 2025 | Q4 2029 | Економски и Инвестициски План за Западен Балкан и Нова Реформска Агенда за Планот за Раст. Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година. - Регулатива (ЕУ) бр. 1679/2024 за укинување на Регулативата (ЕУ) бр. 1315/2013. |

| | | | |
|---|---------|---------|--|
| Подобрување на безбедноста на премините – подготовка на тендерска документација | Q4 2024 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила Применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. |
|---|---------|---------|--|

5 Соработка во рамките на регионот

| Активност | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст |
|--|------------------------------|--------------|--|
| | Подготовка | Спроведување | |
| Воспоставување на регионална мрежа на железнички регулаторни тела | Q4 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за пазарен пристап, тесно поврзани со: - Директива 2012/34/ЕУ на Европскиот Парламент и на Советот од 21 ноември 2012 година. |
| Воспоставување на регионална мрежа на Национално тело за сигурност | Q2 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. |
| Воспоставување на регионална мрежа на Национални тела за водење на истраги | Q2 2025 | Q4 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во регулаторната област за безбедност на железницата, тесно поврзани со: - Директива (ЕУ) 2016/798 на Европскиот Парламент и на Советот од 11 мај 2016 година. |

6 Одржливи и мултимодални мерки

| Активност | Република Северна Македонија | | Поврзаност со ДТЗ Анекс I – Законодавство на Европската Унија/Нов План за Раст |
|--|------------------------------|--------------|--|
| | Подготовка | Спроведување | |
| Дигитализација и е-транспорт | | | |
| Увојување на соодветното законодавство за усогласување со регулативата за информации за електронски товарен транспорт (еФТИ) | Q3 2026 | Q1 2026 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во информативната област за електронски товарен транспорт, тесно поврзани со: - Регулатива (ЕУ) 2020/1056 на Европскиот Парламент и на Советот од 15 јули 2020 година. |
| Пробна еФТИ платформа | Q4 2027 | Q4 2027 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт во информативната област за електронски товарен транспорт, тесно поврзани со: - Регулатива (ЕУ) 2020/1056 на Европскиот Парламент и на Советот од 15 јули 2020 година. |
| <u>Унапредување на мултимодалноста</u> | | | |
| Подготовка и одобрување на акциски план за развој на мултимодална товарна терминална мрежа развиена во рамките за мултимодалност на Договор за основање на транспортна засадница | Q4 2025 | Q2 2026 | Стратегија за одржлива и паметна мобилност во Западен Балкан (Секретаријат на ДТЗ, 2021). Анекс I.2 Правила применливи за Железничкиот транспорт, тесно поврзани со: - Регулатива (ЕУ) бр. 1679/2024 за укинување на Регулативата (ЕУ) бр. 1315/2013. |

| | | | |
|--|-----------|---------|---|
| Отпорност | Постојано | Q4 2027 | Анекс I.2 Правила применливи за железничкиот транспорт, тесно поврзани со: Регулатива (ЕУ) бр. 1679/2024 за укинување на Регулативата (ЕУ) бр. 1315/2013. |
| Градење и зајакнување на институционалните капацитети за проценка на инфраструктурниот ризик, планирање на отпорност и вклучување на мерките за климатска адаптација низ инфраструктурните сектори | | | |

Прилог 5

Прегледот на проекти кои се во категоријата „проекти - во тек“ кои се во Единствената листа на проекти (од мај 2024 година) а се во фаза на имплементација во периодот од 2025 до 2029 година се дадени во Табела 1.

Табела 1

| ПРОЕКТИ ВО ТЕК | | | | | | | | | |
|----------------|---|-------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|------------------|--|--|
| | Име на проект | Основна/сеопфатна мрежа | Предвидена интервенција | Вкупна должина (km) | Вкупни трошоци (М€) | Процент рок за завршување | Единствена листа | Статус | |
| 1 | Железнички коридор VIII-ФАЗА 2-Дел Белаковце-Крива Паланка | Основна мрежа | Нова инфраструктура | 34 | 155 | 2026 | да | Финансиска конструкција обезбедена со заем од ЕБОР и Инвестициски грант во тек градежни работи. | |
| 2 | Железнички Коридор VIII-ФАЗА 3-Делница Крива Паланка-Деве Баир, граница со Република Бугарија | Основна мрежа | Нова инфраструктура | 23.4 | 560 | 2029 | да | Тендерот за третата фаза, беше објавен на крајот на 2023 година, но беше откажан во септември 2024 година. Тендерската документација ќе се ревидира, а тендерската постапка ќе се повтори. | |
| 3 | Изградба на заедничка железничка станица Табаноце со пристапен пат | Основна мрежа | Постојна нова инфраструктура | / | 7.5 | 2027 | да | Финансиска конструкција обезбедена со заем од ЕБОР и Инвестициски грант. Проценето време за склучување на договор во 2025. | |
| 4 | Изработка на техничка документација и изградба, на мултимодален јазол Трубареве | Основна мрежа | Постојна нова инфраструктура | / | 0.75 | 2025 | да | Изработката на техничката документација се финансира преки ИПА 2. Финансиран преку ИПА 2 | |

Прегледот на проекти кои се во категоријата „зрели проекти“ кои се во Единствената листа на проекти (од мај 2024 година) предвидени за реализација (обезбедување на финансиски средства за подготовка на документација и градба) во периодот од 2025 до 2029 година се дадени во Табела 2.

Табела 2

| ЗРЕЛИ ПРОЕКТИ | | | | | | | | | |
|---------------|--|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|---------------------------|--|--|--|
| Име на проект | Основна/сеопфатна мрежа | Предвидена интервенција | Вкупна должина (км) | Вкупни трошоци (М€) | Процент рок за завршување | Единствена листа на листа | Статус со документација | Статус со финансиска конструкција | |
| 1 | Железнички Коридор X-Реконструкција, рехабилитација или целосна реконструкција на најкритичните мостови на Коридорот X | Постојна инфраструктура | / | 29 | 2032 | да | Подготовка на проектна документација вклучувајќи техничка ревизија, физибилити студии, добивање потребни дозволи и аранжмани Дизајн, подготовка на тендерско досие, надзор за реконструкција/рехабилитација на мост на Коридор X +надзор над реконструкција/рехабилитација на мост | Се предвидува да се финансира преку ИРА 3 и национално ко-финансирање | |
| 2 | Ремонт реконструкција на Железничкиот Коридор X | Постојна инфраструктура | 238 | 205.6 | 2030 | да | Одобрена Апликација од WBIF (2024) WB30-MKD-TRA-02, за изработка на Предфизибилити, Физибилити, Прелиминарен проект и Оценка на влијанието врз животната средина. Апликацијата е поддржана од ЕБОР. | Финансиските средства сеуште не се обезбедени. Лидер Банка е ЕБОР. Се предлага да биде преку Планот за раст | |
| 3 | Железнички Коридор VIII западна страна Делница Струга - граница со Албанија | Проширење на основна мрежа | 10 | 100 | 2032 | да | Одобрена Апликација од WBIF (2024) WB30-MKD-TRA-01, за изработка на Предфизибилити, Физибилити, Прелиминарен проект и Оценка на влијанието врз животната средина. | Финансиските средства сеуште не се обезбедени. Лидер Банка е ЕИБ | |
| 4 | Набаака и поставување на патни премини долж Коридор 8, Коридор 10 и Коридор 10д | Постојна инфраструктура | / | 11 | 2028 | да | Изработка на техничка спецификација и тендерска документација. | Проектна и тендерска документација изработена и доставена од страна на Транспортната заедница во септември 2024 година. Финансиските средства се предлага да биде преку Планот за раст | |
| 5 | Изградба на железничка делница долж Коридорот X, Драчево – Велес | Основна мрежа | 38,7 | 552 | 2030 | да | Изработка на физибилити Студија, идеен проект, детален проект, студија за ОБЖС | Финансиските средства не се обезбедени | |
| 6 | Градежни работи на железничка делница Кичево-Струга | Проширење на основна мрежа | 50 | 425 | 2030 | да | Да се изврши GAP анализа | Финансиските средства не се обезбедени. Лидер банка е ЕИБ | |
| 7 | Изградба на железничка делница долж коридорот X Куманово-Делњадравице | Основна мрежа | 14 | 52 | 2032 | да | Ажурирање на постојната проектна документација (FS, CBA, EIA, DD) | Финансиските средства не се обезбедени | |

Прегледот на проектите кои се во категоријата „незрели проекти“ кои се во Единствената листа на проекти (од мај 2024 година) предвидени за реализација во периодот од 2025 до 2029 година се дадени во Табела 3.

Табела 3

| НЕЗРЕЛИ ПРОЕКТИ | | | |
|-----------------|--|--|--|
| | Име на проект | Статус со документација | обезбедени средства |
| 1 | Подготовка на проектна документација за GSMR-ECTS, ниво 1, на Коридор X | Проектна документација. | WBIF одобри грант финансирање во износ од 800.000 евра (300.000 за GSMR и 500.000 за ECTS, ниво 1) за подготовка на претфизибилити студија, и истата е изработена. |
| 2 | Велес-Битола, Коридор X-д | Подготовка на проектна документација (FS, SWA со PD и DD, EIA) за железничкиот дел | Финансните средства не се обезбедени |
| 3 | Скопје-Кичево, Железнички Коридор VIII | Подготовка на проектна документација (FS, SWA со PD и DD, EIA) | WBIF одобри грант финансирање во износ од 300.000 евра за изработка на претфизибилити студија, и истата е изработена. |
| 4 | Поставување на сигнални и телекомуникациски системи долж железничкиот коридор X | Проектна документација | Финансните средства не се обезбедени |
| 5 | Подобрување на условите на пошироката/помошната железничка мрежа во државата (Велес-Кочани, Скопје- граница со Косово, Кичево-Солотница) | Изработка на студија | Финансните средства не се обезбедени |
| 6 | Проширување на капацитетот на железничките гранични премини (Табановце, Богородица, Кременица, Блаце) | Проектна документација | Овој проект ќе се спроведува во рамките на програма финансирана директно од ДЕУ. |
| 7 | Дигитализација во секторот на железничката инфраструктура | Проектна документација и набавка | Финансните средства не се обезбедени |
| 8 | Набавка на машини и опрема за одржување на железницата | Набавка | Финансните средства не се обезбедени |
| 9 | Изградба на нова брза железница Коридор X во согласност со TEN-T стандардите вклучително и железничко поврзување помеѓу главната железничка патничка станица во Скопје со скопскиот аеродром | Проектна документација | Финансните средства не се обезбедени |

Ризици идентификувани во фазата на подготовката на Националната програма

Прилог 6

| | Предизвикан ризичен настан, ситуација или фактор | Препорачани превентивни/коригирачки акции | Одговорност | Ризик активен / затворен |
|---|--|--|---|--------------------------|
| 1 | Задолжното објавување на тендерите поради долгиот процес на подготовка, проверка и одобрување на тендерското досие доведува до ризик од задолжното завршување на проектите и потенцијален финансиски ризик од губење на средствата од ИПА, или доколку се финансира преку заеми, наплата на пенали за задолжното вложување на средства | Редовна комуникација со сите инволвирани страни и следење на роквите за навремена подготовка на тендерските досиеја и објавување на тендерот. | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 2 | Нејасно дефинирани критериуми за евалуација во тендерското досие може да предизвикаат потешкотии кај членовите на комисијата за евалуација при изборот на најповолен изведувач и постом можност за различно толкување на критериумите. | Треба да се посвети поголемо внимание во процесот на подготовка на критериумите за оценување со цел да бидат јасно дефинирани, разбирливи и прецизни. Вработените кои ги подготвуваат критериумите треба да подпишаат изјава за доверливост. | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 3 | Продолжување на рокот за завршување на проектот или/потенцијален финансиски ризик од губење на средства, или плаќање на пенали, поради слабости, недостатоци и потреба од промени на ревидираните детални проекти кои се дел од договорот за градежните работи и кои крајниот корисник не може да ги идентификува пред тендерската фаза. | Интензивен мониторинг од страна на крајните корисници во раната фаза од спроведувањето на проектот и интензивна соработка со Надзорниот инженер со цел рано идентификување на ризиците и преземање мерки за нивно ублажување и надминување. Соодветна независна ревизија на деталниот дизајн побарана од крајниот корисник со цел да се спречат проблеми при имплементацијата. Интензивен мониторинг од страна на вклучените институции корисници во фазата на имплементација и почитување на административните процедури. | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 4 | Ризик од побарувања (claims) или дополнителни варијации (Variation Order) од Изведувачот, доколку има доцнења во одобрувањето на Анекси, Извештаи, исплати на фактури или ситуации за завршени работи | Навремено и точно администрирање на проектот, почитување на роквите согласно условите од Договорот, а изведувачот да ја прекине постапката за ДАБ, доколку веќе е покрената. | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 5 | Необезбедувањето на оптималниот потребен број вработени може да предизвика вложување на квалитетот и ненавремено завршување на предвидените работни задачи | Најмалку еднаш годишно да се изработува Анализа на оптоварувањето на работата (WLA), со цел да се зајакнат капацитетите преку нови вработувања и/или прераспределба на соодветен релевантен кадар кои поседува релевантно искуство | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 6 | Потенцијален ризик од загуба на податоци поради недоволна опрема со безбеден ИТ хардвер и софтвер. | Постојано да се обезбедува дополнителна компјутерска опрема што ќе овозможи создавање на резервни податоци како начин за заштита на документите и работните податоци. | ЈПЖРСМ Инфраструктура, Министерсво за транспорт и/или ЦФЦД (доколку проектот се финансира преку ИПА) | |
| 7 | Неисполнување на мерките предвидени со Акцискиот план | Немање на политичка волја, Недостаток на соодветен капацитет на стручни и кометенти државни службеници, Несоодветни и нецелосни обуки на вработените, одлив на едуциран кадар | Министерсво за транспорт, ЈПЖРСМ Инфраструктура, ЖРСМ Транспорт-Скопје, Агенцијата за регулирање, Управата за сигурност | |