DIREKTIVAT

**DIREKTIVA 2012/34/EU E PARLAMENTIT DHE KËSHILLIT EVROPIAN**

**Të 21 Nëntorit të vitit 2012**

**për krijimin e një zone të vetme Evropiane hekurudhore**

**(Ndryshimi)**

**(Tekst që ka të bëjë me EEA-në)**

PARALEMENTI DHE KËSHILLI EVROPIAN I BASHKIMIT EVROPIAN,

Duke marrë parasysh Traktatin e Funksionimit të Bashkimit Evropian, dhe në veçanti Nenit 91 të tij,

Duke marrë parasysh propozimin nga Komisioni Evropian,

Pas përcjelljes së aktit për draftit legjislativ në parlamentet kombëtare,

Duke marrë parasysh opinionin e Komitetit Evropian Ekonomik dhe Social ([[1]](#footnote-2)),

Duke marrë parasyh opinionin e Komitetit për Rajonët ([[2]](#footnote-3)),

Duke vepruar në përputhje me procedurën e zakonshme legjislative ([[3]](#footnote-4)),

Ku:

1. Direktiva e Këshillit 91/440/EEC e 29 Korrikut të vitit 1991 në krijimin e hekurudhave për Komunitetitn ([[4]](#footnote-5)), Direktiva e Këshillit 95.18/EC e 19

Qershorit të vititi 1995 rreth licensimit të ndërmarrjeve hekurudhore ([[5]](#footnote-6)) dhe Direktiva 2011/14/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 26 Shkurtit të vitit 2001 në alokimin e kapacitetit të

infrastrukturës hekurudhore ([[6]](#footnote-7)) janë ndryshuar dukshëm. Pasi që ndryshimet e radhës janë të domosdoshme, këto Direktiva duhet të ndryshohen dhe të bashkohen në një akt të vetëm për arësye qartësie.

1. Një integrim më i madh në sektorin e transportit të Bashkimit është një element i rëndësishëm i kompletimit të tregut të brendshëm, dhe hekurudhat janë një pjesë e rëndësishme e sektorit të transportit të Bashkimit duke shkuar drejt arritjes së një qarkullimi(lëvizshmërie) të përshtatshëm.
2. Efikasiteti i sitemit hekurudhor duhet të përmirësohet , në mënyrë që integroj atë në një treg konkurrues, ndërkohë duke marrë parasysh karakteristikat e veçanta të hekurudhave.
3. Shtetet Anëtare me një pjesë të rëndësishme të trafikut hekurudhor në vendet e treta të cilat kanë të njëjtën standard (shkallë) hekurudhore e cila ndryshon nga rrjeti kryesor hekurudhor brenda Bashkimit duhet që të jetë në gjendje të ketë rregulla të veçanta operative të cilat sigurojnë një koordinim të dyanshëm ndërmjet menagjerëve të tyre infrastrukturor dhe atyre të vendeve të treta përkatëse dhe një konkurrencë të drejtë ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore.
4. Në mënyrë që të kemi transport efikas dhe konkurrues hekurudhor me mënyrat e tjera të transportit, Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që ndërmarrjet hekurudhore posedojnë statusin e operatorëve të pavarur dhe që funksionojnë në mënyrë komerciale dhe duke u përshtatur me nevojat e tregut.
5. Në mënyrë që të sigurohet funksionimi dhe operimi efikas i sistemit hekurudhor në të ardhmen, duhet të bëhet një ndarje ndërmjet ofrimit të shërbimeve të transportit dhe funksionimit të infrastrukturës. Duke marrë parasysh situatën, është e domosdoshme që këto dy aktivitete të menaxhohen ndaras dhe të kenë llogari të veçanta. Me kusht që këto kërkesa të ndara të përmbushen, dhe që të mos lind ndonjë konflikt interesi si dhe të garantohet konfidencialiteti i informatave komercialisht të ndjeshme, menagjerët e infrastrukturës duhet të kenë mundësinë që të kontraktojnë detyra të caktuara administrative, siç është mbledhja e tarifave, të subjekteve të tilla si ato që janë aktive në tregjet e shërbimeve të transportit hekurudhor.
6. Parimi i të qenit i lirë për ofrimin e shërbimeve duhet të aplikohet në sektorin hekurudhor, duke marrë parasysh ato karakteristika të caktuara të sektorit.
7. Në mënyrë që të nxitet konkurrenca në menaxhimin e shërbimeve hekurudhore, sa i përket përmirësimit të komoditetit dhe shërbimeve të ofruara për përdoruesit, Shtetet Anëtare duhet të mbajnë përgjegjësi të përgjithshëm për përmirësimin e infrastrukturës së duhur hekurudhore.
8. Në mungesë të rregullave të zakonshme në alokimin e kostove infrastrukturore, Shtetet Anëtare duhet që, pas konsultimit me menaxherin e infrastrukturës, të përcaktoj rregulla që sigurojnë se ndërmarrjet hekurudhore paguajnë për shfrytëzimin e infrastrukturës hekurudhore. Rregullat e tilla duhet që të mos jenë diskriminuese ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore.
9. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që menaxherët e infrastrukturës dhe ndërmarrjet ekzistuese të transportit hekurudhor në pronësi publike apo të kontrolluara u është dhënë një strukturë të mirë financiare, duke marrë parasysh rregullat e Bashkimit sa i përket ndihmës shtetërore. Kjo duke mos rënë ndesh me kompentencat e Shteteve Anëtare në lidhje me planifikimin dhe financimin e infrastrukturës.
10. Aplikuesëve duhet t’u jipet mundësia që të shprehin opinionet e tyre rreth përmbajtjes së planit të biznesit përderisa ekziston nodnjë problem rreth përdorimit, sigurimit dhe funksionimit të infrastrukturës. Kjo nuk duhet që domosdoshmërisht të kërkoj zbulimin e plotë të planit të biznesit të krijuar nga menaxheri i infrastrukturës.
11. Përderisa grupi i linjave private dhe binarët anësor, siç janë binarët anësor dhe dhe linjat në objektet private industriale, nuk janë pjesë e infrastrukturës hekurudhore siç përcaktohet nga kjo Direktivë, menaxherët e infrastrukturave të tilla nuk duhet të jenë subjekt i detyrimeve të caktuara për menaxherët e infrastrukturës sipas kësaj Direktive. Megjithatë, duhet të garantohet qasja jo-diskriminuese në grupin e linjave dhe binarëve e magazinuar, pa marrë parasysh pronësinë e tyre, ku nevojiten të kenë qasje në pajisjet e shërbimit të cilat janë të domosdoshme për ofrimin e shërbimeve të transportit dhe ku i shërbejnë apo kanë mundësi t’i shërbejnë më shumë se konsumatorit të fundit.
12. Shtetet anëtare duhet që të jenë në gjendje që të vendosin për të mbuluar shërbimet e infrastrukturës përmes mjeteve tjera përveç financimit drejtpërdrejt nga Shteti, të tilla si partneriteti privatopublik dhe financimi i sektorit privat.
13. Vlerësimi i fitimit dhe humbjes së një menxheri të infrastrukturës duhet të balancohen për një periudhe të arsyeshme kohore, të cilat, pasi që të vërtetohen një herë, mund të tejkalohen në rrethana të jashtëzakonshme, të tilla si përkeqësimi i madh dhe i papritur në gjendjen ekonomike të një Shteti Anëtar e cila ndikon ndjeshëm në nivelin e trafikut të infrastrukturës së tij ose në nivelin e financimit shtetëror në dispozicion. Në përputhje me rregullat ndërkombëtare të kontabilitetit shuma e humbjeve për financimin e projekteve të infrastrukturës nuk paraqitet në llogaritë e tilla të fitimit apo humbjes.
14. Një sektor efikas i mallrave, sidomos përtej kufijve, kërkon veprim për hapjen e tregut.
15. Në mënyrë që të sigurohet se të drejtat e qasjes në infrastrukturën hekurudhore aplikohen në Bashkim në një mënyrë të barabart dhe jo-diskriminuese, është e nevojshme që të ketë një licencë për ndërmarrjet hekurudhore.
16. Në rast të udhëtimeve me ndalesa gjatë atij udhëtimit, anëtari i ri i tregut duhet të autorizohet që të marrë dhe të lë pasagjerë përgjatë rrugës në mënyrë që të sigurohet që operimet e tilla të jenë në favour ekonomik të zbatueshme dhe për të shmangur vendosjen e konkurrentëve potencial në pozitë të pafavorshme në krahasim m e operatorët ekzistes.
17. Futja e shërbimeve të reja, me qasje të hapur, dhe ndërkombëtare për pasagjerë me ndalesa nuk duhet të përdoret për hapjen e tregut për shërbime të pasagjerëve vendas, por duhet që thjeshtë të fokusohen në ndalesat që varen nga rruga ndërkombëtare. Qëllimi kryesor i shërbimeve të reja është që të operoj bartjen e pasagjerëve në një udhëtim në shtetet e jashtme. Kur vlerësohet nëse ky është qëllimi kryesor i shërbimit, duhet të merren parasysh kriteret e tilla si raporti ndërmjet qarkullimit dhe vëllimit, që realizohen nga transporti i udhëtarëve vendas apo ndërkombëtar, dhe duhet të merret parasysh kohëzgjatja e shërbimit. Vlerësimi i qëllimit kryesor të shërbimit duhet të kryhet nga organi përkatës rregullativ i shtetit me kërkesë të një pale interesi.
18. Rregullorja (EC) Nr. 1370/2007 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 23 Tetorit të vitit 2007 në shërbimet e transportit publik të pasagjerëve qoftë nëpërmjet hekurudhës apo rrugës (1) i autorizon shtetet anëtare dhe autoritetet lokale për dhënien e kontratave për shërbim të cilat mund të përmbajnë të drejta të veçanta për të operuar shërbime të caktuara. Prandaj është e nevojshme të sigurohet që dispozitat e Rregullores janë në përputhje me parimin e hapjes së shërbimeve për pasagjerët ndërkombëtar ndaj konkurrencës.
19. Fillimi i shërbimeve për pasagjerë ndërkombëtar ndaj konkurrencës mund të kenë pasoja për organizimin dhe financimin e shërbimeve për pasagjerët hekurudhor të ofruara sipas një kontrate mbi shërbimet publike. Shtetet anëtare duhet të kenë mundësinë e limitimit të së drejtës së qasjes në treg ku ajo e drejtë mund të përfshijë ekuilibrim ekonomik të këtyre kontratave mbi shërbimet publike dhe ku është dhënë miratimi nga organi relevant rregullativ mbi bazën e një analize objektive ekonomike pas një kërkese nga autoritetet kompetente të cila japin kontrata mbi shërbimin publik.
20. Vlerësimi nëse është kompletuar duhet ekuilibri ekonomik i kontratës mbi shërbimin publik të merren parasysh kriteret e paracaktuara të tilla si ndikimi në rentabilitetin e ndonjë shërbimi i cili përfshihet në kontratën mbi shërbimin publik, duke përfshirë efektet që ndikojnë në koston neto të autoritetit publik kompetent i cili ka dhënë kontratën, kërkesat e pasagjerëve, çmimin e biletave, rregullimin e biletave, lokacionin dhe numrin e ndalesave në të dyja anët e kufirit si dhe koha dhe frekuenca e shërbimit të ri të propozuar. Në përputhje me një vlerësim dhe vendim të tillë të organit përkatës rregullator, shtetet anëtare duhet që të jenë në gjendje të autorizojnë, modifikojnë apo refuzojnë të drejtën e qasjes për shërbimin ndërkombëtar të kërkuar, duke përfshirë caktimin e një pagese për operatorin e një shërbimi të ri ndërkombëtar të pasagjerëve, në përputhje me analizat ekonomike dhe në përputhje me ligjin e Bashkimit dhe parimet mbi barazinë dhe mosdiskriminimit.
21. Në mënyrë që të kontribuohet në funksionimin e shërbimeve të pasagjerëve në linjat që përmbushin një detyrim të shërbimit publik, shtetet anëtare duhet të jenë në gjendje që të autorizojnë autoritetet përgjegjëse për këto lloj shërbimesh për të shqiptuar një taksë për shërbimet e pasagjerëve të cilat ndodhin brenda kompetencave të këtyre autoriteteve. Ajo taksë duhet të kontribuoj në financimin e obligimeve të shërbimit publik të përcaktuara në kontratat mbi shërbimet publike.
22. Organi rregullativ duhet të funksionoj në atë mënyrë që të shmang çdo konflikt interesi dhe çdo përfshirje të mundshme në dhënien e kontratës për shërbim publik nën shqyrtim. Kompetencat e organit rregullativ duhet të zgjerohen në mënyrë që të lejohet vlerësimi i qëllimit të një shërbimi ndërkombëtar dhe, kur është e nevojshme, të ndikimit të mundshëm ekonomik në kontratat ekzistuese mbi shërbimet.
23. Në mënyrë që të investohet në shërbimet të cilat përdorin infrastrukturë të specializuar, të tilla si linjat hekurudhore me shpejtësi të lartë, aplikuesëve i’u duhet siguri ligjore të përfshirë në investimin e kosnsiderueshëm afatgjatë.
24. Organet rregullative duhet të shkëmbejnë informacione dhe, kur është e nevojshme në raste individuale, duhet të koordinojnë parimet dhe praktikat e vlerësimit në qoftë se është rënë dakord mbi ekuilibrin ekonomik të një kontrate mbi shërbimet publike. Ata duhet të formojnë në mënyrë progresive udhëzime bazuar në përvojën e tyre.
25. Në mënyrë që të sigurohet një konkurrencë e drejtë ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore dhe të garantohet një transparencë e plotë dhe qasje jo-diskriminuese në dhe për ofrimin e shërbimeve, duhet të bëhet një dallim ndërmjet ofrimit të shërbimeve të transportit dhe funksionimit të mjeteve për shërbim. Në këtë mënyrë, është e nevojshme që këto dy lloje aktitivetesh të menaxhohen në mënyrë të pavarur ku operatori i mjetiti të shërbimit i përket një organi ose kompanie e cila gjithashtu është aktive dhe ka një pozitë dominuese në nivelin nacional në së paku në njërën prej tregjeve hekurudhore për bartjen e mallrave ose pasagjerëve për të cilët përdoret mjeti. Një pavarësi e tillë nuk duhet të përfshijë krijimin e një etniteti të veçantë ligjor për mjetet e shërbimit.
26. Qasja jo-diskriminuese tek mjetet e shërbimit dhe ofrimi i shërbimeve që kanë të bëjnë me hekurudhën në këto mjete duhet të lejoj ndërmarrjet hekurudhore që të ofrojnë shërbime më të mira për pasagjerët dhe për përdoruesit e mallrave.
27. Përderisa Direktiva 2009/72/EC e Parlamentit dhe Këshilit Evropian të 13 Korrikut të vitit 2009 në lidhje me rregullat e përbashkëta për tregun e brendshëm rreth elektricitetit (1) ofron hapjen e tregut Evropian të elektricitetit, energjia elektrike (kurrenti) për tërheqje duhet të jetë i shfrytëzueshëm nga ndërmarrjet hekurudhore me kërkesë në mënyrë jo-diskriminuese. Ku ekziston vetëm një furnizues, pagesa e vënë për shërbime të tilla duhet të përcaktohet në bazë të parimeve të ngjajshme për pagesë.
28. Sa i përket lidhjeve me vendet e treta, vëmendje e veçantë duhet t’i kushtohet ekzistencës së qasjes reciproke për ndërmarrjet hekurudhore të Bashkimit të tregut hekurudhor të atyre vendeve të treta dhe kjo duhet të mundësohet me marrëveshje ndërkufitare.
29. Në mënyrë që të sigurohen shërbime të duhura dhe të besueshme, është e nevojshme të sigurohet që, gjatë gjithë kohës, ndërmarrjet hekurudhore të përmbushin kërkesa të caktuara në lidhje me reputacionin e mirë, përshtatshmëri financiare dhe kompetencë profesionale.
30. Për mbrojtjen e konsumatorve dhe palëve të treta të përfshira është e domosdoshme të sigurohet që ndërmarrjet hekurudhore të jenë të siguruara aq sa duhet sa i përket detyrimeve. Duhet të lejohen gjithashtu mbulimi i atij detyrimi në rast të ndonjë aksidenti të ofruara me garancion nga bankat ose ndërmarrjet e tjera, me kusht që mbulimi i tillë është ofruar sipas kushteve të tregut, nuk ka ndikim në ndihmën shtetërore dhe nuk përmban elemente diskriminuese kundër kompanive të tjera hekurudhore.
31. Një ndërmarrjeje hekurudhore duhet që gjithashtu t’i kërkohet të përmbushë rregullat nacionale dhe ligjin e Bashkimit reth ofrimit të shërbimeve hekurudhore, të aplikuara në mënyrë jo-diskriminuese, të cilat kanë për qëllim të sigurojnë që mund të kryejnë aktivitetin e tyre në siguri të plotë dhe duke marrë parasysh shëndetin, kushtet sociale dhe të drejtat e punëtorëve si dhe konsumatorëve në segmentet e caktuara të binarit.
32. Procedurat për dhënien, mirëmbajtjen dhe për përmirësimin e licensace për ndërmarrjet hekurudhore duhet të jenë transparente dhe në përputhje me parimin e mos-diskriminimit.
33. Për të siguruar qasje transparente dhe jo-diskriminuese në infrastrukturën hekurudhore, dhe të shërbimeve në mjetet e shërbimit, për të gjitha ndërmarrjet hekurudhore, i gjithë informacioni i kërkuar për të përdorur të drejtat e qasjes duhet të publikohen ne Ekspozeun e Rrjetit. Ekspozeu i Rrjetit duhet të publikohet në së paku 2 gjuhë zyrtare të Bashkimit në përputhje me praktikat ekzistuese ndërkombëtare.
34. Skemat e duhura për alokimin e kapacitetit për infrastrukturën hekurudhore së bashku me operatorët hekurudhor do të rezultojnë në një balancim më të mirë ndërmjet mënyrave të transportit.
35. Menaxherëve të infrastrukturës duhet të stimulohen, duke u dhënë bonuse drejtorëve menaxhues, për të zvogëluar nivelin e tarifave për qasje dhe kostot e sigurimit të infrastrukturës.
36. Obligim i Shteteve Anëtare për të siguruar që objektivat e punës së menaxherit të infrastrukturës dhe të ardhurat mesatare dhe afatgjate janë zbatuar përmes një marrveshjeje kontraktuale ndërmjet autoritetit kompetent dhe menaxherit të infrastrukturës duhet të jetë i atillë që të mos bjerë ndesh me kompetencat e Shteteve Anëtare në lidhje me planifikimin dhe financimin e infrastrukturës hekurudhore.
37. Inkurajimi i përdorimit më të mirë të infrastrukturës hekurudhore do të çojë në një reduktim të kostos së transportit për shoqërinë.
38. Metodat për ndarjen e kostos të krijuara nga menaxherët e infrastrukturës duhet të bazohen në mirëkuptimin më të mirë të mundshëm të shkaktimit të kostos dhe duhet t’i ndajë shpenzimet në shërbime të ndryshme të ofruara për ndërmarrjet hekurudhore dhe, kur është e nevojshme, në llojet e mjeteve lëvizëse.
39. Skemat e përshtatshme për tarifim për infrastrukturën hekurudhore së bashku me skemat e përshtatshmë të tarifimit për infrastrukturat e transporteve të tjera dhe operatorëve konkurrent duhet të rezultojnë në një balancim optimal të mënyrave të ndryshme të transportit mbi një bazë të qëndrueshme.
40. Kur llogariten ngritjet e çmimeve, segmentet e ndara të tregut duhet të përcaktohen nga menaxheri i infrastrukturës ku kostot e ofrimit të shërbimeve të transportit, çmimet e tyre të tregut ose kërkesat e tyre për kualitetin e shërbimit dallojnë dukshëm.
41. Skemat e tarifimit dhe alokimt të kapacitetit duhet të lejojnë qasje të barabartë dhe jodiskriminuese për të gjitha ndërmarrjet dhe dhuet të bëjë përpjekje, sa më shumë që të jetë e mundur, për t’i përmbushur nevojat e të gjithë përdoruesve dhe llojeve të trafikut në një mënyrë të drejtë dhe jo-diskriminuese. Skemat e tilla duhet të lejojnë konkurrencë të drejtë në ofrimin e shërbimeve hekurudhore.
42. Brenda kornizës së përcaktuar nga shtetet anëtare, skemat e tarifimit dhe alokimit të kapacitetit duhet të inkurajojnë menaxherët e infrastrukturës për të optimizuar përdorimin e infrastrukturës së tyre.
43. Ndërmarrjet hekurudhore duhet të pranojnë shenja të qarta nga skemat e alokimit të kapacitetit dhe nga skemat e tarifimit të cilat i shpien ato të marrin vendime të arësyeshme.
44. Zhurma përsëritëse e shkaktuar nga blloqet e frenave me teknologji të modelit të hekurt, e përdorur tek vagonët e mallrave, është njëra nga shkaqet e emetimit të zhurmës e cila mund të reduktohet duke përdorur tekonologji të përshtatshme. Tarifat infrastrukturore për diferencimin e zhurmës duhet që së pari të përdoren tek vagonët e mallrave të cilët nuk i plotësojnë kërkesat e Vendimit të Komisionit 2006/66/EC të 23 Dhjetorit të vitit 2005 në lidhje me specifikacionet teknike për interoperabilitet që kanë të bëjnë me nënsistemin e ‘zhurmës së mjeteve lëvizëse’ të sistemit hekurudhor konvencional Evropian (1). Kur rezultatet e diferencimeve të tilla në humbje të të ardhurave të menaxherit të infrastrukturës, duhet të jetë e atillë që të mos bie ndesh me rregullat e Bashkimit në lidhje me ndihmën shtetërore.
45. Tarifat infrastrukturore për diferencimin e zhurmës duhet të plotësoj masat e tjera për të reduktuar zhurmën e shkaktuar nga trafiku hekurudhor, siç është miratimi i specifikacioneve teknike për interoperabilitet (TSI) të cilat përcaktojnë nivelet maksimale të zhurmës së shkaktuar nga mjetet lëvizëse hekurudhore, hartografi i zhurmës dhe planet e veprimit për të reduktuar dhe shfaqjen e zhurmës sipas Direktivës 2002/49/EC të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 25 Qershorit të vitit 2002 dhe të Bashkimit në lidhje me vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës hapsirësinore(2) si dhe financimi publik nga shteti për mjetet e modifikuara hekurudhore si dhe për infrastrukturën e reduktimit të zhurmës.
46. Duhet të merren parasysh masat për reduktimin e zhurmës ekuvalente me ato të miratuara për sektorin hekurudhor për mënyrat e tjera të transportit.
47. Në mënyrë që të përshpejtohen instalimet e Sistemit Evropian për Kontrollim të Trenit (ETCS) në lokomotiva, menaxherët e infrastrukturës duhet të ndryshojnë sistemin e tarifimit përmes një diferencimi të përkohshëm për trenat e pajisur me ETCS. Një diferencim i tillë duhet të nxisë në mënyrë të përshtatshme pajisjen e trenave me ETCS.
48. Në mënyrë që të merren parasysh nevojat e përdoruesve, të kapaciteti të infrastrukturës hekurudhore për planifikimin e bizneseve të tyre, dhe nevojave të konsumatorëve dhe financuesve, është e rëndësishme që menaxherët e infrastrukturës sigurojnë që kapaciteti i infrastrukturës është alokuar në atë mënyrë që reflekton nevojën për mirëmbajtje dhe për përmirësimin e niveleve të ofrimit të sigurisë.
49. Është mirë që të stimulohen ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës për minimizimin e ndërprerjeve dhe për përmirësimin e funksionimit në rrjet.
50. Shtetet anëtare duhet të kenë mundësinë e lejimit të blerjes së shërbimeve hekurudhore për qasje në mënyrë të drejtpërdrejt në procesin e alokimit të kapacitetit.
51. Është e rëndësishme që të merren parasysh kërkesat biznesore të dy aplikantëve dhe të menaxherit të infrastrukturës.
52. Është e rëndësishme që të rritet fleksibiliteti i mundshëm për menaxherët e infrastrukturës në lidhje me alokimin e kapacitetit infrastrukturor, por duhet të jetë në përputhje me plotësimin e kërkesave të arësyeshme të aplikantëve.
53. Procesi i alokimit të kapacitetit duhet të parandaloj caktimin e kufizimeve të panevojshme me dëshirë të kompanive të tjera, që posedojnë, ose synojnë të posedojnë, të drejtat e përdorimit të infrastrukturës, për zhvillimin e biznesit të tyre.
54. Alokimi i kapacitetit dhe skemat e tarifimit mund të kenë nevoj të merr parasysh faktin se kompetentët e ndryshëm të rrjetit të infrastrukturës hekurudhore mund të jenë projektuar duke marrë parasysh përdorues të ndryshëm kryesor.
55. Siç mund të kenë shpeshherë përodrues të ndryshëm dhe lloje të ndryshme të përodruesve ndikim të ndryshëm në kapacitetin e infrastrukturës, nevojat e shërbimeve të ndryshme duhet të balancohen në mënyrë të duhur.
56. Shërbimet e ofruara sipas kontratës së një autoriteti publik mund të kërkojnë rregulla të veçanta për të mbrojtur atraktivitetin për shfrytëzuesit e tyre.
57. Skemat e tarifimit dhe alokimit të kapacitetit duhet të marrin parasysh efektet e plotësimit të vazhdueshëm të kapacitetit të infrastrukturës dhe, përfundimisht, mungesës së kapacitetit.
58. Kornizat e ndryshme kohore për llojet e trafikut të planifikuar duhet të sigurojnë që kërkesat për kapacitetin infrastrukturor të cilat bëhen pas kompletimit të procesit për krijimin e orarit vjetor të punës të jetë i kënaqshëm.
59. Për të siguruar rezultat optimal për ndërmarrjet hekurudhore, ëshë e përshtatshme të kërkohet një ekzaminim i përdorimit të kapacitetit infrastrukturor kur kërkohet koordinimi i kërkesave për kapacitet për përmbushjen e nevojave të përdoruesve.
60. Duke pasur parasysh pozitën monopoliste të tyre, menaxherëve të infrastrukturës duhet t’u kërkohet të shqyrtojnë kapacitetin e infrastrukturës në dispozicion, dhe metodat e përmirësimit të tij kur procesi i alokimit të kapacitetit nuk është në gjendje për t’i përmbushur kërkesat e përdoruesve.
61. Mungesa e informacionit që ka të bëjë me kërkesat e tjera të ndërmarrjeve hekurudhore dhe në lidhje me pengesat brenda sistemit mund t’a bëjnë të vështirë për ndërmarrjen hekurudhore që të përpiqet t’i plotëzoj kërkesat e tyre sa i përket kapacitetit të infrastrukturës.
62. Është e rëndësishme të sigurohet koordinim më i mirë i skemave të alokimit në mënyrë që të përmirësohet atraktiviteti i hekurudhës për trafikun i cili përdor rrjetin e më shumë se një menaxheri të infrastrukturës, në veçanti për trafikun ndërkombëtar.
63. Është e rëndësishme që të minimizohet dëmtimi i konkurrencës e cila mund të vijë, qoftë ndërmjet infrastrukturës hekurudhore ose mënyrave të tjera të transportit, nga dallimet e mëdha në parimet e tarifimit.
64. Është mirë që të përcaktohn këto kompetenca të shërbimit infrastrukturor të cilat janë esenciale për t’i mundësuar një operatori që të ofroj një shërbim dhe i cili duhet të ofrohet në këmbim për pagesat minimale të qasjes.
65. Investimi në infrastrukturën hekurudhore është i domisdoshëm dhe skemat e tarifimit infrastrukturor duhet të stimulojnë menaxherët e infrastrukturës që të bëjnë investime të duhura dhe ekonomikisht atraktive.
66. Për të mundësuar krijimin e niveleve të duhura dhe të drejta të pagesave infrastrukturore, menaxherët e infrastrukturës duhet të ruajnë dhe të krijojnë vlerën e aseteve të tyre dhe të zhvillojnë një kuptueshmëri të qartë të faktorëve të cilët përcaktojnë koston e funksionimit të infrastrukturës.
67. Është mirë të sigurohet që janë marrë masat për llogaritjet e jashtme kur të merren vendimet e transportit dhe që tarifimi i infrastrukturës hekurudhore mund të kontriboj në përvetësimin e shpenzimeve të jashtme në një mënyrë koherente dhe të balancuar përmes të gjitha mënyrave të transportit.
68. Është e rëndësishme që të sigurohet se tarifat për trafikun e brendshëm dhe të jashtëm janë të atilla që t’i lejojnë hekurudhës t’i përmbushë nëvojat e tregut. Si pasojë, tarifimi infrastrukturor duhet të vendosen në një kosto e cila shkaktohet drejtpërsëdrejti si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenave.
69. Niveli i përgjithshëm i mbulimit të kostos përmes pagesave infrastrukturore ndikon në nivelin e nevojshëm të kontributit qeveritar. Shtetet anëtare mund të kërkojnë nivele të ndryshme të mbulimit të kosots së përgjithshme. Sidoqoftë, çdo skemë e tarifimit infrastrukturor duhet t’i lejoj trafikut i cili mund që së paku të paguaj për kostot shtesë të cilat kanë për qëllim të përdorin rrjetin hekurudhor.
70. Infrastruktura hekurudhore është një një monopol i zakonshëm dhe është e nevojshme që të nxiten menaxherët për uljen e shpenzimeve dhe të menaxhojnë intrastrukturën e tyre në mënyrë efikase.
71. Zhvillimi i transportit hekurudhor duhet të arrihet duke përdorur, mes tjerash, dokumentet ligjore në dispozicion të Bashkimit, pa rënë ndesh me prioritetet tashmë të përcaktuara.
72. Zbritjet të cilat u janë dhënë ndërmarrjeve hekurudhore duhet të ndërlidhen me kursimet e bëra aktuale administrative, në veçanti kursimet e kostove të transaksionit. Zbritjet mund të jipen për të stimuluar përdorim efikas të infrastrukturës.
73. Është mirë që të stimulohen ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës për të zvogëluar ndërprerjet e rrjetit.
74. Alokimi i kapacitetit është i lidhur me një kosto të menaxherit të infrastrukturës, për të cilën duhet të kërkohet pagesa.
75. Menaxhimi i mirë dhe përdorimi i drejt dhe jo-diskriminues i infrastrukturës hekurudhore kërkojnë krijimin e një organi rregullator i cili mbikëqyr aplikimin e rregullave të përcaktuara në këtë Direktivë dhe i cili vepron si organ apelues, pa paragjykuar mundësinë e shqyrtimit gjyqësor. Një organ i tillë rregullator duhet që të jetë në gjendje të zbatoj kërkesat e saj informative dhe vendimeve me anë të gjobave përkatëse.
76. Financimi i organit rregullator duhet që të garantoj pavarsinë e tij dhe duhet që të vijë qoftë nga buxheti i Shtetit ose nga kontributete e sektorit të vëna në mënyrë të detyrueshme, duke respektuar parimet e ndershmërisë, transparencës, mos-diskriminimit dhe proporcionalitetit.
77. Procedurat e duhura për caktimin e stafit duhet të kontribojnë në garantimin e pavarësisë së organit rregullator, duke siguruar në veçanti që emërimi i personave përgjegjës me vendime është bërë nga një autoritet publik i cili nuk i ushtron drejtpërdrejt të drejtën e pronsisë mbi ndërmmarrjet e sistemuara. Me kusht që ky kusht të jetë plotësuar, një autoriteti i tillë mund të jetë, për shembull, një paralment, një President ose Kryeministër.
78. Kërkohet që të merren parasysh masa të veçanta për të situatën e veçantë gjeografike dhe gjeopolitike të Shteteve të caktuara Anëtare dhe organizimit të caktuar të sektorit hekurudhor në Shtete të ndryshme Anëtare duke siguruar integritetin e tregut të brendshëm.
79. Në mënyrë që të merret parasysh zhvillimi i tregut hekurudhor, kompetenca për miratimin e akteve në përputhje me Nenin 290 të Traktatit në Funksionimin e Bashkimit Evropian (TFEU) duhet t’i jipet Komisionit sa i përket ndryshimeve teknike në informacionin që duhet të jipet nga ndërmarrja e cila aplikon për licencë, në listën e klasave për vonesa, në orarin për procesin e alokimit, dhe informacionit kontabël që duhet të ofrohet për organet rregullatore. Është me rëndësi të veçantë që Komisioni të kryej llogaritje të duhuhra gjatë punës së tij përgatitore, duke përfshirë në nivel ekspertësh. Komisioni kur të përgatit dhe të hartoj akte të deleguara, duhet të siguroj një përhapje të njëkohshëm, në kohën e duhur dhe të përshtatshëm të dokumenteve relevante të Parlamentit dhe Këshillit Evropian.
80. Në mënyrë që të sigurohen kushte të barabarta për implementimin e kësaj Direktive, kompetencat implementuese duhet t’u jipen Komisionit. Këto kompetenca duhet të ushtrohen në përputhje me Rregulloren (EU) Nr. 182/2011 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian të 16 Shkurtit të vitit 2011 duke përcaktuar rregulla dhe parime të përgjithshme në lidhje me mekanizmat për kontroll nga shtetet anëtare për të ushtruar të drejtat zbatuese të Komisionit (1).
81. Aktet zbatuese në lidhje me qëllimin kryesor të shërbimeve hekurudhore, vlerësimin e ndikimit të shërbimeve të reja ndërkombëtare në ekuilibrin ekonomik të kontratave për shërbimet publike, taksat për ndërmarrjet hekurudhore për shërbimin e pasagjerëve, qasjes në shërbimet që duhet të ofrohen në pajisjet e shërbimeve të nevojshme, detajet rreth procedurës e cila duhet të përcillet në mënyrë që të mirret një licencë, modalitetet për llogaritjen e kostos direkte për aplikimin e llogaritjes së kostos për efektin zhurmë dhe për aplikimin e ndarjes së tarifës infrastrukturore për të nxitur pajisjen e trenave me ETCS dhe nuk duhet të miratohen parimet dhe parktikat e përbashkëta për organet rregullatore të vendimmarrjes nuk duhet të miratohen nga Komisioni ku komiteti i themeluar sipas kësaj Direktive nuk ofron asnjë sqarim mbi zbatimin e draft-aktit të paraqitur nga Komisioni.
82. Pasiqë synimet e kësaj Direktive, pikërisht për të nxitur krijimin e një Unioni hekurudhash, për të përcaktuar parimet e përgjithshme për dhënien e licencave për ndërmarrjet hekurudhore dhe për të koordinuar masat në shtetet anëtare që rregullojnë alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe shpenzimet e bëra për përdorim e saj, nuk mund të realizohet mjaftueshëm nga shtetet anëtare për shkak të shtrirjes së dukshme ndërkombëtare për lëshimin e licencave të tilla dhe duke përdorur elemente të rëndësishme të rrjeteve hekurudhore, dhe nevojës për të siguruar kushte të drejta dhe jo-diskriminuese për qasje në infrastrukturë, dhe pranda, për shkakt të pasojave trans-nacionale të tyre, mund të arrihet më lehtë në nivelin e Bashkimit, Bashkimi mund të miratoj masa në përputhje me parimet e subvencionimit siç përcaktohet në Nenin 5 të Marrëveshjes në Bashkimin Evropian. Në përputhje me parimet e proporcionalitetit, siç përcaktohet në atë Nen, kjo Direktivë nuk shkon përtej asaj sa që është e nevojshme të arrihet me këto objektiva.
83. Obligimet për futjen e kësaj Direktive brenda ligjit nacional duhet të kufizohet në ato dispozita të cilat përfaqësojnë një ndryshim substancial në krahasim me Direktivat e tjera. Obligimi për zhvendosjen e dispozitave të kësaj Direktive, të cilat janë të pandryshuara në thelb në krahasim me Direktivat e mëparshme, vijnë sipas këtyre Direktivave.
84. Shtetet anëtare të cilat nuk kanë sistem hekurudhor, dhe që nuk kanë qëllim të kenë një të tillë, do të jenë subjekt i një detyrimi joproporcional dhe të pakuptimtë në qoftë se ato duhet të ndërrojnë dhe të implementojnë Kapitujt II dhe IV të kësaj Direktive. Prandaj, Shtetet e tilla Anëtare duhet të lirohen nga ky detyrim.
85. Në përputhje me Deklaratën e Politikave të Përbashkëta të shteteve anëtare dhe të Komisionit më 28 Shtator 2011 rreth dokumenteve sqaruese (1). Në raste të arësyeshme shtetet anëtare kanë ndërmarrë bashkërenditjen e njoftimin e masave të tyre transpozuese me një apo më shumë dokumente të cilat shpjegojnë lidhjen ndërmjet komponentëve të Direktivës dhe pjesët përkatëse të instrumeneve kombëtare të transpozimit. Lidhur me këtë Direktivë, legjislatori konsideron arësyetimin e shpërndarjes së këtyre dokumenteve.
86. Kjo Direktivë duhet që pa i kaluar limitet e përcaktuara kohore në Pjesën B të Aneksit IX, brenda së cilës shtetet anëtare të jenë në pëputhje me Direktivat e mëparshme,

KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

KAPITULLI I

**DISPOZITAT E PËRGJITHSHME**

*Neni 1*

**Tema dhe fushëveprimi**

1. Kjo Direktivë përcakton:
2. rregullat e aplikueshme për menaxhimin e infrastrukturës hekurudhore dhe për aktivitetet e transportit hekurudhor të ndërmarrjeve hekurudhore të krijuara ose që duhet të krijohen në një Shtet Anëtar siç përcaktohet në Kapitullin II;
3. Kriteri i aplikueshëm për lëshimin, përmirësimin ose ndryshimin e licencave nga një Shtet Anëtar të përcaktuara për ndërmarrjet hekurudhore të cilat janë ose do të krijohen në Bashkim siç thuhet në Kapitullin III;
4. Parimet dhe procedurat e aplikueshme për vënjën dhe mbledhjen e shpenzimeve të infrastrukturës hekurudhore dhe alokimit të kapacitetit të infrastrukturës hekurudhore siç ceket në Kapitullin IV.
5. Kjo Direktivë aplikohet për përdorimin e infrastrukturës hekrudhore për shërbimet e brendshme dhe ndërkombëtare infrastrukturore.

*Neni 2*

**Përjashtimet nga fushëveprimi**

1. Kapitulli II nuk duhet të aplikohet tek ndërmarrjet hekurudhore të cilat operojnë vetëm shërbime urbane, periferike ose rajonale në rrjetet lokale, dhe rajonale vetëmbështetësepër shërbimet e transportit në infrastrukturën hekurudhore ose në rrjetetet që kanë për qëllim vetëm operimin e shërbimeve urbane dhe periferike hekurudhore. Pavarësisht nënparagrafit të parë, kur një ndërmarrje e tillë hekurudhore është nën kontrollin direkt ose indirekt të një ndërmarrjeje ose ndonjë subjekti tjetër i cili kryen ose integrojnë shërbime të transportit hekurudhor përveç shërbimeve urbane, periferike dhe rajonale duhet të aplikohen Nenet 4 dhe 5. Neni 6 duhet që gjithashtu të aplikohet në një ndërmarrje të tillë hekurudhore sa i përket lidhjes ndërmjet ndërmarrjes hekurudhore dhe ndërmarrjes ose subjektit i cili kontrollon atë në mënyrë direkte ose indirekte.
2. Shtetet anëtare mund të mos përfshijnë nga aplikimi i Kapitulit III:
3. Ndërmarrjet të cilat operojnë vetëm shërbime hekurudhore për pasagjerë në infrastrukturën hekurudhore lokale dhe vetë-mbështetëse rajonale;
4. Ndërmarrjet të cilat operon vetëm shërbime urbane apo periferike hekurudhore për pasagjerë;
5. Ndërmarrjet të cilat operojnë vetëm shërbime rajonale të transportit hekurudhor;
6. Ndërmarrjet të cilat operojnë vetëm shërbime të mallrave në infrastrukturën me pronësi private e cila ekziston vetëm për përdorim nga ana e pronarit të infrastrukturës për operimet e tija të mallrave.
7. Shtetet anëtare mund të mos përfshijnë nga aplikimi i Neneve 7, 8 dhe 13 dhe Kapitulli IV:
8. Rrjetet lokale dhe rrjetet rajonale vetëmbështetëse për shërbimet e pasagjerëve në infrastrukturën hekurudhore;
9. Rrjetet e përcaktuara vetëm për operim të shërbimeve hekurudhore urban apo periferik për pasagjerë hekurudhor;
10. Rrjetet rajonale të cilat janë përdorur vetëm për shërbimet rajonale për mallra nga një ndërmarrje hekurudhore e cila nuk përfshihet sipas paragrafit 1 përderisa kapaciteti në atë rrjet të kërkohet nga një tjetër aplikues;
11. Infrastruktura hekurudhore në pronësi private e cila ekziston vetëm për përdorim nga pronari i infrastrukturës për operimet e veta me mallra.
12. Pa paragjykuar paragrafin 3, shtetet anëtare mund të heqin infrastrukturat hekurudhore lokale dhe rajonale të cilat nuk kanë ndonjë rëndësi strategjike për funksionimin e tregut hekurudhor nga aplikimi i Nenit 8(3) dhe infrastrukturat hekurudhore lokale të cilat nuk kanë ndonjë rëndësi strategjike për funksionimin e tregut hekurudhor me aplikimin e Kapitullit IV. Shtetet anëtare duhet të njoftojnë Komisionin për qëllimin e tyre për heqjen e një infrastrukture të tillë hekurudhore. Në përputhje me procedurën këshillimore të cekur në Nenin 62 (2), Komisioni duhet të vendos në qoftëse infrastruktura e tillë hekurudhore mund të konsiderohet e atillë që nuk kas asnjë rëndësi strategjike duke marrë parasysh metrazhin e linjave të përfshira, nivelin e përdorimit të tyre dhe vëllimin e trafikut potencialisht të ndikuar.
13. Shtetet anëtare mund të heqin nga aplikimi i Nenit 31(5) mjetet lëvizëse të cilat operojnë ose kanë synim të operojnë prej dhe në vendet e treta, që qarkullojnë në një rrjet, gjatësia e linjës së së cilës është e ndryshme nga rrjeti kryesor hekurudhor brenda Bashkimit.
14. Shtetet anëtare mund të vendosin periudha dhe afate kohore për planifikimin e alokimit të kapacitetit të cilat janë të ndryshme nga ato të cekura në Nenin 43(2), pika 2(b) të Aneksit VI dhe pikat 3, 4 dhe 5 të Aneksit VII nëse krijimi i shtigjeve ndërkombëtare të trenit në bashkëpunim me menaxherët e infrastrukturës të vendeve të treta në një rrjet brenda Bashkimit ka një rol të rëndësishëm në planifikimin e alokimit të kapacitetit në përgjithësi.
15. Shtetet anëtare mund të vendosin që të publikojnë skemën e llogaritjeve dhe rregullat e tarifimit të aplikueshme sidomos në shërbimet ndërkombëtare të mallrave nga dhe për në vendet e treta që operojnë në një rrjet gjatësia e së cilit është ndryshe nga rrjeti kryesor hekurudhor brenda Bashkimit me mjete të ndryshme dhe afate kohore nga ato të përcaktuara në Nenin 29 (1) ku kjo është e nevojshme për të siguruar konkurrencë e drejtë.
16. Shtetet anëtare mund të heqin nga aplikimi Kapitullin IV infrastrukturën hekurudhore, diametri i shtegut është ndryshe nga ai i rrjetit kryesor hekurudhor brenda Bashkimit, dhe i cili lidh stacionet e kufirit të një Shteti Anëtar me territorin e një vendi të tretë.
17. Kjo Direktivë nuk duhet të aplikohet në ndërmarrjet biznesit i cili është i limituar të ofroj e shërbimeve vetëm vajtje-ardhje për mjetet rrugore përgjatë tuneleve nënujore ose në operimet e transportit në formën të shërbimeve vajtje-ardhje për mjetet rrugore përgjatë tuneleve të tilla përveç Neneve 6(1) dhe (4) dhe Neneve 10, 11, 12 dhe 28.
18. Shtetet anëtare mund të heqin nga aplikimi Kapitullit II, me përjashtim të Nenit 14, dhe Kapitullit IV, çdo shërbim hekurudhor i kryer përmes Bashkimit Evropian.
19. Shtetet anëtare mund të heqin nga aplikimi Nenin 32(4) trenat që nuk janë të pajisur me Sistemin Evropian të Kontrollimit të Trenit (ETCS) dhe i përdorur për shërbimet rajonale për pasagjerë të cilat janë vënë brenda shërbim për herë të parë para vitit 1985.

*Neni 3*

Për qëllime të kësaj Direktive, aplikohen definicionet në vijim:

1. ‘ndërmarrje hekurudhore’ nënkupton çdo ndërmarrje publike apo private të licencuar sipas kësaj Direktive, veprimtaria kryesore e së cilës është që të ofroj shërbime për transportimin e mallrave dhe/ose pasagjerëve nga hekurudha me kusht që ndërmarrja të ofron shërbimet e tërheqjes; kjo gjithashtu përfshinë ndërmarrje të cilat ofrojnë vetëm shërbime të tërheqjes;
2. ‘menaxher i infrastrukturës’ nënkupton çfarëdo organi apo kompani përgjegjëse në veçanti për krijimin, menaxhimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore, duke përfshirë menachimin e trafikut dhe komandën e kontrollit dhe sinjalizimit; funksionet e menaxherit të infrastrukturës në një rrjet ose pjesë të një rrjeti, mund të alokohen në organe ose kompani të ndryshme;
3. ‘infrastruktura hekurudhore’ nënkupton të gjitha gjërat e cekura në Aneksin 1;
4. ‘shërbim i mallrave ndërkombëtare’ nënkupton një shërbim të transportit ku kalon treni së paku një kufi të një Shteti Anëtar; treni mund të bashkohet dhe/ose ndahet dhe pjesë të ndryshme mund të kenë prejardhje dhe destinacione të ndryshme, me kusht që të gjithë vagonat të kalojnë së paku një kufi;
5. ‘shërbimet e pasagjerëve ndërkombëtar’ nënkupton një shërbim të pasagjerëve ku treni kalon së paku një kufi të një shteti anëtar dhe ku qëllim kryesor i shërbimit është që të bartë pasagjerë ndërmjet stacioneve të vendosura në shtete të ndryshme anëtare; treni mund të bashkohet dhe/ose shkëputet, dhe pjesët e ndryshme mund të kenë origjinë dhe destinacione të ndryshme, me kusht që të gjithë vagonat të kalojnë së paku një kufi;
6. ‘shërbimet urbane dhe periferike’ nënkuptojnë shërbimet e transportit qëllimi kryesor i të cilave është që të përmbush nevojat e transportit të një qendre urbanistike ose aglomeracion, duke përfshirë një algomeracion të kufirit, së bashku me nevojat e transportit ndërmjet një qendre ose aglomeracioni dhe zonave përreth;
7. ‘shërbimet rajonale’ nënkuptojnë shërbimet e transportit qëllimi kryesor i të cilave është që të përmbush nevojat e transportit të një rajoni, duke përfshirë një rajon ndërkufitar;
8. ‘tranzit’ nënkupton territorin e kaluar të Bashkimit Evropian pa ngarkuar ose shkarkuar mallrat, dhe/ose pa marrë pasagjerë ose pa i lënë ata në territorin e Bashkimit Evropian;
9. ‘rrugët alternative’ nënkuptojnë një rrugë tjetër ndërmjet origjinës dhe destinacionit të njëjtë, ku ekziston zëvendësueshmëri në mes të dy rrugëve, për funksionimin e shërbimeve të mallrave ose pasagjerëve që i përket ndërmarrjes hekurudhore (?);
10. ‘alternativë e zbatueshme’ nënkupton qasje në një shërbim tjetër objekt shërbimi i cili është ekonomikisht i zbatueshëm për ndërmarrjen hekurudhore, dhe e lejon atë që të operoj me shërbime të mallrave apo pasagjerëve në fjalë;
11. ‘mjetet e shërbimit’ nënkuptojnë instalimet, të cilat përfshijnë zonat tokësore, ndërtesa dhe pajisje, të cilat janë projektuar enkas, si pjesë apo tërësi, për të lejuar furnizimin e një apo më shumë shërbime që kanë të bëjnë me pikat 2 deri 4 të Aneksit II;
12. ‘operator i mjetit të shërbimit’ nënkupton cilindo subjekt privat ose publik përgjegjës për menaxhimin e një ose më shumë mjeteve për shërbim ose atë furnizuese ose më shumë shërbime për ndërmarrjet hekurudhore të cekura në pikat 2 deri n 4 të Aneksit II;
13. ‘marrëveshje ndërkufitare’ nënkupton çfarëdo marrëveshje ndërmjet dy ose më shumë shteteve snëtare ose ndërmjet shteteve anëtare dhe vendeve të treta që kanë për qëllim të ndihmojnë përgatitjen e shërbimeve hekurudhore për kalimin e kufirit;
14. ‘ licenca’ nënkupton një autorizim të lëshuar nga autoriteti licensues për një ndërmarrje, me të cilën njihet kapaciteti i saj për të ofruar shërbime të transportit hekurudhor si ndërmarrje hekurudhore; ai kapacitet mund të limitohet për ofrimin e llojeve të caktuara të shërbimeve;
15. ‘autoriteti licensues’ nënkupton organin përgjegjës për dhënjen e licensës brenda një Shteti Anëtar;
16. ‘marrëveshje kontraktuale’ nënkupton një marrëveshje ose, *mutatis mandatis,* një marrëveshje brenda kornizës së masave administrative;
17. ‘profiti i arësyeshëm’ nënkupton një normë të kthimit në kapitalin e vet e cila merr parasysh rrezikun, duke përfshirë atë të kthimit, ose shkaktimin e një rreziku të tillë të shkaktuar nga operatori i mjetit të shërbimit dhe është në përputhje me normën mesatare për sektorin e përfshirë në vitet e fundit;
18. ‘alokimi’ nënkupton alokimin e kapacitetit të infrastrukturës hekurudhore nga një menaxher infrastructure;
19. ‘ aplikues’ nënkupton ndërmarrjen hekurudhore ose një grup ndërkombëtar të ndërmarrjeve hekurudhore ose persona të tjerë ose subjekte ligjore, siç janë autoritetet kompetente në bazë të Rregullores (EC) Nr. 1370/2007 dhe transportuesit, forvarderit të mallrave dhe operatorët e transportit të kombinuar, me një shërbim publik ose interesi komercial në sigurimin e kapacitetit të infrastrukturës;
20. ‘ infrastruktura e ngarkuar’ nënkupton një element të infrastrukturës për të cilin kërkohet që për kapacitetin e infrastrukturës nuk mund të sigurohet plotësisht gjatë periudhave të ndryshme edhe pas koordinimit të kërkesave të ndryshme për kapacitet;
21. ‘plani për zgjerimin e kapacitetit’ nënkupton një masë ose seri masash me një agjendë për implementim e cila ka për synim që të lehtësoj pengesat e kapacitetit të cilat çojnë në shpalljen e një elementi të infrastrukturës si ‘infrastrukturë e ngarkuar’;
22. ‘koordinim’ nënkupton procesin gjatë të cilit menaxheri i infrastrukturës dhe aplikantët do të bëjnë përpjekje që të zgjedhin situatën në të cilën ekzistojnë shumë aplikime kontradiktore për kapacitetin e infrastrukturës;
23. ‘marrëveshja kornizë’ nënkupton një marrëveshje të përgjithshme ligjërisht të detyrueshme sipas ligjit privat ose publik, duke i përcaktuar të drejtat dhe obligimet e një aplikanti dhe menaxheri të infrastrukturës në lidhje me kapacitetin e infrastrukturës i cili duhet të alokohet dhe taksat që duhet të vihen gjatë një përiudhe më të gjatë se periudha e orarit të punës;
24. ‘kapaciteti i infrastrukturës’ nënkupton mundësinë e caktimit të binarëve të trenit të kërkuar për një element të infrastrukturës për një periudhë të caktuar;
25. ‘rrjeti’ nëkupton të gjithë infrastrukturën hekurudhore të menaxhuar nga një menaxher i infrastrukturës,
26. ‘ekspoze i rrjetit’ nënkupton deklaratën e cila përcakton në mënyrë të detajuar rregullat e përgjithshme, afatet kohore, procedurat dhe kriterin për skemat e llogaritjeve dhe alokimit të kapacitetit, duke përfshirë një informacion tjetër të tillë siç kërkohet për të mundësuar shfrytëzimin e kapacitetit infrastrukturor;
27. ‘traseja e trenit’ nënkupton kapacitetin e infrastrukturës të nevojshëm për lëvizje të trenit ndërmjet dy vendeve gjatë një periudhe të caktuar;
28. ‘orari i punës’ nënkupton të dhënat të cilat përcaktojnë të gjitha lëvizjet e planifikuara të trenve dhe e mjeteve lëvizëse të cilat do të kryhen në infrastrukturën përkatëse gjatë periudhës për të cilën është në fuqi;
29. ‘depoja për ruajtjen e binarëve’ nënkupton binarët rezervë të përcaktuar vetëm për parkim të përkohshëm të të mjeteve lëvizëse hekurudhore ndërmjet dy ngarkesave;
30. ‘mirëmbajtja jo e mirë’ nënkupton punën e cila nuk është kryer në mënyrë rutinore si pjesë e operimeve ditore dhe kërkon që mjeti lëvizës të largohet nga shërbimi.

KAPITULLI II

**KRIJIMI I NJË RRJETI TË PËRBASHKËT HEKURUDHOR**

PJESA 1

***Pavarësia menaxheriale***

*Neni 4*

**Pavarësia e ndërmarrjeve hekurudhore dhe menaxherëve të infrastrukturës**

1. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që, sa i përket menaxhimit, administrimit dhe kontrollimit të brendshëm rreth qështjeve administrative, ekonomike dhe llogaritëse, ndërmarrjet hekurudhore të poseduara apo të kontrolluara në mënyrë direkte ose indirekte nga shtetet anëtare kanë një status të pavarur në përputhje me të cilin ato do të mbajnë, në veçanti, asetet, buxheti dhe llogaritë të cilat janë të ndara nga ato të shtetit.
2. Duke respektuar kornizën e llogaritjeve dhe të alokimit dhe rregullat specifike të formuara nga shtetet anëtare, menaxheri i infrastrukturës duhet të jetë përgjegjës për menaxhimin administrimin dhe kontrollin e tij të brendshëm.

*Neni 5*

**Menaxhmenti i ndërmarrjeve hekurudhore sipas parimeve komerciale**

1. Shtetet anëtare duhet t’i mundësojnë ndërmarrjes hekurudhore që të rregulloj aktivitetet e saja të tregut dhe të menaxhoj ato aktivitete me përgjegjësi të organeve të tyre menaxheriale, në interest ë ofrimit të shërbimeve efikase dhe të duhura më një çmim sa më të vogël të mundshëm për kualitetin e shërbimeve të kërkuara.

Ndërmarrjet hekurudhore duhet të menaxhohen sipas parimeve të cilat aplikohen në kompanitë komerciale, pavarësisht pronësisë së tyre. Kjo duhet të aplikohet tek detyrimet e shërbimeve publike të vendosura në to nga shtetet anëtare dhe në kontratat për shërbimet publike të cilat ata i përfundojnë së bashku me autoritetet kompetente të Shtetit.

1. Ndërmarrjet hekurudhore duhet të përcaktojnë planet e tyre biznesore, duke përfshirë pargamet e tyre investuese dhe financiare. Planet e tilla duhet të projektohen për të arritur ekuilibrin financiar të ndërmarrjeve dhe objektivat e tjera teknike, komerciale, financiare dhe menaxheriale; duhet që gjithashtu të përfshijnë mjetet për arritjen e këtyre objektivave.
2. Duke i’u referuar udhëzimeve të përgjithshme të politikave të nxjerra nga çdo shtet anëtar dhe duke marrë parasysh planet kombëtare dhe kontratat (të cilat mund të jenë shumëvjeçare), duke përfshirë investimet dhe planet financiare, ndërmarrjet hekurudhore duhet që, në veçanti, të jenë të lira për të:
3. Krijuar e organizimin e tyre të brendshëm, pa rënë ndesh me dispozitat e Neneve 7, 29 dhe 39;
4. Kontrolluar furnizimin dhe reklamimin e shërbimeve si dhe përcaktimin e çmimit të tyre;
5. Marrë vendime për stafin, pasuritë dhe prokurimin e saj;
6. Të zgjerojnë pjesën e tyre të tregut, zhvillimin e teknologjive dhe të shërbimeve të reja dhe të krijoj një teknikë të re menaxheriale;
7. Të krijoj veprimtari të reja në fushat që kanë të bëjnë me biznesin hekurudhor.

Ky paragraf nuk është në kundërshtim me Rregulloren (EC) Nr. 1370/2007.

1. Pavarësisht paragrafit 3, aksionarët e ndërmarrjeve hekurudhore në pronësi publike duhet të jenë të gatshëm të kërkojnë miratim paraprak për vendimet e mëdha të menaxhimit të biznesit në të njëjtën mënyrë si aksionarët e shoqërive aksionare private sipas rregullave ligjore të kompanisë së shteteve anëtare. Dispozitat e këtij Neni nuk duhet të jenë në kundërshtim me kompetencat e organeve mbikëqyrëse sipas ligjit të kompanisë së shteteve anëtare në lidhje me emërimin e anëtarëve të bordit.

PJESA 2

**Ndarja e menaxhimit të infrastrukturës dhe operimet e transportit si dhe llojeve të ndryshme të operimeve të transportit**

*Neni 6*

**Ndarja e llogaritjeve**

1. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që të ndajnë llogaritë e fitimit nga ato të humbjes dhe bilancet e gjendjes të ruhen dhe të publikohen, në njërën anë, për bizneset që kanë të bëjnë me ofrimin e shërbimeve të transoprtit nga ndërmarrjet hekurudhore dhe, në anën tjetër, për bizneset që kanë të bëjnë me menaxhimin e infrastrukturës hekurudhore. Fondet publike të paguara për njërën nga këto dy fusha të veprimtarisë nuk duhet të transferohen në një tjetër.
2. Shtetet anëtare duhet që gjithashtu të sigurojnë që kjo ndarje mund të kërkoj organizim të ndarjeve të ndryshme brenda një ndërmarrjeje të vetme ose që shërbimet infrastrukturore dhe të transportit duhet të menaxhohen nga subjekte të ndara.
3. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që llogaritë e ndara të fitimit dhe humbjes dhe bilancet e gjendjes të ruhen dhe të publikohen, në njërën anë për bizneset që kanë të bëjnë ofrimin e shërbimeve të transportit të mallrave hekurudhore dhe në anën tjetër për aktivitetet që kanë të bëjnë ofrimin e shërbimeve të pasagjerëve. Fondet publike paguhen për aktivitetet që kanë të bëjnë me ofrimin e shërbimeve të transportit si ndihmë për shërbimin publik duhet të tregohen ndaras në përputhje me Nenin 7 të Rregullores (EC) Nr. 1370/2007 në llogaritë përkatëse dhe duhet që të mos transferohet në ato aktivitete që kanë të bëjnë me ofrimin e shërbimeve të tjera të transportit ose ndonjë biznesi tjetër.
4. Llogaritë për fusha të ndryshme të aktiviteteve siç ceken në paragrafet 1 dhe 3 duhet të ruhen në atë mënyrë që të lejoj monitorimin e ndalimit në transferimin e fondeve publike të paguar për një fushë të aktivitetesh në një tjetër dhe monitorimin e përdorimit të të hyrave nga tarifat infrastrukturore dhe suficitit nga aktivitetet e tjera komerciale.

*Neni 7*

**Pavarësia e funksioneve themelore të një menaxheri të infrastrukturës**

1. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që funksionet themelore të cilat pëcaktojnë qasje të barabartë dhe jo-diskriminuese në infrastrukturë, u janë besuar organeve ose kompanive të cilat nuk ofrojnë asnjë shërbim të transportit hekurudhor. Pavarësisht strukturës organizative, kjo objektivë duhet të tregohet si e tillë që duhet të arrihet.

Funksionet themelore duhet të jenë:

1. Vendimmarrëse në alokimin e trasesë së trenit, duke përfshirë të dyja përcaktimin dhe vlerësimin e disponueshmërisë dhe alokimin e traseve individuale të trenit; si dhe
2. Vendimmarrjen rreth tarifimit infrastrukturor, duke përfshirë përcaktimin dhe alokimin e tarifave, pa qenë në kundërshtim më Nenin 29(1).

Megjithatë shtetet anëtare mund të caktojnë një ndërmarrjeje hekurudhore apo të ndonjë organi tjetër përgjegjës që të kontriboj në zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore, për shembull gjatë investimit, mirëmbajtjes dhe financimit.

1. Kur menaxheri i infrastrukturës, në formën e tij ligjore, funksionet e organizimit ose të vendimmarrjes, nuk është i pavarur në asnjë ndërmarrje hekurudhore, funksionet e cekura në Pjesët 2 dhe 3 të Kapitullit IV duhet të realizohen përkatësisht nga një organ tarifimi dhe nga një organ alokues të cilët janë të pavarur në formën e tyre ligjore, organizimin dhe vendimmarrjen nga çdo ndërmarrje hekurudhore.
2. Ku dispozitat e Pjesës 2 dhe 3 të Kapitullit IV u referohen funksioneve themelore të një menaxheri të infrastrukturës, duhet të bëhet e qartë se si të aplikohet në organin e tarifimit ose organin e alokimit për kompetencat e tyre përkatëse.

PJESA 3

***Përmirësimi i gjendjes financiare***

*Neni 8*

**Funksionimi i menaxherit të infrastrukturës**

1. Shtete anëtare duhet të krijojnë infrastrukturën e tyre hekurudhore nacionale duke marrë parasysh, kur është e nevojshme, nevojat e përgjithshme të Bashkimit, duke përfshirë nevojat për bashkëpunim me vendet e treta fqinje. Për atë qëllim, duhet të publikohet nga 16 Dhjetori i vitit 2014, pas konsultimit me palët e interest, një tregues të strategjisë së zhvillimit të infrastrukturës hekurudhore me qëllim të plotësimit të nevojave të ardhshme të lëvizshmërisë dhe sa i përket mirëmbajtjes, përtrirjes dhe zhvillimit të infrastrukturës bazuar në financim të qëndrueshëm të sistemit hekurudhor. Kjo strategji duhet të përfshijë një periudhë prej së paku pesë vite dhe të jetë e rinovueshme.
2. Duke marrë parasysh Nenin 93, 107 dhe 108 TFEU, Shtetet anëtare munden që gjithashtu t’i ofrojnë menaxherit të infrastrukturës financim në përputhje me funksionet e tij, siç ceket në pikën (2) të Nenit 3, përmasa e infrastrukturës dhe nevojave financiare, sidomos në mënyrë që të mbulohen investimet e reja. Shtetet anëtare mund të vendosin që të financojnë këto investime përmes mjeteve të tjera përveç financimit drejtpërdrejt nga shteti. Në çdo rast, shtetet anëtare duhet të përputhen me kërkesat e cekura në paragrafin 4 të këtij Neni.
3. Brenda kornizës së politikës së përgjithshme të përcaktuar nga shteti i përfshirë anëtar dhe duke marrë parasysh strategjinë e cekur në paragrafin 1 dhe financimin e ofruar nga shtetet anëtare të cekur në paragrafin 2, menaxheri i infrastrukturës duhet të miratoj një plan biznesi duke përfshirë investimet dhe programet financiare. Plani duhet të projektohet në mënyrë që të sigurohet përdorimi optimal dhe efikas, përgatitjen dhe dizajnimin e infrastrukturës duke siguruar balancim financiar dhe duke ofruar mjete për këto objektiva të cilat duhet të arrihen. Menaxheri i infrastrukturës duhet të siguroj që aplikantët e njohur dhe, me kërkesë të tyre, aplikantët potencial kanë qasje në informatat përkatëse dhe u është dhënë mundësia që të shfaqin pikëpamjet e tyre mbi përmbajtjen e planit të biznesit lidhur me kushtet për qasje dhe përdorim si dhe natyra, përgatitja dhe përmirësimi i infrastrukturës përpara aprovimit të saj nga menaxheri i infrastrukturës.
4. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që, sipas kushteve normale për biznes dhe gjatë një periudhe të arësyeshme kohore e cila duhet që të mos e kaloj periudhën prej pesë vitesh, raporti i fitimit dhe humbjes të një menaxheri të infrastrukturës duhet që së paku të balancoj të hyrat nga tarifat infrastrukturore, sufuciti nga aktivitetet e tjera komerciale, të hyrat e pakthyeshme nga burimet private dhe fondi shtetëror, në njërën anë, duke përfshirë parapagimet nga shteti, kur është e nevojshme, dhe shpenzimet infrastrukturore, në anën tjetër.

Pa rënën ndesh me qëllimin e mundshëm afatgjatë të përdoruesit mbi shpenzimet infrastrukturore për të gjitha mënyrat e transportit mbi bazën e konkurrencës së drejtë dhe jodiskriminuese ndërmjet mënyrave të ndryshme, ku transporti hekurudhor është në gjendje të konkurroj me mënyrat e tjera të transportit, kornizës së tarifimit në Nenet 31 dhe 32, një shtet anëtar mund të kërkoj nga menaxheri i infrastrukturës që të balancoj llogaritë e tij pa financim shtetëror.

*Neni 9*

**Lirimi transparent i borxhit**

1. Duke mos rënë ndesh me rregullat e Bashkimit rreth ndihmës shtetërore dhe në përputhje me Nenin 93, 107 dhe 108 TFEU, shtetet anëtare duhet që të përcaktojnë mekanizma të përshtatshëm për të ndihmuar zvogëlimin e borxhit të ndërmarrjeve në pronësi publike ose të kontrolluara në një nivel i cili nuk nuk pengon menaxhimin e mirë financiar dhe i cili përmirëson gjendjen e tyre financiare.
2. Për qëllimet e përmendura në paragrafin 1, shtetet anëtare mund të kërkojnë një njësi të ndarë për zbutjen të borxhit për t’u vendosur brenda departamenteve të kontabilitetit të ndërmarrjeve të tilla hekurudhore.

Balanci i njësisë mund të ngarkohet me të gjitha kreditë e ngritura nga ndërmarrja hekurudhore, si për të financuar investimet dhe për të mbuluar shpenzimet e tepërta operative që vijnë nga biznesi i transportit hekurudhore apo nga menaxhmenti i infrastrukturës hekrudhore, deri në momentin kur këto borxhe të asgjësohen. Borxhet që vijnë nga operimet e filialeve nuk do të merren parasysh.

1. Paragrafi 1 dhe 2 duhet të aplikohen vetëm për borxhe ose interesa për shkak të borxheve të tilla të shkaktuara nga ndërmarrjet hekurudhore në pronësi publike ose të kontrolluara, nga data e hapjes së tregut, për të gjithë ose një pjese të shërbimeve të transportit hekurudhor në shtetin anëtar në fjalë dhe në çdo rast që nga 15 Marsi i vitit 2001 ose datës së antarësimit në Bashkim për shtetet anëtare të cilat i’u kanë bashkuar Bashkimit pas asaj date.

PJESA 4

*Qasja në shërbimet dhe infrastrukturën hekurudhore*

*Neni 10*

**Kushtete e qasjes në infrastrukturën hekurudhore**

1. Ndërmarrjeve hekurudhore duhet t’u jipet, sipas kushteve të barabarta, jo-diskriminuese dhe transparent, e drejta për qasje në infrastrukturën hekurudhore në të gjitha shtetet anëtare me qëllim të operimit të të gjitha llojeve të shërbimeve për mallrat hekurudhore. Kjo e drejtë duhet të përfshijë qasje në infrastrukturën e cila lidhet me portet detare dhe nëntokësore dhe pajisjet e shërbimeve të tjera të cekura në pikën 2 të Aneksit II, dhe në infrastrukturë e cila shërben ose ka qëllim të shërbejë më shumë se një konsumator të fundit.
2. Ndërmarrjeve hekurudhore duhet t’u jipet e drejta për qasje në infrastrukturën hekurudhore në të gjitha shtetet anëtare me qëllim të operimit të një shërbimi ndërkombëtar të pasagjerëve. Ndërmarrjet hekurudhore duhet që, gjatë kohës së një shërbimi të pasagjerëve ndërkombëtar, të kenë të drejtën që të marrin pasagjerë në çdo stacioni i cili ndodhet gjatë rrugës ndërkombëtare dhe duke i lënë ata prapa në një vend tjetër, duke përfshirë stacionet e vendosura në të njejtin Shtet Anëtar. Ajo e drejtë duhet të përfshijë qasje në atë infrastrukturë që lidhin shërbimet e cekura në pikën 2 të Aneksit II.
3. Pas kërkesës nga autoritetet përkatëse kompetente apo të ndërmarrjeve të interesuara hekurudhore, organi përkatës rregullator ose organet e cekura në Nenin 55 duhet të përcaktojnë nëse qëllimi kryesor i shërbimit është bartja e pasagjerëve ndërmjet stacioneve të vendosura në shtetet e ndryshme anëtare.
4. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore, autoriteteve kompetente dhe ndërmarrjeve hekurudhore dhe bazuar në aktivitetet e rrjetit të cekura në Nenin 57(1), Komisioni duhet të miratoj nga 16 Dhjetori masa të cilat përcaktojnë dtaje rreth procedurës dhe kriterit i cili duhet të ndiqet për aplikimin e paragrafëve 3 të këtij Neni. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).

*Neni 11*

**Limitimi i së drejtës për qasje dhe i së drejtës për marrjen dhe zbritjen e pasagjerëve**

1. Shtetet anëtare mund të kufizojnë të drejtën e qasjes të ofruar në Nenin 10 për shërbimet ndërmjet një vendi të nisjes dhe një destinacioni të cilët janë të mbuluara nga një ose më shumë kontrata për shërbime publike të cilat janë në përputhje me ligjin e Bashkimit. Kufizimet e tilla duhet që të mos kenë efektin e kufizimit të së drejtës për marrjen e pasagjerëve në çfarëdo stacioni i cili ndodhet përgjatë rrugës së një shërbimi ndërkombëtar dhe zbritjen e tyre në ndonjë tjetër, duke përfshirë stacione të cilat ndodhen në të njejtin shtet anëtar, përveq në rastet kur ushtrimi i kësaj të drejte do të rregullonte ekuilibrin ekonomik të një kontrate për shërbimet publike.
2. Nëse do të rregullohej ekuilibri ekonomik i një kontrate për shërbimet publike duhet të përcaktohet nga organi relevant rregullativ, apo organeve të cekura në Nenin 55 në bazë të një analize objektive ekonomike dhe bazuar në kriterin e parapërcaktuar, pas kërkesës nga ndonjë:
3. Autoritet kompetent ose autoritete kompetente të cilat kanë dhënë kontratën për shërbime publike;
4. Ndonjë autoritet i interesuar kompetent me të drejtë për të limituar qasjen sipas këtij Neni;
5. Menaxheri i infrastrukturës;
6. Ndërmarrja hekurudhore e cila lëshon kontratën për shërbime publike.

Autoritetet kompetente dhe ndërmarrjet hekurudhore që ofrojnë shërbime publike duhet t’i ofroj organit ose organeve përkatëse rregullatore informatën e duhur për të kërkuar arritjen e një vendimi. Organi rregullator duhet të konsideroj informatën e ofruar nga këto palë, dhe sipas nevojës, duhet të kërkoj informata përkatëse nga, dhe të inicoi konsultime me të gjitha palët përkatëse, brenda një muaji nga pranimi i kërkesës. Organi rregullator duhet të konsultoj të gjitha palët përkatëse sipas nevojës, dhe duhet të informoj palët përkatëse rreth vendimit të arësyeshëm të tij brenda një kohe të paracaktuar, të arësyeshme, dhe në çdo rast, brenda gjashtë javëve nga pranimi i informacionit përkatës.

1. Organi rregullator duhet të japë arësyet e vendimit të tij dhe të specifikoj periudhën kohore brenda së cilës, dhe kushteve brenda së cilave, secila prej këtyre në vijim mund të kërkoj rishqyrtimin e vendimit:
2. Autoriteti ose autoritetet përkatëse kompetente;
3. Menaxheri i infrastrukturës;
4. Ndërmarrja hekurudhore e cila funksionon me kontratën për shërbimet publike;
5. Ndërmarrja hekurudhore e cila synon të qaset.
6. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore, autoriteteve kompetente dhe ndërmarrjeve hekurudhore dhe bazuar në aktivitetet e rrjetit të cekura në Nenin 57(1), Komisioni duhet të miratoj nga 16 Dhjetori të vitit 2016 masa që përcaktojnë detaje të procedurës dhe kriterin i cili duhet të ndiqet për aplikimin e paragrafëve 1, 2 dhe 3 të këtij Neni. Këto Akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën përgatitore të cekur në Nenin 62(3).
7. Shtetet anëtare munden që gjithshtu të limitojnë të drejtën e marrjes dhe zbritjes së pasagjerëve në stacione brenda Shtetit të njëjtë Anëtar gjaë rrugës së një shërbimi ndërkombëtar të pasagjerëve ku i’u është dhënë një e drejtë e veçantë për të bartur pasagjerët ndërmjet këtyre stacioneve sipas një kontrate koncesioni të dhënë para 4 Dhjetorit të vitit 2007 në bazë të një procedure për të drejtën konkurruese të tenderimit dhe në përputhje me parimet përkatëse të ligjit të Bashkimit. Një limitim i tillë mund të vazhdoj për kohëzgjatjen e kontratës origjinale, ose 15 vite, cilado që të jetë më e shkurtër.
8. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që vendimet e cekura në paragrafët 1, 2, 3 dhe 5 janë subjekt i rishikimt juridik.

*Neni 12*

**Taksat për ndërmarrjet hekurudhore të cilat ofrojnë shërbime për pasagjerët**

1. Duke mos rënë në kundërshtim me Nenin 11(2) shtetet anëtare, sipas kushteve të përcaktuara në këtë Nen, mund të autorizojnë autoritetin përgjegjës për transportin e pasagjerëve hekurudhor që të vëjnë një taksë për ndërmarrjet hekurudhore të cilat ofrojnë shërbime të pasagjerëve për funksionim në rrugët të cilat gjenden brenda juridiksionit të atij autoriteti dhe të cilat funksionojnë ndërmjet dy stacioneve të atij shteti anëtar.

Në atë rast, ndërmarrjet hekurudhore të cilat ofrojnë shërbime të brendshme ose të jashtme të transportit hekurudhor duhet të jenë subjekt i së njëjtës taksë në funksionimin e linjave të cilat ndodhen brenda juridiksionit të atij autoriteti.

1. Taksa ka për qëllim që të kompenzoj autoritetin për obligimet e shërbimit publik të përcaktuar në kontratat për shërbimet publike të dhëna në përputhje me ligjin e Bashkimit. Të ardhurat që vijnë nga një taksë e tillë dhe të paguara si kompenzim nuk duhet të tejkalojnë atë se çka është e nevojshme për të mbuluar të gjitha ose një pjesë së kostos që ndodhin në detyrimet përkatëse të shërbimit publik, duke marrë parasysh faturat përkatëse dhe një fitim të arësyeshëm për përmbushjen e këtyre detyrimeve.
2. Taksa duhet të shqiptohet në përputhje me ligjin e Bashkimit, dhe duhet të respektoj në veçanti parimet e paanshmërise, transparencës, jo-diskriminimit dhe proporcionalitetit, në veçanti ndërmjet çmimit mesatar të shërbimit për pasagjerët dhe nivelin e taksës. Nivelet e përgjithshme të caktuara sipas këtij paragrafi nuk duhet të rrezikojnë qëndrueshmërinë ekonomike të shërbimit të transportit për pasagjerët hekurudhor në të cilën ato janë të vendosura.
3. Autoritetet përkatëse duhet të mbajnë informacionin e nevojshëm për të siguruar që mund të kontrollohet origjina e taksave dhe përdorimit të tyre. Shtete anëtare duhet t’i japin këtë informacion komisionit.
4. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore, autoritetet kompetente dhe ndërmarrjet hekurudhore dhe bazuar në aktivitetet e rrjetit të cekura në Nenin 57(1), Komisioni duhet të miratoj masa që përcaktojnë detaje rreth procedurës dhe kriterit i cili duhet të ndiqet për aplikimin e këtij Neni. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën kontrolluese të cekur në Nenin 62 (3).

*Neni 13*

**Kushtet e qasjes në shërbime**

1. Menaxherët e infrastrukturës duhet t’u ofrojnë të gjitha ndërmarrjeve hekurudhore, në një mënyrë jo-diskriminuese, pakon minimale të qasjes e përcaktuar në pikën 1 të Aneksin II.
2. Operatorët e mjeteve të shërbimit duhet të ofrojnë në një mënyrë jo-diskriminuese për të gjitha qasjet e ndërmarrjeve hekurudhore, duke përfshirë qasjen mbi binarë, në objektet e cekura në pikën 2 të Aneksit II, dhe për shërbimet e ofruara në këto mjete.
3. Për të garantuar një transparencë të plotë dhe qasje jo-diskriminuese në objektet e shërbimit të cekura në pikat 2(a), (b), (c), (d), (g) dhe (i) të Shtojcës II, dhe furnizimi më shërbime në këto mjete ku operator i një furnizimi të tillë është nën kontrollimin direkt ose indirekt të një organi ose kompanie e cila është gjithashtu aktive dhe mban një pozitë dominuese në tregjet nacionale të shërbimeve të transportit hekurudhor për të cilat është përdorur mjeti, operatorët e këtyre mjeteve shërbyese duhet të organizohen në atë mënyrë që të jenë të pavarur nga ky organ ose kompani në termet organizative dhe të vendimmarrjes. Një pavarësi e tillë nuk duhet të përfshijë kërkesën e krijimit të një subjekti të pavarur ligjor për objektet e shërbimit dhe mund të përmbushet brenda organizimit të divizioneve të ndara brenda një subjekti të vetëm ligjor.

Për të gjitha mjetet e shërbimit të cekura në pikën 2 të Aneksit II, operatori dhe organi ose firma duhet të ketë llogari të ndara, duke përfshirë bilancet e ndara të gjendjes dhe llogarite e fitimeve dhe humbjeve.

Kur të jetë siguruar funksionimi i mjetit të shërbimit nga një menaxher i infrastrukturës ose operatori i mjetit të shërbimit është nën kontrollimin direkt ose indirekt të menaxherit të infrastrukturës me kërkesa të përcaktuara në këtë paragraf duhet të konsiderohet se është demonstruar nga përmbushja e kërkesave të përcaktuara në Nenin 7.

1. Kërkesat e ndërmarrjeve hekurudhore për qasje në, dhe ofrim të shërbimeve në mjetet e shërbimit të cekur në pikën 2 të Aneksit II duhet të zgjidhet brenda një limiti të caktuar kohor të përcaktuar nga organi rregullator i cekur në Nenin 55. Kërkesat e tilla mund të refuzohen vetëm në qoftë se ekzistojnë alternativa që lejojnë ata të operojnë me mallra ose shërbime të pasagjerëve në fjalë në linjën e njejtë apo alternative sipas kushteve të pranuara ekonomikisht. Kjo nuk duhet të obligoj operatorin e mjetit të shërbimit që të bëjë investime në burimet ose mjetet në mënyrë që të merren parasysh të gjitha kërkesat nga ndërmarrjet hekurudhore.

Ku kërkesat e ndërmarrjet hekurudhore që kanë të bëjnë me qasje, dhe ofrim të shërbimeve në një mjet shërbimi i menaxhuar nga një operator i mjeteve të shërbimit të cekur në paragrafin 3, operatori i mjetit të shërbimit duhet të arësyetohet në formë të shkruar për çdo vendim për refuzim dhe të sugjeroj alternativa të mundshme për mjetet e tjera.

1. Kur një operator i mjetit për shërbim të cekur në pikën 2 të Aneksit II has në konflikt me kërkesa të ndryshme, duhet të bëjë përpjekje që të përmbush të gjitha kërkesat sa më shpejt që të jetë e mundur. Në qoftë se nuk ekziston asnjë alternativë, dhe nuk është e mundur që të rregulloj të gjitha kërkesat për kapacitetet e mjeteve përkatëse në bazë të nevojave të demonstruara, aplikuesi mund të ankohet tek organi rregullator i cekur në Nenin 55 i cili duhet të shqyrtoj rastin dhe të marrë veprime, kur është e mundur, që të siguroj që një pjesë e përshtatshme e kapacitetit i është dhënë atij aplikuesi.
2. Kur një mjet shërbimi i cekur në pikën 2 të Aneksit II nuk ka qenë në përdorim për së paku dy vite me radhë dhe në interes të ndërmarrjes hekurudhore për qasje në këtë mjet është shprehur për operatorin e atij mjetit të shërbimit në bazë të nevojave të demonstruara, pronari i saj duhet të publikoj funksionimin e mjetit si për qira ose me qira si një strukturë e shërbimit hekurudhor, si tërsi ose si pjesë, përveç nëse operatori i atij mjeti shërbimi demonstron se një proces në vazhdimësi i rikthimit parandalon përdorimin e saj nga një ndërmarrje hekurudhore.
3. Në rastin kur operatori i mjetit për shërbim ofron ndonjërin nga shërbimet e cekura në pikën 3 të Aneksin II si shërbim shtesë, duhet t’u ofroj atyre kërkesën e ndërmarrjeve hekurudhore në një mënyrë jo-diskriminuese.
4. Ndërmarrjet hekurudhore mund të kërkojnë, si shërbime ndihmëse, shërbime të tjera të cekura në pikën 4 të Shojcës II nga menaxheri i infrastrukturës ose nga operatorët e tjerë të mjetit për shërbim. Operatori i mjetit për shërbim nuk është i obliguar që t’i ofroj këto shërbime. Në rastin kur operatori i mjetit për shërbim vendos që të ofroj për të tjerët ndonjërin nga këto shërbime, duhet t’i pajis ata me kërkesë të ndërmarrjeve hekurudhore në një mënyrë jo-diskriminuese.
5. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore dhe operatorëve të mjeteve për shërbim dhe bazuar në aktivitetet e rrjetit të cekura në Nenin 57(1), Komisioni mund të miratoj masa të cilat përcaktojnë detaje të procedurës dhe kriterin i cili duhet ndjekur për qasje në shërbimet të cilat duhet të ofrohen në mjetet për shërbim të cekura në pikën 2 deri në 4 të Aneksit II. Këto Akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).

PJESA 5

***Marrëveshjet ndërkufitare***

*Neni 14*

**Dispozitat e përgjithshme për marrëveshjet ndërkufitare**

1. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që rregullat e përfshira në marrëveshjet ndërkufitare nuk bëjnë diskriminim ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore, ose që kufizojnë lirinë e ndërmarrjeve hekurudhore për të operuar shërbime ndërkufitare.
2. Shtetet anëtare duhet të njoftojnë Komisionin për çfarëdo marrëveshje ndërkufitare nga 16 Qershori i vitit 2013, për marrëveshjet e përfunduara para kësaj date, dhe para përfundimit të tyre për marrëveshjet e reja ose të përtrira ndërmjet shteteve anëtare. Komisioni duhet të vendosë se nëse këto marrëveshje janë në përputhje me ligjin e Bashkimit brenda nëntë muajve të njoftimit për marrëveshjet ë përfunduara para 15 Dhjetorit të vitit 2012 dhe brenda katër muajve të njoftimit për marrëveshje të reja ose të përtrira ndërmjet Shteteve Anëtare. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën konsultative të cekur në Nenin 62(2).
3. Pa rënë ndesh me ndarjen e kompetencës ndërmjet bashkimit dhe shteteve anëtare, në përputhje me ligjin e bashkimit, shtetet anëtare duhet të njoftojnë komisionin për qëllimet e tyre për të hyrë në negociata, dhe për të përfunduar, me marrëveshjet e reja ose të përtrira ndërkufitare ndërmjet Shteteve Anëtare dhe vendeve të treta.
4. Në qoftë se, brenda dy muajve të pranimit të njoftimit të një qëllimi të shteti anëtar për të hyrë në negociata të cekur në paragrafin 2, komisioni konstaton se negociatat ka gjasa të dëmtojnë obejktivat e negociatave të Bashkimit të zhvilluara me vendet e treta në fjalë dhe/ose të çojnë në një marrëveshje e cila nuk është në përputhje me ligjin e bashkimit, duhet të informoj shtetin anëtar në mënyrë të përshtatshme.

Shtetet anëtare duhet të mbajnë komisionin rregullisht të informuar për ndonjë negociatë të tillë dhe, kur është e përshtatshme, të ftoj komisionin që të marrë pjesë si vëzhgues.

1. Shtetet Anëtare duhet të autorizohen për të aplikuar përkohësisht dhe/ose për të përfunduar marrëveshjet e reja ose të përtrira ndërkufitare me vendet e treta, me kusht që ato të jenë në përputhje me ligjin e Bashkimit dhe të mos dëmtojnë objektin dhe qëllimin e politikës së transportit të Bashkimit. Komisioni duhet të miratoj vendime të tilla autorizimi. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën këshilluese të cekur në Nenin 62(2).

PJESA 6

***Detyrat monitoruese të Komisionit***

*Neni 15*

**Fushëveprimi i monitorimit të tregut**

1. Komisioi duhet të bëjë marrëveshje të nevojshme për të monitoruar kushtet teknike dhe ekonomike dhe zhvillimet e tregut në transportin hekurudhor të bashkimit.
2. Në këtë kontekst, komisioni duhet që të përfshijë drejtpërsëdrejti shtetet anëtare, duke përfshirë përfaqësuesit e organeve rregullative të cekur në Nenin 55, dhe përfaqësuesit e sektoreve të përfshirë në punën e tyre, duke përfshirë, kur është e nevojshme, partnerët shoqërorë të sektorit hekurudhor, përdoruesit dhe përfaqësuesit e autoriteteve lokale dhe rajonale, ashtu që të jenë më të aftë të monitorojnë zhvillimin e sektorit hekurudhor dhe evoluimin e tregut, të vlerësojnë efektin e masave të miratuara dhe për të analizuar ndikimin e masave të planifikuara nga komisioni. Kur është e përshtatshme, komisioni duhet që gjithashtu të përfshijë Agjencionin Evropian Hekurudhor, në përputhje me funksionet e saj siç parashikohet në Rregulloren (EC) Nr. 881/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të 29 Prillit të vitit 2004 për krijimin e një Agjencioni Evropian të Hekurudhave (Rregullorja e Agjencionit) (1).
3. Komisioni duhet të monitoroj përdorimin e rrjeteve dhe zhvillimin e kushteve të fushëveprimit në sektorin hekurudhor, në veçanti tarifat infrastrukturore, alokimin e kapacitetit, investimet e bëra në infrastrukturën hekurudhore, zhvillimet sa i përket çmimeve dhe cilësisë së shërbimeve të transporit hekurudhor, shërbimet e transportit hekurudhor të mbuluara nga kontratat për shërbime publike, licensimi dhe shkalla e hapjes së tregut dhe harmonizimit ndërmjet Shteteve Anëtare, zhvillimi i punësimit dhe kushtet e ngjajshme sociale në sektorin hekurudhor. Këto aktivitete monitoruse nuk bien ndesh me aktivitetet e ngjajshme në shtetet anëtare dhe për rolin e partnerëve social.
4. Komisioni duhet t’i raportoj çdo dy vite Parlamentit dhe Këshillit Evropian reth:
5. Zhvillimit të tregut të brendshëm rreth shërbimeve hekurudhore dhe shërbimeve që duhet të ofrohen për ndërmarrjet hekurudhore, siç ceket në Aneksin II;
6. Struktura e kushteve e cekur në paragrafin 3, duke përfshirë shërbimet publike të pasagjerëve nëpërmjet hekurudhës;
7. Gjendja e rrjetit hekurudhor të bashkimit;
8. Shfrytëzimi i të drejtave për qasje;
9. Pengesat në shërbime më efektive hekurudhore;
10. Kufizimet infrastrukturore;
11. Nevoja për legjislacion.
12. Për qëllime të monitorimit të tregut nga komisioni, shtetet anëtare, duke respektuar rolin e partnerëve social, duhet t’i ofrojnë komisionit çdo vit informacion të nevojshëm mbi përdorimin e rrjeteve dhe evoluimin e kushteve në kuadër të sektorin hekurudhor.
13. Komisioni mund të miratoj masa për të siguruar përputhshmëri në obligimet raportuese të shteteve anëtare. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën kontrolluese të cekur në Nenin 62(3).

KAPITULLI III

**LICENCIMI I NDËRMARRJEVE HEKURUDHORE**

PJESA 1

***Autriteti licensues***

*Neni 16*

**Autoriteti licensues**

Secili shtet anëtar duhet që të caktoj një autoritet licensues i cili duhet të jetë përgjegjës për lëshimin e licensave dhe për kryerjen e obligimeve të vendosura nga ky Kapitull.

Autoriteti licensues nuk duhet të ofroj vetë shërbime të transportit hekurudhor dhe duhet të jetë i pavarur nga kompanitë ose subjektet të cilat veprojnë kështu.

PJESA 2

***Kushtet për marrjen e licencës***

*Neni 17*

**Kërkesat e përgjithshme**

1. Një ndërmarrje duhet të ketë të drejtë që të aplikoj për një licencë në shtetin anëtar në të cilin është krijuar.
2. Shtetet anëtare nuk duhet të lëshojnë licence ose zgjasin vlefshmërinë e tyre kur kërkesat e këtij kapitulli nuk nuk përputhen.
3. Një ndërmarrje e cila përpmbush kushtet e përcaktuara në këtë kapitull duhet të autorizohet që të pranoj një licencë.
4. Asnjë ndërmarrje nuk duhet të lejohet që të ofroj shërbime të transportit hekurudhor të përfshira nga ky kapitull përveç nëse u është dhënë licencë e duhur për shërbimet që duhet të ofrohen.

Sidoqoftë, një licencë e tillë, në përmbajtjen e saj, nuk duhet t’i jap të drejtën përdoruesit që të ketë qasje në infrastrukturën hekurudhore.

1. Komisioni duhet të miratoj masa të cilat përcaktojnë detaje për përdorimin e një modeli të përbashkët për licencë dhe, në qoftë se është e nevojshme që të ofroj konkurrencë të drejtë dhe efikase në tregjet e transportit hekurudhor, detaje rreth procedurës e cila duhet të ndiqet për aplikimin e këtij Neni. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën kontrolluese të cekur në Nenin 62(3).

*Neni 18*

**Kushtet për marrjen e një licence**

Ndërmarrjes e cila aplikon për një licencë duhet t’i kërkohet që të jetë në gjendje t’i demostroj autoriteteve licencuese të shteteve të përfshira anëtare para fillimit të aktiviteteve të saj që mundet në çdo kohë të jetë në gjendje t’i përmbushë kushtet që kanë të bëjnë me reputacionin e mirë, përshtatshmërinë financiare, kompetencën profesionale dhe të mbuloj përgjegjësinë e saj civile të cekur në Nenet 19 deri në 22.

Për këto qëllime, secila ndërmarrje e cila aplikon për një licencë duhet të ofroj të gjithë informacionin përkatës.

*Neni 19*

**Kërkesat në lidhje me reputacionin e mirë**

Shtetet anëtare duhet të përcaktojnë kushtet në bazë të cilave kërkesa për reputacion të mirë është përmbushur që të siguroj se një ndërmarrje e cila aplikon për një licencë ose personat përgjegjës për menaxhimin e tij:

1. Nuk kanë qenë të dënuar për vepra të rënda penale, duke përfshirë edhe veprat e natyrës komerciale;
2. Nuk e kanë deklaruar falimentimin;
3. Nuk kanë qenë të dënuar për vepra penale të rënda të përcaktuara në legjislacionin specific të zbatueshme për të transportim;
4. Nuk kanë qenë të dënuar për dështime të rëndë ose të përsëritur për të përmbushur detyrimet sociale ose të punës të ligjit, duke përfshirë obligimet për sigurinë në punë dhe legjislacionin shëndetësor, dhe ligji për detyrimet doganore në rast të ndonjë kompanie që kërkon të operoj transport ndërkufitar të mallrave që është subjekt i procedurave doganore.

*Neni 20*

**Kërkesat që kanë të bëjnë me përputhshmërinë financiare**

1. Kërkesat që kanë të bëjnë me përputhshmërinë financiare duhet të përmbushen kur një ndërmarrje e cila aplikon për një licencë mund të demostroj që do të jetë në gjendje të përmbush obligimet e saja aktuale dhe potenciale, të krijuara sipas supozimeve reale, për një periudhë prej 12 muajve.
2. Autoriteti licencues duhet të verifikoj përshtatshmërinë financiare posaqërisht me anë të llogarive vjetore të një ndërmarrje hekurudhore ose, në rastin e ndërmarrjeve të cilat aplikojnë për një licencë të cilat nuk janë në gjendje që të prezentojnë llogaritë vjetore, një bilanc të gjendjes. Secila ndërmarrje e cila aplikon për një licencë duhet të ofroj së paku të dhënat e cekura në Aneksin III.
3. Autoriteti licencues nuk duhet të marrë parasysh një ndërmarrje e cila aplikon për një licencë që të jetë e aftë financiarisht në qoftë se shumat e paguara apo të përsëritura të tatimeve ose sigurimi shtetëror janë në pronësi si rezultat i asaj veprimtarie të ndërmarrjes.
4. Autoriteti licencues mund të kërkoj dorëzimin e një raporti të auditimit dhe dokumentet e duhura nga një bankë, banka publike e kursimeve, kontabilisti ose auditori. Këto dokumente duhet të përfshijnë informacionin e cekur në Aneksin III.
5. Komisioni duhet të autorizohet që të miratoj akte të deleguara në përputhje me Nenin 60 në lidhje me ndryshimet e caktuara të Shtojcës III. Kështuqë, Aneksi III mund të ndryshohet për të përcaktuar informacionin i cili duhet të dorëzohet nga ndërmarrjet që aplikojnë për një licencë ose që plotësohet duke marrë parasysh përvojën e fituar nga autoritetet e licencimit apo zhvillimi i tregut të transportit hekurudhor.

*Neni 21*

**Kërkesat në lidhje me kompetencën profesionale**

Kërkesat në lidhje me kompetencën profesionale duhet të përmbushen kur një ndërmarrje aplikon për një licencë mund të demostrojë që ka ose do të ketë një organizim menaxherial i cili posedon njohuri dhe eksperiencë të nevojshme për të ushtruar kontroll dhe mbikëqyrje të sigurtë dhe operacionale të llojit të operimeve të specifikuara në licencë.

*Neni 22*

**Kërkesat në lidhje me mbulimin për përgjegjësi civile**

Duke mos rënë ndesh me rregullat e Bashkimit rreth ndihmës Shtetërore dhe në përputhje me Nenet 93, 107 dhe 108 TFEU, një ndërmarrje hekurudhore duhet që të sigurohet në mënyrë të duhur ose të ketë garanci të përshtatshme në kushtet e tregut për të mbuluar, në përputhje me ligjin kombëtar ose ndërkombëtar, detyrimet e saj në rast të aksidenteve, në veçanti lidhur me pasagjerët, bagazheve, mallrave, postës dhe palëve të treta. Pavarësisht këtij obligimi, mund të merren parasysh specifikacionet dhe profili i rrezikut i llojeve të ndryshme të shërbimeve, në veçanti të operimeve hekurudhore për qëllime kulturore ose të trashëgimisë.

PJESA 3

***Vlefshmëria e licencës***

*Neni 23*

**Vlefshmëria kohore dhe hapësinore**

1. Një licencë duhet të jetë e vlefshme përgjatë territorit të bashkimit.
2. Një licencë duhet të jetë e vlefshme për aq sa ndërmarrja hekurudhore t’i përmbushë obligimet e përcaktuara në këtë kapitull. Sidoqoftë, një autoritet licencues mund të marrë masa për një rishikim të rregullt. Në qoftë se është kështu, rishikimi duhet të kryhet së paku çdo pesë vite.
3. Dispozita specifike që ofrojnë ndërprerjen ose revokimin e një licence mund të inkorporohet në vetë licencën.

*Neni 24*

**Licenca, aprovimi, miratimi, pezullimi dhe revokimi i përkohshëm**

1. Në qoftë se ekziston ndonjë dyshim serioz që një ndërmarrje hekurudhore e cila është licencuar përputhet me kërkesat e këtij kapitulli, dhe në veçanti ato të Nenit 18, autoriteti licencues, në çdo kohë, mund të kontrolloj nëse ndërmarrja hekurudhore përputhet me këto kërkesa apo jo.

Kur një autoritet licencues është siguruar që një ndërmarrje hekurudhore nuk mund t’i përmbushë këto kërkesa, duhet të suspendohet ose t’i merret licenca.

1. Kur autoriteti licencues i një shteti anëtar është siguruar që ekziston një dyshim serioz në lidhje me përputhjet me kërkesat e përcaktuara në këtë kapitull në pjesën e një ndërmarrje hekurudhore të cilës i’u është lëshuar nga autoriteti licencues i një shteti tjetër anëtar, duhet të informoj autoritetin e fundit menjëherë.
2. Pavarësisht paragrafit 1, ku një licencë të jetë pezulluar ose hequr nga vendet që nuk janë përputhur me kërkesat e përshtatshmërisë financiare, autoriteti licencues mund të japë një licence të përkohshme deri në njohjen e ndërmarrjes hekurudhore, me kusht që të mos rrezikohet siguria. Një licencë e përkohshme duhet që mos të jetë e vlefshme për më shumë së gjashtë muaj pas datës së lëshimit të saj.
3. Në rastin kur një ndërmarrje hekurudhore ka ndaluar operimet për gjashtë muaj ose ka filluar operimet brenda gjashtë muajve të dhënjes së licencës, autoriteti licencues mund të vendos që licenca do të kërkohet që të ridorëzohet për aprovim ose të pezullohet.

Për sa i përket fillimit të aktiviteteve, ndërmarrja hekurudhore mund të kërkoj për një periudhë më të gjatë që të rregullohet, duke marrë parasysh natyrën specifike të shërbimit i cili duhet të ofrohet.

1. Në rast të ndonjë ndryshimi i cili ndikon në situatën ligjore të një ndërmarrjeje dhe, në veçanti, në rast të një bashkimi ose marrjes së kontrollit, autoriteti licencues mund të vendos që licenca duhet të ridorëzohet për aprovim. Ndërmarrja hekurudhore në fjalë mund t’i vazhdoj operimet, përveç nëse autoriteti licencues vendos që siguria është rezikuar. Në këtë rast duhet të krijohen kushte për dhënien e një vendimi të tillë.
2. Kur një ndërmarrje hekurudhore ka për qëllim të ndryshoj në mënyrë të konsiderueshme ose t’i vazhdoj aktivitetet e saj, licenca e saj duhet t’i ridorëzohet autoritetit licencues për rishikim.
3. Një autoritet licencues nuk duhet t’i lejoj ndërmarrjes hekurudhore kundër të cilit procedura e falimentimit ose procedura të ngjajshme kanë filluar të mbajnë licencën e saj në qoftë se ai autoritet është i bindur që nuk ekziston asnjë prespektivë realiste të ristrukturimit të kënaqshëm financiar brenda një periudhe të arësyeshme kohore.
4. Në rastin kur një autoritet licencues lëshon, pezullon, shfuqizon ose ndryshon një licencë, duhet që menjëherë të informoj Agjencionin Evropian të Hekurudhave në mënyrë të duhur. Agjencioni Evropian i Hekurudhave duhet të informoj autoritetet licencuese të shteteve të tjera anëtare menjëherë.

*Neni 25*

**Procedura e dhënies së licencave**

1. Procedurat për dhënien e licencave duhet të bëhen publike nga shteti i përfshirë anëtar, i cili duhet të informoj komisionin e tij.
2. Autoriteti licencues duhet të marrë një vendim rreth një aplikimi sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më vonë se tre muaj pasi që të jenë dorëzuar të gjitha informatat përkatëse, sidomos të dhënat e cekura në Aneksin III. Autoriteti licencues duhet të marrë parasysh të gjitha informatat në dispozicion. Vendimi duhet t’i komunikohet ndërmarrjes e cila aplikon për një licencë pa vonesë. Një refuzim duhet të theksoj ato çështje në të cilat është bazuar.
3. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që vendimet e autoriteteve licencuese të jenë subjekt i një shqyrtimi gjyqësor.

KAPITULLI IV

**CAKTIMI I TARIFAVE PËR PËRDORIMIN E INFRASTRUKTURËS HEKURUDHORE DHE ALOKIMIT PËR KAPACITETIN E INFRASTRUKTURËS HEKURUDHORE**

PJESA 1

***Parimet e përgjithshme***

*Neni 26*

**Përdorimi efikas i kapacitetit të infrastrukturës**

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që skemat e alokimit të kapacitetit për infrastrukturën hekurudhore i ndjekin parimet e përcaktuara në këtë Direktivë dhe kështu të lejoj menaxherin e infrastrukturës të tregtoj dhe të krijoj përdorim optimal efektiv të kapacitetit në dispozicion të infrastrukturës.

*Neni 27*

**Ekspozeu i Rrjetit**

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet, pas konsultimit me palët e interesuara, që të krijoj dhe publikoj një ekspoze të rrjetit i cili duhet të jetë në dispozicion kundër pagesës së një tarife e cila duhet që të mos e kaloj koston e publikimit të atij ekspozeu. Ekspozeu i rrjetit duhet të publikohet në më së paku dy gjuhë zyrtare të Bashkimit. Përmbajtja e ekspozeut të rrjetit duhet të jetë në dispozicion pa pagesë në formatin elektronik në portalin e internetit të menaxherit të infrastrukturës dhe i qasshëm përmes një portali të të zakonshëm internet. Ai portal interneti duhet të krijohet nga menaxherët e infrastrukturës në kornizën e kooperimit të tyre në përputhje me Nenet 37 dhe 40.
2. Eksozeu i rrjetit duhet të krijoj natyrën e infrastrukturës e cila është në dispozicion për ndërmarrjet hekurudhore, dhe të përmbaj informata që përcaktojnë kushtet për qasje në infrastrukturën përkatëse hekurudhore. Ekspozeu i rrjetit duhet që gjithashtu të përmbaj informata që përcaktojnë kushtet për qasje në objektet e shërbimit të lidhura me rrjetin e menaxherit të infrastructures, dhe për ofrim të shërbimeve në këto objekte, ose të sygjeroj një faqe interneti ku mund të merren informata të tilla pa pagesë në formatin elektronik. Përmbajtja e Ekspozeut të Rrjetit është përcaktuar në Aneksin IV.
3. Ekspozeu i rrejtit duhet të freskohet me të dhëna të reja dhe të ndryshohet sipas nevojës.
4. Ekspozeu i rrjetit duhet të publikohet jo më vonë së katër muaj para datës së fundit për kërkesa rreth kapacitetit të infrastrukturës.

*Neni 28*

**Marrëveshjet ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore dhe menaxherëve të infrastrukturës**

Çdo ndërmarrje hekurudhore e angazhuar në shërbimet e transportit hekurudhor duhet të nxjerr marrëveshje të nevojshme sipas ligjit publik ose privat me menaxherët e infrastrukturës së infrastrukturës së përdorur hekurudhore. Kushtet që qojnë në marrëveshje të tilla duhet të jenë jo-diskriminuese dhe transparent, në përputhje me këtë Direktivë.

PJESA 2

***Tarifat infrastrukturore dhe të shërbimit***

*Neni 29*

**Krijimin, përcaktimin dhe mbledhjen e tarifave**

1. Shtetet anëtare duhet të krijojnë një kornizë tarifimi duke respektuar pavarësinë e menaxhmentit të përcaktuar në Nenin 4.

Subjekt i këtij kushti, shtetet anëtare duhet që gjithashtu të krijojnë rregulla të veçanta tarifimi ose dërgoj kompetenca të tilla për menaxherin e infrastrukturës.

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që ekspozeu i rrjetit të përmbajë kornizën tarifore dhe rregulla tarifimi ose të përfshij një faqe interneti ku janë publikuar korniza tarifore dhe rregullat e tarifimit.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të përcaktoj dhe të mbledh pagesën për përdorimin e infrastrukturës në përputhje me kornizën e krijuar tarifuese dhe rregullat e tarifimit.

Pa rënë në kundërshtim me pavarësinë e menaxhmentiti të përcaktuar në Nenin 4 dhe me kusht që e drejta i’u është besuar dretpërsëdrejti me ligjin kushtetues para 15 Dhjetorit të vitit 2010, parlamenti shtetëror mund të ketë të drejtën e mbikëqyrjes dhe, kur është e nevojshme, të rishikoj nivelin e tarifave të përcaktuara nga menaxheri i infrastrukturës. Çfarëdo rishikimi i tillë duhet të siguroj që tarifat përputhen më këtë Direktivë, korniza e krijuar tarifuese dhe rregullat e tarifimit.

1. Përveq kur marrëveshjet e veçanta të bëhen sipas Nenit 32(3), menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojnë që skema tarifuese në shfrytëzim është bazuar në parimet e njejta mbi të gjithë rrjetin e tyre.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojnë që aplikimi i skemave tarifore rezultojnë në tarifa ekuivalente dhe jo-diskriminuese për ndërmarrje të ndryshme hekurudhore që kryejnë shërbime të një natyre ekuivalente në një pjesë të njëjtë të tregut dhe që tarifat e aplikuara aktualisht përputhen me rregullat e përcaktuara në ekspozeun e rrjetit.
3. Një menaxher i infrastrukturës duhet të respektoj konfidencialitetin komercial të informacionit të ofruar për të nga aplikantët.

*Neni 30*

**Kostoja dhe llogaritë infrastrukturore**

1. Menaxherët e infrastrukturës të nxiten, duke pasur parasysh sigurinë rreth mirëmbajtjes dhe përmirësimit të kualitetit të shërbimit infrastrukturor, për të reduktuar kostot e sigurimit të infrastrukturës dhe nivelin e tarifës së qasjes.
2. Pa rënë në kundërshtim me kompetencën e tyre në lidhje me planifikimin dhe financimin e infrastrukturës hekurudhore, dhe të parimeve buxhetore të anualitetit, sipas rastit, shtetet anëtare duhet të sigurojnë që një marrëveshje kontraktuale, duke përmbushur parimet kryesore dhe parametrat e përcaktuar në Aneksin V, është konstatuar ndërmjet autoritetit kompetent dhe menaxherit të infrastrukturës që përfshinë një periudhë prej jo më pak se pesë vitesh.

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që marrëveshjet kontraktuale hyrë në fuqi që nga 15 Dhjetori i vitit 2012 të ndryshohen, në qoftëse është e nevojshme, për t’i përshtatur me këtë Direktivë në bazë të ndryshimeve të tyre, ose më së voni më 16 Qershor 2015.

1. Shtetet anëtare duhet të stimulojnë, siç ceken në paragrafin 1, përmes një marrëveshje kontraktuale të cekur në paragrafin 2 ose përmes masave rregullatore apo përmes një kombinimi të stimujve për të reduktuar kostot në marrëveshjen kontraktuale dhe nivelin e tarifave përmes masave rregullatore.
2. Në qoftë se një shtet anëtar vendos që të ofroj stimuj siç ceket në paragrafin 1 përmes masave rregullatore, kjo duhet të bazohet në analizat e reduktimet e arritshme të kostots. Kjo duhet të mos bie ndesh me kompetencat e organit rregullator për rishikimin e tarifave të cekura në Nenin 56.
3. Termet e marrëveshjes kontraktuale të cekura në paragrafin 2 dhe struktura e pagesave duke u pajtuar për sigurimin e fondeve për menaxherin e infrastrukturës duhet të dakordohen paraprakisht në mënyrë që të mbulojnë tërë periudhën e kontratës.
4. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që aplikantëtdhe aplikantët potencial, me kërkesë të tyre, të informohen nga autoriteti kompetent dhe menaxheri i infrastrukturës dhe janë dhënë mundësitë që të shprehin pikëpamjet e tyre në lidhje me përmbajtjen e marrëveshjes kontraktuale para se të nënshkruhet. Marrëveshja kontraktuale duhet të publikohet brenda një muaji pasi të jetë përfunduar.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të siguroj përputhshmëri ndërmjet dispozitave të marrëveshjes kontraktuale dhe planit të biznesit.

1. Menaxherët e infrastrukturës duhet të krijojnë dhe të mirëmbajnë një regjistër të aseteve të tyre dhe aseteve për të cilat ata janë përgjegjës t’i menaxhojnë të cilat do të përdoreshin për të vlerësuar financimin e nevojshëm për riparimin ose zëvendësimin e tyre. Kjo duhet të shoqërohet me detaje të shpenzimeve për ripërtrirjen dhe përmirësimin e infrastrukturës.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të krijojnë një metodë për shpenzimet e përpjestimit të kategorive të ndryshme të shërbimeve të ofruara për ndërmarrjet hekurudhore. Shtetet anëtare mund të kërkojnë miratim të mëhershëm. Ajo metodë duhet të rifreskohet herë pas here në bazë të praktikave më të mira ndërkombëtare.

*Neni 31*

**Parimet e tarifimit**

1. Tarifat për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore dhe të mjeteve të shërbimit duhet t’i paguhen menaxherit të infrastrukturës përkatësisht operatorit të mjetit të shërbimit dhe të përdoret për të financuar biznesin e tyre.
2. Shtetet anëtare duhet të kërkojnë nga menaxheri i infrastrukturës dhe operatori i mjetit për shërbim që t’i ofroj organit rregullator të gjithë informacionin rreth taksave të shqiptuara në mënyrë që t’i lejoj organit rregullator t’i kryej funksionet e tija siç parashihet në Nenin 56. Menaxheri i infrastrukturës dhe operatori i mjetit për shërbim, sa i përket tij, duhet të jetë në gjendje që t’i demostroj ndërmarrjeve hekurudhore që infrastruktura dhe tarifat e shërbimit tanimë të faturuara në ndërmarrjen hekurudhore sipas Nenit 30 deri 37 përputhen me metodologjinë, rregullat dhe, kur kërkohet, masat e përcaktuar në ekspozeun e rrjetit.
3. Duke mos rënë ndesh me paragrafin 4 ose 5 të këtij Neni ose të Nenit 32, tarifat për pakon minimale të qasjes dhe për qasje në infrastrukturë që lidh objektet e shërbimit duhet të përcaktohet në një kosto e cila është shkaktuar drejtpërsëdrejti si rezultat i operimit të shërbimit me trena.

Para 16 Qershorit të vitit 2015, komisioni duhet të miratoj masa të cilat përcaktojnë modalitete për llogaritjen e kostos e cila shkaktohet drejtpërsëdrejti si rezultat i operimit të trenit. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).

Menaxheri i infrastrukturës mund të vendos që gradualisht të miratoj këto modalitete gjatë një periudhe prej jo më shumë se katër vite pas hyrjes në fuqi të këtyre akteve implementuese.

1. Tarifat infrastrukturore të cekura në paragrafin 3 mund të përfshijnë një tarifë e cila reflekton mungesën e kapacitetit të seksionit të identifikuar të infrastrukturës gjatë periudhave të ngarkesës së trafikut.
2. Tarifat infrastrukturore të cekura në paragrafin 3 mund të ndryshohen duke marrë parasysh koston e efekteve mjedisore të shkaktuar nga operimi i trenit. Çfarëdo ndryshimi i tillë duhet të diferencohet sipas rëndësisë së efektit të shkaktuar.

Bazuar në eksperiencën e marrë nga menaxherët e infrastrukturës, ndërmarrjet hekurudhore, organet rregullatore dhe autoritetet kompetente, si dhe njohja e skemave ekzistuese në diferencimin e zhurmës, komisioni duhet të miratoj masa implementuese që përcaktojnë modalitete që duhet ndjekur për aplikimin e tarifimit për koston e efektit të zhurmës duke përfshirë kohëzgjatjen e aplikimit të saj dhe mundësinë e ndarjes së tarifave infrastrukturore për të marrë parasysh, kur është e nevojshme, ndjeshmërinë e zonës së prekur, në veçanti në aspektin e madhësisë së popullatës së prekur dhe përbërjes së trenit me një ndikim në nivelin e emetimit të zhurmës. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3). Ato nuk duhet të ndikojnë në dëmtimin e panevojshëm të konkurrencës ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore ose të ndikoj në konkurrencën e përgjithshme të sektorit hekurudhor.

Çfarëdo modifikimi i tillë i tarifave infrastrukturore, duke marrë parasysh koston e efektit të zhurmës, duhet të mbështesë ripërshtatjen e vagonëve me teknologjinë e sotme ekonomikisht të qëndrueshme për ndaljen e zhurmës.

Llogaritja e kostots mjedisore e cila rezulton në një rritje të të ardhurave të përgjithshme që mbledhet tek menaxheri i infrastrukturës megjithatë, duhet që të lejohet vetëm në qoftë se aplikohet një llogaritje e tillë tek transporti i mallrave rrugore në përputhje me ligjin e bashkimit.

Në qoftë se llogaritjae kostove mjedisore sjell të ardhura shtesë, duhet të jetë për shtetet anëtare të vendos se si do të përdoren të ardhurat shtesë.

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që informacioni i nevojshëm është mbajtur dhe që origjina e tarifimit të kostove mjedisore dhe aplikimi i saj mund të ndiqen. Shtetet anëtare duhet t’i ofrojnë Komisionit këtë informacion me kërkesë.

1. Për të shmangur luhatjet e padëshiruara joproporcionale, tarifat e cekura në paragrafët 3, 4 dhe 5 mund të jenë mesatare gjatë një përhapje të arësyeshme të kohës dhe shërbimit të trenave. Megjithatë, përmasat relative të tarifës infrastrukturore duhet të lidhen me kostot shërbimeve që i ngarkohen.
2. Tarifa e shqiptuar për qasje mbi binarë brenda mjeteve të shërbimit të cekura në pikën 2 të Aneksit II, dhe orfimi i shërbimeve me mjete të tilla, nuk duhet të tejkaloj koston e dhënies së tij, plus një përfitimi të arësyeshëm.
3. Kur shërbimet e radhitura në pikat 2 dhe 4 të Aneksit II, si shërbim shtesë dhe ndihmës janë ofruar nga vetëm një furnizues, tarifa e shqiptuar për një shërbim të tillë nuk duhet të tejkaloj koston e ofrimit të tij, dhe një përfitim të arësyeshëm.
4. Tarifat mund të vihen për kapacitetin e përdorur për qëllim të mirëmbajtjes infrastrukturore. Tarifat e tilla nuk duhet të tejkalojnë humbjen neto të të ardhurave të menaxherit të infrastrukturës të shkaktuara nga mirëmbajtja.
5. Operatori i mjetit për ofrimin e shërbimeve të cekura në pikat 2, 3 dhe 4 të Aneksit II duhet t’i ofroj menaxherit të infrastrukturës informacione rreth tarifave që duhet të përfshihen në ekspozeun e rrjetit ose duhet të formoj një faqe interneti ku një informacion i tillë të jetë në dispozicion falas dhe në formatin elektronik në përputhje me Nenin 27.

*Neni 32*

**Përjashtimet tek rregullat e tarifimit**

1. Në mënyrë që të fitohet një rimëkëmbje e plotë e kostove të shkaktuara nga menaxheri i infrastrukturës një Shtet Anëtar, në qoftë se tregu mund t’a përballoj këtë, mund të vë ngritje të çmimeve në bazë të parimeve efikasë, transparente dhe jo-diskriminuese të segmenteve të tregut hekurudhor. Sistemi i tarifimit duhet të respektoj rritje e produktivitetit të arritur nga ndërmarrjet hekurudhore.

Niveli i tarifave, sidoqoftë, nuk mund të tejkaloj përdorimin e infrastrukturës nga segmentet e infrastrukturës të cilat mund të paguajnë së paku koston e cila është shkaktuar dretpërsëdrejti si rezultat i operimit të shërbimeve hekurudhore, plus një normë kthimi të cilën mund t’a përballoj tregu.

Para së të aprovohet vënia e këtyre ngritjeve të çmimit, shtetet anëtare duhet të sigurojnë që menaxherët e infrastrukturës vlerësojnë rëndësinë e tyre për segmente të caktuara të tregut, duke pasur marasyshë së paku palët e cekura në pikën 1 të Aneksit VI dhe ruajtjen e atyre relevante. Lista e segmenteve të tregut e përcaktuar nga menaxherët e infrastrukturës duhet të përmbajë së paku këto tri segmente: shërbimet e mallrave, shërbimet e pasagjerëve brenda kornizës së kontratës për shërbimet publike dhe shërbimeve të tjera për pasagjerë.

Menaxherët e infrastrukturës më tej mund të vazhdojnë t’i ndajë segmentet e tregut mallrave apo udhëtarëve të transportuar.

Duhet që gjithashtu të përcaktohen segmentet e tregut në të cilat ndërmarrjet hekurudhore nuk janë momentalisht duke operuar por mund të ofrojnë shërbime gjatë periudhës së vlefshmërisë së sistemit të tarifimit. Menaxheri i infrastrukturës nuk duhet të përfshijë një rritje çmimi në sistemin e tarifimit për ato segmente të tregut.

Lista e segmenteve të tregut duhet të publikohet në ekspozeun e rrjetit dhe duhet të rishikohet së paku çdo pesë vite. Organi rregullator i cekur në Nenin 55 duhet të kontrolloj që ajo listë është në përputhje me Nenin 56.

1. Për bartjen e mallrave nga vendet e treta që veprojnë në një rrjet diametri i trasesë është ndryshe nga rrjeti kryesor hekurudhor brenda bashkimit, menaxherët e infrastrukturës mund të vendosin tarifa të larta në mënyrë që të fitojnë rimëkëmbje të plotë të kostos së shpenzimeve të bëra.
2. Për projektet specifike të investimeve të së ardhmes të cilat janë përfunduar pas vitit 1988, menaxheri i infrastrukturës mund të vendos tarifa më të larta në bazë të shpenzimeve afatgjate të projekteve të tilla në qoftë se ato rrisin efikasitetin ose kosto-efektivitetin ose që të dyja dhe nuk mund të jenë ose të ndërmerren ndryshe. Një marrëveshje të tillë tarifimi mund që gjithashtu të përfshijë marrëveshje për ndarjen e rrezikut që ka të bëjë me investimet e reja.
3. Tarifat infrastruturore për përdorimin e koridoreve hekurudhore të cilat janë specifikuar në Vendimin e Komisionit 2009/561/EC (1) duhet të përcaktohen në mënyrë që të nxisin pajisjen e trenave me ETCS në harmoni me verzionin e miratuar nga Vendimi i Komisionit 2008/386/EC (2) dhe verzioneve të tjera të ardhshme. Një diferencim i tillë nuk duhet të ndikoj në asnjë ndryshim të plotë në të hyrat për menaxherin e infrastrukturës.

Pavarësisht këtij obligimi, shtetet anëtare mund të vendosin që ky diferencim i tarifave infrastrukturore nuk aplikohet në linjat hekurudhore të specifikuara në Vendimin 2009/561/EC në të cilin mund të lëvizin vetëm ata trena të cilët janë të pajisur me ETCS.

Shtetet Anëtare mund të vendosin që të vazhdojnë këtë diferencim në linjat hekurudhore jo të specifikuara në Vendimin 2009/561/EC.

Para 16 Qershorit të vitit 2015 dhe pas një vlerësimi të ndikimit, komisioni duhet të miratoj masa që përcaktojnë modalitete që duhet ndjekur në aplikimin e diferencimit të tarifës infrastrukturore sipas një kornize kohore në përputhje me Planin Zvillimor Evropian ERTMS të krijuar sipas Vendimit 2009/561/EC dhe duke siguruar që nuk rezulton në ndonjë ndryshim të plotë në të ardhurat e menaxherit të infrastrukturës. Këto masa implementimi duhet të miratojnë modalitetet e diferencimit të aplikueshme tek trenat që operojnë shërbime lokale dhe regjionale që përdorin një pjesë të limituar të koridoreve hekurudhore të specifikuara në Vendimin 2009/561/EC. Këto akte implementimi duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3). Ato nuk duhet të rezultojnë në dëmtimin e panevojshëm të konkurrencës ndërmjet ndërmarrjeve hekurudhore ose të ndikoj në konkurrencën e përgjithshme të sektorit hekurudhor.

1. Për të ndaluar diskriminimin, shtetet anëtare duhet të sigurojnë që çfarëdo tarife mesatare dhe menaxheriale të dhënë menaxherëve të infrastrukturës për përdorim ekuivalent të infrastrukturës së tij janë të krahasueshme dhe ai shërbim i krahasueshëm në segmentin e njëjtë të tregut janë subjekt i tarifave të njëjta. Menaxheri i infrastrukturës duhet të paraqes në ekspozeun e rrjetit që sistemi i tarifimit i plotëson këto kërkesa për aq kohë sa kjo mund të bëhet pa zbuluar të dhënat konfidenciale të biznesit.
2. Në qoftë se një menaxher i infrastrukturës synon të ndryshoj elementet esenciale të sistemit të tarifimit të cekur në paragrafin 1 të këtij Neni, duhet t’i bëjë ato publike së paku tre muaj përpara afatit të fundit për publikin të ekspozeut të rrjetit sipas Nenit 27(4).

*Neni 33*

**Zbritjet**

1. Duke mos rënë në kundërshtim me Nenet 101, 102, 106 dhe 107 TFEU dhe pavarësisht parimit të drejtpërdrejt të kostostos së përcaktuar në Nenin 31(3) të kësaj Direktive, çfarëdo zbritje në taksat e vëna për një ndërmarrje hekurudhore nga menaxheri i infrastrukturës, për çfarëdo shërbimi, duhet të përputhet me kriterin e përcaktuar në këtë Nen.
2. Me përjashtim të paragrafit 3, zbritjet duhet të limitohen në ruajtjet momentale të kostos administrative për menaxherin e infrastrukturës. Në përcaktimin e nivelit të zbritjes, asnjë llogari nuk mund të merret nga kursimet e kostos tashmë të përvetësuar në pagesën e vënë.
3. Menaxherët e infrastrukturës mund të përfshijnë skema të qasshme për të gjthë përdoruesit e infrastrukturës, për flukset e veçanta të trafikut, dhënien e zbritjeve me kohë të kufizuar për të inkurajuar zhvillimin e shërbimeve të reja hekurudhore, ose zbritjet që inkurajojnë përdorimin e linjave që konsiderohen më pak të shfrytëzueshme.
4. Zbritjet mund lidhen vetëm me taksat e vëna për një pjesë të caktuar të infrastrukturës.
5. Skemat e ngjajshme të zbritjeve duhet të aplikohen për shërbime të njëjta. Skemat e zbritjes duhet të aplikohen në mënyrë jo-diskriminuese tek secila ndërmarrje hekurudhore.

*Neni 34*

**Skemat e kompensimit për kostot e papaguara mjedisore, të aksidentit dhe infrastrukturës**

1. Shtet anëtare mund të vënë një skemë të kufizuar kohore për përdorimin e infrastrurës hekurudhore për koston e papaguar mjedisore, të aksidenteve dhe të infrastrukturës së mënyrave konkurente të transportit për aq kohë sa këto kosto të tejkalojnë koston ekuivalente të hekurudhës.
2. Kur një ndërmarrje hekurudhore pranon një kompenzim gëzon një të drejtë ekskluzive, kompenzimi duhet të shoqërohet nga përfitimet e krahasueshmë të përdoruesve.
3. Metoda e përdorur dhe llogaritjet e bëra duhet të jenë të qasshme për publikun. Duhet të jetë e mundshme në veçanti që të demonstroj kostot specifike të tarifës së papaguar të infrastrukturës së transportit konkurrent të cilat janë larguar dhe për të siguruar që skema është dhënë në kushte jo-diskriminuese për ndërmarrjet.
4. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që skema është në pajtueshmëri në Nenet 93, 107 dhe 108 TFEU.

*Neni 35*

**Skema e performancës**

1. Skemat tarifore të infrastrukturës duhet të inkurajojnë ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherin e infrastrukturës për të minimizuar dëmtimet dhe për të përmirësuar performancën e rrejtit hekurudhor përmes një skeme të performancës. Kjo skemë mund të përfshij dënime për veprimet të cilat ndërprejnë operimin e rrjetit, kompenzimi për ndërmarrjet të cilat vuajnë nga ndërprerja dhe bonuset që shpërblejnë performancën më të mirë se që është planifikuar.
2. Parimet themelore të skemës së performancës siç radhitën në pikën 2 të Aneksit VI duhet të aplikohen në rrjet.
3. Komisioni duhet të autorizohet në mënyrë që të miratoj akte të deleguara në përputhje me Nenin 60 në lidhje me ndryshimet tek pika 2(c) e Aneksit VI. Kështu pika 2(c) e Aneksit VI, mund të ndryshohet në kuadër të zhvillimit të tregut hekurudhore dhe eksperiencës së fituar nga organet rregullatore të cekura në Nenin 55, menaxherët e infrastrukturës dhe ndërmarrjet hekurudhore. Ndryshimet e tilla duhet të përshtaten me nivelin e pengesës tek praktikat më të mira të zhvilluara nga ana e industrisë.

*Neni 36*

**Tarifat e rezervimit**

Menaxherët e infrastrukturës mund të vënë një taksë të përshtatshme për kapacitetin i cili është alokuar por që nuk është përdorur. Ajo taksë jo e përdorshme duhet të stimuloj përdorim efikas të kapacitetit. Vënia e një takse të tillë për aplikantët të cilët kanë ndarë një binarë të trenit duhet të jenë të detyrueshme në rast të dështimit të tyre të rregullt për të përdorur binarin e ndarë ose një pjesë të tyre. Për vënien e kësaj takse, menaxherët e infrastrukturës duhet të publikojnë në ekspozeun e tyre të rrjetit kriterin e përcaktimit të një dështimi të tillë në përdorim. Organi rregullator i cekur në Nenin 55 duhet të kontrolloj kritere të tilla në përputhje me Nenin 56. Pagesat për këtë taksë duhet të bëhen qoftë nga aplikanti ose nga ndërmarrja hekurudhore e emëruar në përputhje me Nenin 41 (1). Menaxheri i infrastrukturës duhet që gjithmonë të jetë i gatshëm që të informoj çfarëdo pale të interesuar për kapacitetin e infrastrukturës i cili tashmë është ndarë për përdoruesin e ndërmarrjeve hekurudhore.

*Neni 37*

**Bashkëpunimi në lidhje me sistemet e tarifimit në më shumë se një rrjet**

1. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që menaxherët e infrastrukturës bashkëpunojnë për të mundësuar aplikimin e skemave efikase të tarifimit, dhe lidhen për të koordinuar skemat e tarifimit ose të pagesat për operim të shërbimeve të trenit të cilat kalojnë më shumë se një rrjet infrastrukturor të sistemit hekurudhor brenda Bashkimit. Menaxherët e infrastrukturës duhet që, në veçanti, të kenë për synim që të garantojnë konkurrencë optimale të shërbimeve hekurudhore ndërkombëtare dhe të sigurojnë përdorimin efikas të rrjeteve hekurudhore. Për këtë arësye ata duhet të krijojnë procedura të duhura, që i nënshtrohen rregullave të përcaktuara në këtë Direktivë.
2. Për qëllim të paragrafit 1 të këtij Neni, shtetet anëtare duhet të sigurojnë që menaxherët e infrastrukturës bashkëpunojnë për të mundësuar rritje, siç ceket në Nenin 32, dhe skemat e performancës, siç ceket në Nenin 35, për t’u aplikuar në mënyrë efikase, për kalimin e trafikut më shumë se një rrjet të sistemit hekurudhor brenda bashkimit.

PJESA 3

***Alokimi e kapacitetit të infrastrukturës***

*Neni 38*

**Cilësia e kapacitetit**

1. Kapaciteti i infrastrukturës duhet të alokohet nga një menaxher i infrastrukturës. Pasi që t’i ndahet një aplikanti, nuk duhet të transferohet nga pranuesi në një ndërmarrje tjetër ose shërbim.

Duhet të ndalohet çfarëdo tregtie në kapacitetin e infrastrukturës dhe duhet të çoj në heqje nga ndajrja e mëtejme e kapacitetit.

Përdorimi i kapacitetit nga një ndërmarrje hekurudhore që kryejn biznesin e një aplikuesi i cili nuk është ndërmarrje hekurudhore nuk duhet të konsiderohet si transfer.

1. E drejta për përdorim kapacitet specifik të infrastrukturës në formën e një traseje të trenit mund t’i jipet një aplikuesi prej një periudhe me kohëszgjatje maksimale të orarit të punës.

Një menaxher i infrastrukturës dhe një aplikant mund të futet brenda një marrëveshje kornizë siç përcaktohet në Nenin 42 për përdorimin e kapacitetit në infrastrukturën përkatëse hekurudhore për një kohë më të gjatë se një periudhë të orarit të punës.

1. Të drejtat përkatëse dhe obligimet e menaxherëve të infrastrukturës dhe aplikuesit në lidhje me çfarëdo alokimi të kapacitetit duhet të përcaktohet në kontrata ose në legjislacionin e shteteve anëtare.
2. Kur një aplikant ka për qëllim të kërkoj kapacitet të infrastrukturës me qëllim të operimit të një shërbimi ndërkombëtar për pasagjerë, duhet të informoj menaxherët e infrastrukturës dhe organet e përfshira rregullatore. Në mënyrë që t’u mundësohet qasja kur qëllimi i shërbimit ndërkombëtar është që të bartë pasagjerët në një linjë ndërmjet stacioneve të vendosura në Shtete të ndryshme Anëtare, dhe çfarëdo ndikimi potencial ekonomik është në kontratat ekzistuese të shërbimit publik, organet rregullatore duhet të sigurojnë që çdo autoritet kompetent i cili ka ofruar një shërbim për pasagjerët hekurudhor në atë linjë të përkufizuar në një kontratë për shërbimin publik, është informuar çdo autoritet tjetër kompetent i interesuar me të drejtën për të kufizuar qasjen sipas Nenit 11 dhe çdo ndërmarrje hekurudhore e cila përmbushë kontratën për shërbimet publlike në linjën e atij shërbimi ndërkombëtar për pasagjerët hekudhor.

*Neni 39*

**Alokimi i kapacitetit**

1. Shtetet anëtare mund të formulojnë një kornizë për alokimin e subjektit të kapacitetit të infrastrukturës për gjendjen e pavarësisë së menaxhimit të përcaktuar në Nenin 4. Duhet të përcaktohen rregulla të veçanta për ndarjen e kapacitetit. Menaxheri i infrastrukturës duhet të siguroj që kapaciteti i infrastrukturës është alokuar në një mënyrë të drejtë dhe jo-diskriminuese dhe në përputhje me ligjin e Bashkimit.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të respektoj konfidencialitetin komercial për informacionin e ofruar për ta.

*Neni 40*

**Bashkëpunimi rreth alokimit të kapacitetit të infrastrukturës në më shumë se një rrjet**

1. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që menaxherët e infrastrukturës bashkëpunojnë për të mundësuar krijimin efikas dhe alokimin e kapacitetit strukturor të infrastrukturës i cili kalon më shumë se një rrjet të sistemit hekurudhor brenda bashkimit, duke përfshirë marrëveshjet në kuadër të kornizës të cekur në Nenin 42. Menaxherët e infrastrukturës duhet të krijojnë procedura të duhura, subjekt i rregullave të përcaktuara në këtë Direktivë, dhe të organizoj në mënyrë të duhur binarët e trenit që kalojnë më shumë se një rrjet.

Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që përfaqësuesit e menaxherëve të infrastrukturës vendimet për alokim të të cilëve kanë ndikim tek menaxherët e tjerë të infrastrukturës që lidhen në mënyrë që të koordinojnë alokimin ose të alokojnë të gjithë kapacitetin përkatës të infrastrukturës në nivel ndërkombëtar, pa paragjykuar rregullat specifike e përfshira në ligjin e Bashkimit tek rrjetet e orientuara për mallra hekurudhore. Parimet dhe kriteri për alokimin e kapacitetit të krijuar sipas bashkëpunimit duhet të publikohet nga menaxherët e infrastrukturës në ekspozetë e tyre të rrjetit në përputhje me paragrafin 3 të Aneksit IV. Përfaqësuesit e duhur të menaxherëve të infrastrukturës nga vendet e treta mund të bashkohen me këto procedura.

1. Komisioni duhet të informohet dhe të ftohet që të marrë pjesë si mbikqyrës në mbledhjet kryesore në të cilat zhvillohen parimet dhe praktikat e përbashkëta për alokimin e infrastructures. Organet rregullatore duhet të pranojnë informacione të mjaftueshme në lidhje me zhvillimin e parimeve dhe praktikave të përbashkëta për alokimin e infrastrukturës dhe nga sistemet alokuese me bazë teknologjinë inofrmative, për t’u mundësuar atyre që të ofrojnë mbikqyrjen e rregullatore të tyre në përputhje me Nenin 56.
2. Në çfarëdo mbledhje ose aktivitet tjetër të ndërmarrë për parandalimin e alokimit të kapacitetit të infrastrukturës për shërbimet trans-evropiane të trenit, vendimet duhet të merren vetëm nga përfaqësuesit e menaxherëve të infrastrukturës.
3. Pjesëmarrësit në bashkëpunim të cekur në paragrafin 1 duhet të sigurojnë pjesëmarrjen e saj, metodat e operimit dhe të gjitha kriteret përkatëse të cilat janë përdorur për vlerësim dhe alokim të kapacitetit të infrastrukturës duhet të jenë të qasshme në mënyrë publike.
4. Puna në bashkëpunim, siç ceket në paragrafin 1, menaxherët e infrastrukturës duhet të vlerësojnë nëse është e nevojshme apo jo, dhe munden, kur është e nevojshme, të propozojnë dhe organizojnë binarë ndërkombëtare të trenit për të lehtësuar operimin e trenave të mallrave të cilët janë subjekt i një kërkese *ad hoc* siç ceket në Nenin 48.

Shtigjet e tilla të paracaktuara ndërkombëtare të trenit duhet të jenë të qasshme për aplikantët nëpërmjet cilitdo prej menaxherëve pjesëmarrës të infrastrukturës.

*Neni 41*

**Aplikuesit**

1. Kërkesat për kapacitetin e infrastrukturës mund të bëhen nga aplikuesit. Në mënyrë që të përdorin një kapacitet të tillë të infrastrukturës, aplikuesit duhet të emërojnë një ndërmarrje hekurudhore për të përfunduar marrëveshjen me menaxherin e infrastrukturës në përputhje me Nenin 28. Kjo pa rënë në kundërshtim me të drejtën e aplikantëve për të lidhur marrëveshje me menaxherët e infrastrukturës sipas Nenit 44(1).
2. Menaxheri i infrastrukturës mund të caktoj kërkesa në lidhje me aplikantët për të siguruar që pritjet e saja legjitime për të ardhurat e ardhshme dhe shfrytëzimi i infrastrukturës janë të mbrojtura. Kërkesat e tilla duhet të jenë të përshtatshme, transparente dhe jo-diskriminuese. Duhet të specifikohen në ekspozeun e rrjetit siç ceket në pikën 3(b) të Aneksit IV. Ato mund të përfshijnë vetëm dispozitat e një garantimi financiar i cili nuk duhet të kaloj një nivel të përshtatshëm i cili duhet të jetë proporcional me nivelin e parashikuar të aktivitetit të aplikantit, dhe sigurimi i mundësisë për të përgatitur oferta të ankesës për kapacitetin e infrastrukturës.
3. Para 16 Qershorit të vitit 2015, komisioni duhet të miratoj masa implementuese që përcaktojnë detaje të kriterit që duhet ndjekur për aplikimin e paragrafit 2. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).

*Neni 42*

**Marrëveshjet kornizë**

1. Pa rënë në kundërshtim me Nenin 101, 102 dhe 106 TFEU, një marrëveshje kornizë mund të kryhet ndërmjet një menaxheri të infrastrukturës dhe një aplikuesi. Një marrëveshje e tillë duhet të specifikoj karakteristikat e kapacitetit të infrastrukturës kërkuara dhe të ofruara për aplikantin gjatë një periudhe kohore e cila kalon një periudhë të orarit të punës.

Marrëveshja kornizë nuk duhet të specifikoj shtegun e trenit në detaje, por duhet të jetë e atillë në mënyrë që të përmbush nevojat legjitime komercialtë të aplikuesit. Një Shtet Anëtar mund të kërkoj aprovim paraprak të një marrëveshje të tillë kornizë nga organi rregullator i cekur në Nenin 55 të kësaj Direktive.

1. Marrëveshjet kornizë nuk duhet të jenë të atilla që të pengojnë përdorimin e infrastrukturës përkatëse nga aplikantët ose shërbimet e tjera.
2. Marrëveshjet kornizë duhet të lejojnë për ndryshimin ose limitimin e termeve të saja që të mundësoj përdorim më të mirë të infrastrukturës hekurudhore.
3. Marrëveshjet kornizë mund të përmbajë ndëshkime dhe duhet të jetë e nevojshme për të ndryshuar ose për të përfunduar marrëveshjen.
4. Në veçanti, marrëveshjet kornizë duhet të përfshijnë një periudhë prej pesë vitesh, të rinovueshme për periudha të barabarta me kohëzgjatjen e tyre origjinale. Menaxheri i infrastrukturës mund të pajtohet për periudha më të shkurtëra ose më të gjata në raste specifike. Çdo periudhë më e gjatë se pesë vite duhet të arësyetohet nga ekzistenca e kontratave komerciale, investimeve të specializuara ose rreziqeve.
5. Për shërbimet që shfrytëzojnë infrastrukturë të specializuar siç ceket në Nenin 49 i cili kërkon investime substanciale dhe afatgjate, e arësyetuar në mënyrë ligjore nga aplikuesi, marrëveshjet kornizë mund të jenë për një periudhë më të gjatë se 15 vite. Çdo periudhë me e gjatë se 15 vite duhet të jetë e lejueshme vetëm në raste të jashtëzakonshme, në veçanti ku ka shkallë të gjerë, investim afatgjatë, dhe posaqërisht ku investimet e tilla janë përfshira nga zotimet kontraktuale duke përfshirë një plan multimanual amortizimi.

Në raste të tilla të jashtëzakonshme, marrëveshja kontraktuale mund të përcaktoj karakteristika të detajuara të kapacitetit i cili është që t’i ofrohet aplikuesit për kohëzgjatje të marrëveshjes kornizë. Këto karakteristika mund të përfshijnë frekuencën, vëllimin dhe kualitetin e binarëve të trenit. Menaxheri i infrastrukturës mund të reduktoj kapacitetin e rezervuar i cili, pas një periudhe prej së paku një muaji, është përdorur më pask se pragu i kuotës së parashikuar në Nenin 52.

Që nga 1 Janari i vitit 2010 mund të hartohet një marrëveshje fillestare kornizë për një periudhë prej pesë vitesh, një herë e ripërtrirë, në bazë të karakteristikave të kapacitetit të përdorura nga aplikantët të cilët operojnë shërbime para 1 Janarit të vitit 2010, në mënyrë që të merren parasysh investimet e specializuara ose ekzistimi i kontratave komerciale. Organi rregullator i cekur në Nenin 55 duhet të jetë përgjegjës për autorizimin e futjes në fuqi të një marrëveshje të tillë.

1. Duke respektuar konfidencialitetin komercial, natyra e përgjithshme e secilës marrëveshje kornizë duhet të vihet në dispozicion secilën palë të interesuar.
2. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore, autoritetet kompetente dhe ndërmarrjet hekurudhore dhe bazuar në aktivitetet e rrjetit e cekur në Nenin 57(1), Komisioni mund të miratoj masa të cilat përcaktojnë detaje rreth procedurës dhe kriterit i cili duhet të ndiqet për aplikimin e këtij Neni. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).

*Neni 43*

**Skema e procesit të alokimit**

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet t’u përmbahet planit për alokimin e përcaktuar në Aneksin VII.
2. Komisioni duhet të autorizohet në mënyrë që të miratoj aktet e deleguara në përputhje me Nenin 60 lidhur me disa ndryshime në Aneksi VII. Prandaj, pas konsultimit me të gjithë menaxherët e infrastrukturës, Aneksi VII mund të ndryshohet për të marrë parasysh mënyra operacionale të procesit të alokimit. Këto ndryshime duhet të bazohen në atë se çka është e nevojshme në kuadër të eksperiencës në mënyrë që të sigurohet një proces efikas alokimi dhe të reflektoj shqetësime operative tek menaxherët e infrastrukturës.
3. Menaxherët e infrastrukturës duhet të pajtohen me menaxherët e tjerë përkatës të infrastrukturës që ka të bëjë me atë se cilët binarë internacional të trenit janë për t’u përfshirë në orarin e punës, para se të fillojnë konsultimet mbi projektin e orarit të punës. Rregullimet duhet të bëhen vetëm atëherë kur është patjetër e nevojshme.

*Neni 44*

**Aplikimet**

1. Aplikantët mund të aplikojnë sipas ligjit publik ose privat tek menaxheri i infrastrukturës për të kërkuar një marrëveshje e cila jep të drejta për të përdorur infrastrukturën hekurudhore kundër një tarife siç parashikohet në pjesën 2 të kapitullit IV.
2. Kërkesat që kanë të bëjnë me orarin e rregullt të punës duhet të përputhet me oraret e përcaktuara në Aneksin VII.
3. Një aplikant i cili është palë e një marrëveshje kornizë duhet të aplikoj në përputhje me atë marrëveshje.
4. Për binarët e trenit të cilat kalojnë më shumë se një rrjet, menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojnë që aplikantët mund të aplikojnë në një linjë me një ndalesë e cila është ose një organ i përbashkët i themeluar nga menaxherët e infrastrukturës apo një menaxheri të vetëm të infrastrukturës i përfshirë në binarët e trenit. Atij menaxheri të infrastrukturës duhet t’i lejohet që të veproj në emër të aplikuesit për të kërkuar kapacitet me menaxherët e tjerë përkatës të infrastrukturës. Kjo kërkesë bëhet duke mos rënë ndesh me Rregulloren (EU) Nr. 913/2010 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 22 Shtatorit të vitit 2010 në lidhje me një rrjet Evropian hekurudhor për mallrat konkurente (1).

*Neni 45*

**Planifikimi**

1. Menaxheri i infrastrukturës sa më shpejt që të jetë e mundur duhet që t’i përmbushë të gjitha kushtet për kapacitetin e infrastrukturës duke përfshirë kushtet për binarët e trenit të cilat kalojnë më shumë se një rrjet, dhe që sa më shpejt që të jetë e mundur duhet të marrë parasysh të gjitha kufizimet rreth aplikantëve, duke përfshirë efektin ekonomik në biznesin e tyre.
2. Menaxheri i infrastrukturës mund të japin përparësi shërbimeve specifike brenda procesit të caktimit dhe koordinimit por vetëm siç është përcaktuar në Nenin 47 dhe 49.
3. Menaxheri i infrastrukturës duhet të konsultohet me palët e intereduara në lidhje me draft orarin e punës dhe që t’u lejoj atyre së paku një muaj që të prezentoj pikëpamjet e tyre. Palët e interesuara duhet të përfshijnë të gjithë ata të cilët kanë kërkuar kapacitet infrastrukturordhe palët e tjera të cilat dëshirojnë të kenë mundësinë të komentojnë në atë se si mund të ndikoj orari i punës aftësinë e tyre për të ofruar shërbime hekurudhore gjatë periudhës së orarit të punës.
4. Menaxheri i infrastrukturës duhet të marrë masa të duhura për t’u marrë me çfarëdo shqetësimi i cili paraqitet.

*Neni 46*

**Procesi i koordinimit**

1. Gjatë procesit të planifikimit të cekur në Nenin 45, ku menaxheri i infrastrukturës has në konflikt ndërmjet kërkesave të ndryshme, duhet të bëjë përpjekje, përmes koordinimit të kërkesave, për të siguruar korrdinim sa më të mirë të mundshëm të të gjitha kërkesave.
2. Kur arrinë një situatë e cila kërkon koordinim, menaxheri i infrastrukturës duhet të ketë të drejtë, brenda limiteve të arësyeshme, që të propozoj kapacitet të infrastrukturës i cili dallon nga ai i cili është kërkuar.
3. Menaxheri i infrastrukturës duhet të bëjë përpjekje, gjatë konsultmit me aplikantë të interesuar, që t’i ikin çfarëdo konflikti. Konsultimet e tilla duhet të bazohen në shfaqjen këtij informacioni në vijim brenda një kohe të arësyeshme, pa pagesë në formë të shkruar dhe elektronike:
4. Binarët e trenit e kërkuara nga të gjithë aplikantët në linjat e njëjta;
5. Binarët e trenit të alokuara në një bazë paraprake për të gjithë aplikantët e tjerë në të njëjtat linja;
6. Binarët alternativ të trenit të propozuara për binarët përkatës në përputhje me paragrafin 2;
7. Detaje të plota të kriterit i cili përdoret në procesin e alokimt të kapacitetit .

Në përputhje me Nenin 39(2), ai informacion duhet të ofrohet pa zbuluar identitetin e aplikuesve, përveç nëse aplikantët e përfshirë të pajtohen për një gjë të tillë.

1. Parimet që drejtojnë procesin e koordinimit duhet të futen në ekspozeun e rrjetit. Në veçanti këto mund të reflektojnë vështirësinë e rregullimit të binarëve ndërkombëtar të trenit dhe ndikimi që mund të ketë ai ndryshim tek menaxherët e tjerë të infrastrukturës.
2. Në qoftë se kërkesat për kapacitetin infrastrukturor nuk mund të jetë i kënaqshëm pa koordinim, menaxheri i infrastrukturës duhet të bëjë të pamundurën që të përshtat të gjitha kërkesat përmes koordinimit.
3. Pa rënë ndesh me proceurat aktuale të apelit dhe të Nenit 56, në rast të mosmarrëveshjeve që kanë të bëjnë me alokimin e kapacitetit të infrastrukturës, një sistem për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve duhet të bëhet i mundshëm në mënyrë që të zgjidhen mosmarrëveshjet e tilla në mënyrë të duhur. Ky sistem duhet të futet në ekspozeun e rrjetit. Në qoftë se ky sistem aplikohet, duhet të arrihet një vendim brenda një limiti kohor prej 10 ditëve të punës.

*Neni 47*

**Infrastruktura e ngarkuar**

1. Ku, pas koordinimit të binarëve të kërkuara të trenit dhe pas konsultimit me aplikantë, nuk është e mundur që të përmbushen kërkesat për kapacitetin e infrastrukturës në mënyrë të duhur, menaxheri i infrastrukturës duhet që menjëherë të deklaroj atë pjesë të infrastrukturës e cila është e ngarkuar.Kjo mund të bëhet gjithashtu për infrastrukturën e cila mund të vuaj nga kapaciteti jo i mjaftueshëm në një të ardhme të afërt.
2. Ku infrastruktura shpallet si e ngarkuar, menaxheri i infrastrukturës duhet të bëjë analiza të kapacitetit siç ceket në Nenin 50, vetëm nëse plani për zgjerimin e kapacitetit tashmë është duke u zbatuar, siç ceket në Nenin 51.
3. Aty ku nuk janë vënë taksat ose nuk është arritur një rezultat i kënaqshëm sipas Nenit 31(4) dhe infrastruktura është deklaruar si e ngarkuar, menaxheri i infrastrukturës, krahas kësaj, përdor kritere prioritare për të alokuar kapacitetin e infrastrukturës.
4. Kriteri prioritar duhet të marrë parasysh rëndësinë e një shërbimi në shoqëri në krahasim me çfarëdo shërbimi tjetër i cili do të hiqet gradualisht.

Në mënyrë që të garantohet zhvillim adekuate i shërbimeve të transportit brenda kësaj kornize, në veçanti të përputhet me kërkesat e shërbimit publik ose të promovoj zhvillimin e mallrave nacionale dhe internacionale hekurudhore, Shtetet Anëtare mund të marrin çfarëdo mase të nevojshme, në bazë të kushteve jo-diskriminuese, për të siguruar që shërbimeve të tilla u është dhënë prioritet kur është alokuar kapaciteti i infrastrukturës.

Kur është e përshtatshme, shtetet anëtare mund t’i japin menaxherit të infrastrukturës kompenzimin i cili ka të bëjë me çfarëdo humbje të të ardhurave në lidhje me nevojshëm e për të alokuar një kapacitet të dhënë për shërbime të caktuara sipas paragrafit të dytë.

Këto masa dhe ai kompenzim duhet të përfshijë marrjen në parasysh të efektit të këtij përjashtimi në shtetet e tjera anëtare.

1. Rëndësia e shërbimeve të mallrave, dhe në veçanti shërbimet internacionale të mallërave, duhet të i’u jipet konsiderim adekuat në përcaktimin e kriterit të përparësisë.
2. Procedurat që duhet ndjekur dhe kriteret që duhet përdorur ku infrastruktura e ngarkuar duhet të përcaktohet në ekspozeun e rrjetit.

*Neni 48*

**Kërkesat *ad hok***

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet t’u përgjigjet kërkesave *ad hok* për binarët individual të trenit sa më shpejt që të jetë e mundur, dhe në çfarëdo rasti brenda pesë ditëve të punës. Informacioni i dhënë për kapacitetin në dispozicion rezervë duhet të vihet në dispozicion për të gjithë aplikantët të cilët dëshirojnë t’a përdorin këtë kapacitet.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të ndëmarrin, kur është e nëvojshme, një vlerësim të nevojës për kapacitetin rezervë të mbahen në dispozicion brenda një orari të caktuar kohor të punës për të mundësuar atyre përgjigjen e shpejtë të kërkesave të parashikueshme *ad hok* për kapacitetin. Kjo gjithashtu duhet të aplikohet në rastet e infrastrukturës së dendur.

*Neni 49*

**Infrastruktura e specializuar**

1. Pa rënë në kundërshtim me paragrafin 2, kapaciteti i infrastrukturës duhet të konsiderohet e atillë që të jetë në dispozicion për përdorim të të gjitha llojeve të shërbimit të cilat përputhen me karakteristikat e nevojshme për operim në binarët e trenit.
2. Kur ekzistojnë rrugë të tjera alternative të përshtatshme, menaxheri i infrastrukturës, pas konsultimit me palët e interesuara, të caktoj infrastrukturë të veçantë për përdorimin nga lloje specifike të trafikut. Pa rënë ndesh me Nenin 101, 102, dhe 106 TFEU, kur të ndodhë një përcaktim i tillë, menaxheri i infrastrukturës mund të ju jap prioritet këtij lloji të trafikut kur të alokohet kapaciteti i infrastrukturës.

Një përcaktim i tillë nuk duhet të parandaloj përdorimin e një infrastrukture të tillë nga llojet e tjera të trafikut kur kapacitetit të jetë në dispozicion.

1. Kur infrastruktura është dizajnuar në bazë të paragrafit 2, duhet të përshkruhet në ekspozeun e rrjetit.

*Neni 50*

**Analizat e kapacitetit**

1. Qëllimi i analizës së kapacitetit është që të përcaktoj kufizimet në kapacitetin e infrastrukturës i cili parandalon kërkesat për analizat e kapacitetit duhet të identifikoj arësyet për ngarkesë dhe cilat masa mund të merren në afat të shkurtër dhe të mesëm për të lehtësuar ngarkesat.
2. Analizat e kapacitetit duhet të marrin parasysh infrastrukturën, procedurat e operimit, natyrën e shërbimeve të ndryshme të cilat operojnë dhe të ndikojnë në të gjithë këta faktorë në kapacitetin e infrastrukturës. Masat që duhet të merren parasysh duhet të përfshijnë në veçanti shërbimet e qarkullimit, ndryshimet e shpejtësisë dhe përmirësimet në infrastrukturë.
3. Një analizë e kapacitetit duhet të kompletohet brenda gjashtë muajve të identifikimit të infrastrukturës si e dendur.

*Neni 51*

**Plani i përmirësimit të kapaciteteve**

1. Brenda gjashtë muajve të kompletimit të analizave të kapacitetit, menaxheri i infrastrukturës duhet të prodhoj një plan për përmirësimin e kapacitetit.
2. Plani për përmirësimin e kapacitetit duhet të krijohet pas konsultimit me perdoruesit e infrastrukturës përkatëse të ngarkuar.

Duhet të identifikoj:

1. arësyet për ngarkim;
2. zhvillimin e mundshëm në të ardhmen e trafikut;
3. pengesat në zhvillimin e infrastrukturës;
4. Mundësitë dhe shpenzimet për përmirësimin e kapaciteteve, duke përfshirë ndryshimet e mundshme në pagesën e qasjes.

Në bazë të një analize të përfitimit të kostos së masave të mundshme të identifikuara, duhet që gjithashtu të përcaktoj veprimin i cili duhet të merret për të arritur kapacitetin infrastrukturor, duke përfshirë një orar për implementimin e masave.

Plani mund të jetë subjekt i miratimit paraprak nga shteti anëtar.

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet të vazhdoj të vëjë taksa për infrastrukturën përkatëse sipas Nenit 31(4) në rastet kur:
2. nuk posedon një plan për përmirësimin e kapaciteteve; ose
3. nuk arrinë progress me veprimet e përcaktuara në planin e përmirësimit të kapacitetit.
4. Pavarësisht paragrafit 3 të këtij Neni, menaxheri i infrastrukturës mund të vazhdoj, i varur nga aprovimi i organit rregullator të cekur në Nenin 55, të vëjë taksa nëse:
5. plani për përmirësimin e kapacitetit nuk mund të realizohet për arësye të lartëpërmendura përveç kontrollit të saj; ose
6. mënyrat në dispozicion nuk janë ekonomikisht ose financiarisht të qëndrueshme.

*Neni 52*

**Përdorimi i binarëve të trenit**

1. Në ekspozeun e rrjetit, menaxheri i infrastrukturës duhet të specifikoj kushtet përmes së cilave do të duhet të merren parasysh nivelet paraprake të përdorimit të binarëve të trenit në përcaktimin e prioriteteve për procesin e alokimit.
2. Për infrastrukturën e ngarkuar në veçanti, menaxheri i infrastrukturës duhet të kërkoj dorëzimin e një binari të trenit i cili, pas një periudhe prej së paku një muaji, është përdorur më pak se një pjesë të kufirit që duhet të futet në ekspozeun e rrjetit, përveç nëse kjo ka qenë për shkaqe ekonomike jashtë kontrollimit të aplikuesëve.

*Neni 53*

**Kapaciteti i infrastrukturës për punën e mirëmbajtjes**

1. Kërkesat për kapacitetin e infrastrukturës për të mundësuar kryerjen e punës së mirëmbajtjes e cila duhet të kryhet duhet të paraqitet gjatë procesit të planifikimit.
2. Duhet të merren të përshtatshme nga menaxheri i infrastrukturës për efekte të kapacitetit të infrastrukturës të rezervuar për punën e mirëmbajtjes së planifikuar të trasesë tek aplikantët.
3. Menaxheri i infrastrukturës duhet të informoj, sa më shpejt që të jetë e mundur, palët e interesuara në lidhje me pamundësinë e kapacitetit të infrastrukturës për sa i përket punës së paplanifikuar të mirëmbajtjes.

*Neni 54*

**Masat e duhura që duhet të merren në rast të ndonjë çrregullimi**

1. Në rast të ndonjë çrregullimi të lëvizjeve të trenit të shkaktuara nga dështimi i teknologjisë ose të ndonjë aksidenti, menaxheri i infrastrukturës duhet të marrë të gjitha hapat e duhur për të kthyer gjendjen normale. Për këtë arësye, duhet të hartoj një plan emergjence i cili përfshinë organe të ndryshme të cilat duhet të informohen në rast të ndonjë incidenti serioz ose çrregullim serioz të lëvizjeve të trenit.
2. Në rast të ndonjë emergjence dhe, kur është plotësisht e nevojshme, në rast të ndonjë ndërprerje e cila shkakton ndërprerje të përkohshme të infrastrukturës, binarët e alokuar të trenit mund të ndiqen pa paralajmrim për aq kohë sa është e nevojshme për të riparuar sistemin.

Menaxheri i infrastrukturës mund të kërkoj, në qoftë se është e nevojshme, nga ndërmarrjet hekurudhore që të vëjë në dispozicion burimet të cilat ajo mendon se janë të përshtatshme për të rivendosur gjendjen normale sa më shpejt që të jetë e mundur.

1. Shtetet Anëtare mund t’i kërkojnë ndërmarrjes hekurudhore që të përfshihet në sigurimin e zbatimit dhe monitorimit në përputhje me standardet dhe rregullat e sigurisë.

PJESA 4

***Organi rregullator***

*Neni 55*

**Organi rregullator**

1. Secili shtet anëtar duhet të krijoj një organ të vetëm nacional rregullator për sektorin hekurudhor. Pa rënë në kundërshtim me nenin 2, ky organ duhet të ketë autoritet vetanak i cili është në aspektin organizativ, funksional, hierarkal dhe në aspektin e vendimmarrjes ligjërisht i ndarë dhe i pavarur nga çdo subjekt tjetër public ose privat. Duhet që gjithashtu të jetë i pavarur në organizimin e tij, vendimet e financimit, strukturën ligjore dhe vendimmarrjes nga ndonjë menaxher i infrastrukturës, organin e tarifimit, organin e alokimit ose aplikantin. Për më shumë, duhet të jetë funksionalisht i pavarur nga çdo autoritet competent të përfshirë në dhënien e ndonjë kontrate mbi shërbimet publike.
2. Shtetet anëtare mund të formojn organe rregullatore të cilat janë kompetente për disa sektore të rregulluara, në qoftë se këto autoritete rregullatore të integruara plotësojnë kërkesat për pavarësi të përcaktuara në paragrafin 1 të këtij Neni. Organi rregullator për sektorin hekurudhor mundet që gjithashtu t’i bashkangjitet në afatet organizative me autoritetin kombëtar konkurrent të cekur në Nenin 11 të Rregullores së Këshillit (EC) Nr. 1/2003 të 16 Dhjetorit të vitit 2002 në implementimin e rregullave mbi kokurrencën e përcaktuar në Nenet 101 dhe 102 të Traktatit (1), autoriteti i sigurisë i krijuar sipas Direktivës 2004/49/EC të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 29 Prillit të vitit 2004 në sigurinë e hekurudhave të Komunitetit (1) ose autoritetit licencues të cekur në Kapitullin III të kësaj Direktive, në qoftë se organi i përbashkët përmbush kërkesat për pavarësi të përcaktuara në paragrafin 1 të këtij Neni.
3. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që organi rregullator përbëhet dhe menaxhohet në atë mënyrë që garanton pavarësinë e tij. Në veçanti, ata duhet të sigurojnë që personat përgjegjës për vendimet të cilat duhet të merren nga organi rregullator në përputhje me Nenin 56, siç janë anëtarët ekzekutiv të bordit të tij, aty ku duhet, të caktohen sipas rregullave të qarta dhe transparente të cilat garantojnë pavarësinë e tyre nga kabineti kombëtar ose këshilli i ministrave ose nga ndonjë autoritet tjetër publik i cili nuk ushtron në mënyrë të drejtpërdrejt të drejtat e pronësisë mbi ndërmarrjet e rregulluara.

Shtetet Anëtare duhet të vendosin ne qoftë se këta persona janë emëruar për një kohë të caktuar ose të renovueshme, ose në mbi një bazë të përhershme e cila lejon vetëm shkarkimin për arësye disiplinore që nuk kanë të bëjnë me vendimmarrjet e tyre. Ata duhet të përzgjedhen në një procedurë transparente në bazë të meritës së tyre, duke përfshirë kompetencën e duhur dhe eksperiencën përkatëse, mundësisht në fushën e hekurudhave ose industrive të tjera të rrjetit.

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që këta persona veprojnë individualisht nga ndonjë interes tregu në lidhje me sektorin hekurudhor, dhe përk këtë arësye nuk do të ketë asnjë marrëdhënie interesi apo biznesi me ndonjë ndërmarrje apo subjekt të rregulluar. Për këtë qëllim, këta persona duhet të bëjnë për çdo vit një deklaratë të performancës dhe një deklaratë të interesave, që tregon çfarëdo interesi të drejtpërdrejtë i cili mund të konsiderohet i dëmshëm për pavarësinë e tyre dhe i cili mund të ndikoj në performancën e tyre të çfarëdo funksioni. Këta persona duhet të tërhiqen nga vendimmarrja në rastë të cilat përfshijnë një ndërmarrje me të cilën ata kanë pasur një lidhje direkte ose indirekte gjatë vitit para fillimit të procedurës.

 Ata nuk duhet të kërkojnë ose të marrin udhëzime nga asnjë qeveri ose ndonje subjekt tjetër publik ose privat përderisa kryen funksionet e organit rregullator, dhe ka autoritet të plotë mbi punësimin dhe menaxhimin e stafit të organit rregullator.

Pas mandatit të tyre në organin rregullator, ata nuk duhet të kenë asnjë pozitë ose përgjegjësi profesionale me ndonjë ndërmarrje apo subjekt i rregulluar për një periudhë jo më pak se një vit.

*Neni 56*

**Funksionet e organit rregullator**

1. Pa rënë në kundërshtim me Nenin 46(6), një aplikant duhet të ketë të drejtën për t’u ankuar tek organi rregullator në qoftë se beson se është trajtuar në mënyrë jo të drejtë, është diskriminuar ose është dëmtuar në ndonjë mënyrë tjetër, dhe në veçanti kundër vendimeve të miratuara nga nga menaxheri i infrastrukturës ose kur është e përshtatshme ndërmarrja hekurudhore ose operatori i një shërbimi ose operatori i një mjeti shërbyes që ka të bëjë me:
2. ekspozeun e rrjetit në verzionet e tij të përkohshme dhe përfundimtare;
3. kriteri i përcaktuar në të;
4. procesi i alokimit dhe rezultatet e tij;
5. skema e tarifimit;
6. niveli ose struktura e tarifës infrastrukturore e cila paguhet ose mund të kërkohet që të paguhet në të ardhmen;
7. marrëveshjet për qasje në përputhje me Nenet 10 deri 13;
8. qasjen dhe tarifimin për shërbimet në përputhje me Nenin 13.
9. Pa rënë në kundërshtim me kompetencat e autoriteve kombëtare të konkurrencës për sigurimin e konkurrencës në tregjet e shërbimeve hekurudhore, organi rregullator duhet të ketë kompetencën e monitorimit të situatës konkurruese në tregun e shërbimeve hekurudhore dhe në veçanti duhet të kontrolloj pikat (a) deri në (g) të paragrafit 1 me vetëiniciativë dhe me qëllim të parandalimit të diskriminimit kundër aplikantëve. Në veçanti duhet të kontrolloj në qoftë se ekspozeu i rrejtit përmbanë pika diskriminuese ose krijon kompetenca diskrecionale për menaxherin e infrastrukturës të cilat mund të përdoren për të bërë diskriminime ndaj aplikantëve.
10. Organi rregullator gjithashtu duhet të bashkëpunoj ngushtë me autoritetin nacional kompetent sipas Direktivës (?) 2008/57/EC të Këshillit dhe Parlamentit Evropian të 17 Qershor 2008 në interoperabilitetin e sistemit hekurudhor brenda Komunitetit (2), dhe autoriteti i licencimit brenda përmbajtjes së kësaj Direktive.

Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë se këto aturotiete së bashku formojnë një kornizë për shpërndarjen e informacioneve dhe dhe bashkëpunim që synon parandalimin e efekteve negative mbi sigurinë apo konkurrencën në tregun hekurudhor. Kjo kornizë duhet të përfshij një mekanizëm për organin rregullator që të ofroj siguri kombëtare dhe autoriteteve licencuese me rekomandimet rreth qështjeve të cilat mund të ndikojnë në konkurrencën e tregut hekurudhor dhe për autoritetin nacional të sigurisë që të ofroj organit rregullator dhe autoritetit licencues rekomandime rreth qështjeve që mund të ndikojnë në siguri. Pa cenuar pavarësinë e secilit autoritet brenda fushës së kompetencave të tyre përkatëse, autoriteti përkatës duhet të kontrolloj secilin rekomandimi të tillë para se të miratoj vendimet e tij. Në qoftë se autoriteti përkatës vendos që t’i shmanget rekomandimeve të tilla, duhet të japë arësye në vendimet e tij.

1. Shtetet Anëtare mund të vendosin që organit rregullator i është dhënë detyra që të miratoj mundësi jo të detyrueshme në verzionet paraprake të planit të biznesit të cekur në Nenin 8 (3), marrëveshja kontraktuale dhe plani për përmirësimin e kapaciteteve për të treguar në mënyrë të veçantë nëse këto instrumente janë në përputhje me situatën konkuruese në tregjet e shërbimeve hekurudhore.
2. Organi rregullator duhet të ketë kapacitetin e nevojshëm organizative në aspektin e burimeve njerëzore dhe material, të cilat duhet të jenë proporcionale me rëndësinë e sektorit hekurudhor në Shtetin Anëtar.
3. Organi rregullator duhet të siguroj që tarifat e përcaktuara nga menaxheri i infrastrukturës përputhen me Pjesën 2 të Kapitullit IV dhe që nuk janë diskriminuese. Negociatat ndërmjet aplikantëve dhe një menaxheri të infrastrukturës në lidhje me nivelin tarifës infrastrukturore duhet të lejohen vetëm nëse kryhen nën mbikëqyrjen e organit rregullator. Organi rregullator duhet të ndërhyj në qoftë se negociatat bien në kundërshtim me kërkesat e këtij Kapitulli.
4. Organi rregullator duhet që, rregullisht dhe në çdo rast, së paku çdo dy vite, të konsultoj përfaqësuesit e përdoruesve shërbimeve hekurudhore për transportimin e mallrave dhe pasagjerëve, të marrë parasysh qëllimet e tyre në tregun hekurudhor.
5. Organi rregullator duhet të ketë kompetencë që të kërkoj informata relevante nga menaxheri i infrastrukturës, aplikantët dhe çfarëdo pale e tretë e përfshirë brenda Shtetit të përfshirë Anëtar.

Informata e kërkuar duhet të jipet brenda një periudhe të arësyeshme kohore e përcaktuar nga organi rregullator e cila nuk duhet të kaloj një muaj, përveç nëse, në rrethana të jashtëzakonshme, organi rregullator pajtohet gjithashtu dhe autorizon për një kalim të kohës së kufizuar, i cili nuk duhet të kaloj dy javë të tjera. Organi rregullator duhet që të jetë në gjendje që të fuqizoj kërkesat e tilla me ndëshkime të duhura, duke përfshirë edhe gjobat. Informacioni i cili duhet t’i jipet organit rregullator përfshinë të gjitha të dhënat të cilat i kërkon organi rregullator në kuadër të funksionit të saj apelues dhe në funksionin e saj të monitorimit të konkurrencës në tregjet e shërbimeve hekurudhore në përputhje me paragrafin 2. Kjo përfshinë të dhëna të cilat janë të nevojshme për qëllime statistikore dhe për vëzhgim të tregut.

1. Organi rregullator duhet të marrë parasysh çfarëdo ankesë dhe, kur është e nevojshme, duhet të kërkoj informacione relevante dhe të inicoj konsultime me të gjitha palët relevante, brenda një muaji nga pranimi i ankesës. Ai duhet të vendos për ankesat, të marrë veprime për të korrigjuar situatën dhe të informoj palët relevante për vendimin e tij të arësyeshëm brenda një periudhe të paracaktuar dhe të arësyeshme, dhe në çdo rast, brenda gjashtë javëve nga pranimi i të gjithë informacionit përkatës. Pa paragjykuar kompetencat e autoriteteve nacionale konkuruese për sigurimin e konkurrencës në tregjet e shërbimit hekurudhor, organi rregullator duhet që, kur është e nevojshme, të vendosë me vetë iniciativë me masa të duhura për të përmirësuar diskriminimin ndaj aplikuesëve, dëmtimin e tregut dhe ndonjë zhvillim tjetër të padëshirueshëm në këto tregje, në veçanti në lidhje me pikat (a) deri në (g) të paragrafit 1.

Një vendim i organit rregullativ duhet të jetë detyrues për të gjitha palët e përfshira në këtë vendim, dhe nuk duhet të jetë subjekt i kontrollit të një rasti tjetër administrativ. Organi rregullator duhet të jetë në gjendje që t’i zbatoj vendimet e tija me ndëshkime të arësyeshme, duke përfshirë edhe gjobat.

Në rast të të një ankese kundër një refuzimi për dhënien e kapacitetit të infrastrukturës, ose kundër termeve të një propozimi të kapacitetit, organi rregullator duhet që ose të konfirmoj nuk kërkohet asnjë ndryshim me vendimin e menaxherit të infrastrukturës, ose duhet të kërkoj ndryshim të atij vendimi në përputhje me udhëzimet e specifikuara nga organi rregullator.

1. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që vendimet e marra nga organi rregullator janë subjekt i rishikimit juridik. Ankesa mund të ketë efekt pezullues në vendimin e organit rregullator vetëm atëherë kur efekti i menjëhershëm i vendimit të organit rregullator mund të shkaktoj dëme të pazëvendësueshme ose të tepërt për ankuesin. Kur është e aplikueshme, kjo dispozitë është pa rënë në kundërshtim me kompetencat e gjykatës duke dëgjuar ankesën e dhënë me ligj kushtetues.
2. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që vendimet e marra nga organi rregullator të jenë publikuar.
3. Organi rregullator duhet të ketë kompetencë që të përfundoj auditimet ose të inicoj auditime të jashtme me menaxherët e infrastrukturës, operatorët e mjeteve të shërbimit dhe, kur është e rëndësishme me ndërmarrjet hekurudhore, për të verifikuar përputhshmërinë me parimet e ndarjes së kontabilitetit të përcaktuara në Nenin 6. Në kuadër të kësaj, organi rregullator ka të drejtë të kërkoj çdo informacion përkatës. Në veçanti organi rregullator duhet të ketë kompetencë që t’i kërkoj menaxherit të infrastrukturës, operatorëve të mjeteve të shërbimit dhe të gjitha ndërmarrjeve ose subjekteve të tjera të cilat kryejnë ose integrojnë lloje të ndryshme të transportit hekurudhor ose menaxhimin e infrastrukturës siç ceket në Nenin 6(1) dhe (2) dhe Nenin 13 për t’i siguruar të gjitha informatat e llogaritjes të cekura në Aneksin VIII me një nivel të mjaftueshëm të detajeve që konsiderohen si të nevojshme dhe proporcionale.

Pa paragjykuar kompetencan e autoriteteve kombëtare përgjegjëse për dhënien e ndihmës shtetërore, organi rregullator mundet që gjithashtu të nxjerr konkluzione nga llogaritë në lidhje me dhënien e ndihmës shtetërore të cilat do të duhej të raportojnë tek këto autoritete.

1. Komisioni duhet të autorizohet në mënyrë që të miratoj aktet e deleguara në përputhje me Nenin 60 në lidhje me ndryshimet tek Aneksi VIII. Kështu që Aneksi VIII mund të ndryshohet për t’u përshtatur atë me zhvillimin e llogaritjeve dhe praktikave të kontrollit dhe/ose për të plotësuar atë me elemente shtesë të nevojshme për verifikimin e ndarjes së llogarive.

*Neni 57*

**Bashkëpunimi ndërmjet organeve rregullatore**

1. Organet rregullatore duhet të shpërndajnë informacionet në lidhje me punën e tyre dhe parimet e vendimmarrjes dhe praktikës si dhe, në veçanti, të shkëmbejnë informacione rreth qështjeve kryesore të procedurave të tyre dhe rreth problemeve të interpretimit të ligjit të ndryshuar të hekurudhave të Bashkimit. Për këtë arësye, ata duhet të participojnë dhe të punojnë së bashku në një rrjet i cili bashkohet në intervale të rregullta. Komisioni duhet të jetë anëtar, të koordinoj dhe mbështesë punën e rrjetit dhe të bëjë rekomandime në rrjet, kur është e nevojshme. Duhet të siguroj bashkëpunim aktiv të organeve të përshtatshme rregullatore.

Subjekt i rregullave rreth mbrojtjes së të dhënave të ofruara në Direktivën 95/46/EC të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 24 Tetorit të vitit 1995 në mbrojtjen e individëve në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe në qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave (1) dhe Rregullores (EC) Nr. 45/2001 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian të 18 Dhjetorit të vitit 2000 në mbrojtjen e individëve në lidhje me mbrojtjen e individëve sa i përket përpunimit të të dhënave personale nga institucionet dhe organet e komitetit si dhe qarkullimin e lirë të të dhënave të tilla (2), Komisioni duhet të mbështesë shkëmbimin e informaicionit të cekur më lartë ndërmjet anëtarëve të rrjetit, mundësisht me mjete elektronike, duke ruajtur konfidencialitetin e sektreteve të biznesit të dhënë nga ndërmarrjet përkatëse.

1. Organet rregullatore duhet të bashkëpunojnë ngushtë, duke përfshirë në marrëveshjet kontraktuale, për qëllime të ndihmës reciproke në detyrat e tyre në monitorimin e tregut dhe trajtimin e ankesave apo hetimeve.
2. Në rast të të ndonjë ankese ose një hetimi me vetëiniciativë në qështjet e qasjes ose tarifimit në lidhje me një binarë nacionale të trenit, si dhe në kuadër të konkurrencës së monitorimit në tregun që lidhet me shërbimet e transportit ndërkombëtar hekurudhor, organi i përfshirë rregullator duhet të konsultohet me organet rregullatore të të gjitha shteteve të tjera anëtare përmes së cilave kalojnë binarët ndërkombëtare të trenit në fjalë dhe, kur është e nevojshme, Komisioni duhet t’i kërkoj të gjitha informatat e nevojshme prej tyre para marrjes së vendimit të tyre.
3. Organet e konsultuara rregullatore në përputhje me paragrafin 3 duhet t’i ofroj të gjithë informacionin që ata vetë kanë të drejtë të kërkojnë sipas ligjit të tyre kombëtar. Ky informacion mund të përdoret vetëm për qëllime të trajtimit të ankesës ose hetimit të cekur në nenin 3.
4. Organi rregullator i cili pranon ankesën ose kryen një shërbim me vetëiniciativë duhet të transferoj informatën përkatëse tek organi përgjegjes rregullator në mënyrë që ai organ të marrë masa në lidhje me palët e përfëshira.
5. Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që çdo përfaqësues të menaxherëve të infrastrukturës siç ceket në Nenin 40(1) të ofroj, pa vonuar, të gjithë informacionin e nevojshëm për qëllim të trajtimit të ankesës ose hetimit të cekur në paragrafin 3 të këtij Neni dhe të kërkuar nga organi rregullator i shtetit anëtar në të cilin është i vendosur pëfaqësuesi në fjalë. Ai organ rregullator duhet të emërohet për transferimin e informacionit të tillë në lidhje me binarin ndërkombëtare të përfshirë të trenit për organet rregullatore të cekura në paragrafin 3.
6. Me kërkesë të organit rregullator, Komisioni mund të kontriboj në aktivitetet e cekura në paragrafet 2 deri në 6 për qëllime të lehtësimit të bashkëpunimit të organeve rregullatore siç janë përshkruar në këto paragrafe.
7. Organet rregullatore duhet të krijojnë parime dhe praktika të përbashkëta për marrjen e vendimeve për të cilën janë emëruar ata sipas kësaj Direktive. Bazuar në eksperiencën e organeve rregullatore dhe në aktivitetetet e rrjetit e cekura në paragrafin 1, dhe, nëse nevojitet, që të sigurohet bashkëpunim efikas i organeve rregullatore, Komisioni mund të miratoj masa që përcaktojnë parime dhe praktika të tilla të përbashkëta. Këto akte implementuese duhet të miratohen në përputhje me procedurën provuese të cekur në Nenin 62(3).
8. Organet rregullatore duhet të rishikojnë vendimet dhe praktikat e shoqatave të menaxherëve të infrastrukturës siç ceket në Nenin 37 dhe Nenin 40(1) të cilat implementojnë parimet e kësaj Direktive ose ndryshe të lehtësojnë transportin ndërkombëtar hekurudhor.

KAPITULLI V

**DISPOZITAT E PËRGJITHSHME**

*Neni 58*

**Rregullat publike të prokurimit**

Dispozitat e kësaj Direktive duhet të jenë pa rënë në kundërshim me Direktivën 2004/17/EC të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të 31 Marsit të vitit 2004 që koordinon procedurat e prokurimit të subjekteve që operojnë me ujë, energji, në sektorin e transportit dhe shërbimeve postare (3).

*Neni 59*

**Përjashtimet**

1. Deri më 15 Mars të vitit 2013, Irlanda, si një Shtet Anëtar i vendosur në një ishull, me një lidhje hekurudhore vetëm me një Shtet tjetër Anëtar, dhe me Mbretërinë e Bashkuar, respektivisht Irlandën Veriore, në baza të njëjta:
2. Nuk ka nevojë t’i besohen një organi të pavarur funksionet që të përcaktojnë qasje të paanshme dhe jo-diskriminuese në infrastrukturë, siç përcaktohet në nënparagrafin e parë të Nenit 7(1) përderisa ai Nen obligon Shtetet Anëtare për të krijuar organe të pavarura të cilat performojnë detyra të cekura në Nenin 7(2);
3. Nuk ka nevoj të aplikoj kërkesa të përcaktuara në Nenin 27, Neni 29(2), Nenet 38, 39 dhe 42, Neni 46(4) dhe (6), Neni 47, Neni 49(3), dhe Nenet 50 deri më 53, 55 dhe 56 mbi kushtin që vendimet për alokimin e kapacitetit të infrastrukturës ose tarifimit të pagesave janë të hapur për ankesa, në qoftë se kërkohet me shkrim nga ndërmarrja hekurudhore, para një organi të pavarur i cili mund të marrë vendimet e tij brenda dy muajve të dorëzimit të të gjithë informacionit relevant dhe vendimi i të cilit duhet të jetë subjekt i rishikimit gjyqësor.
4. Kur licencohet më shumë se një ndërmarrje hekurudhore në përputhje me Nenin 17 ose, në rastin e Irlandës dhe Irlandës së Veriut, një kompani hekurudhore e licencuar diku tjetër, dorëzon një aplikim zyrtar për të operuar shërbime konkurruese hekurudhore, për në ose nga Irlanda ose Irlanda Veriore, zbatueshmëria e vazhdueshme e këtij përjashtimi do të vendoset në përputhje me procedurën këshilluese të cekur në Nenin 62(2).

 Përjashtimet e cekura në paragrafin 1 nuk duhet të aplikohen kur një ndërmarrje hekurudhore e cila ofron shërbime hekurudhore në Irlandë ose Irlandën Veriore dorëzon një aplikim zyrtar për të operuar shërbime hekurudhore, për në ose nga territori i një shteti tjetër anëtar, me përjashtim të Irlandës për ndërmarrjet hekurudhore të cilat operojnë në Irlandën Veriore dhe Mbretëria e Bashkuar për ndërmarrjet hekurudhore të cilat operojnë në Irlandë.

Brenda një viti nga nga dita e pranimit qoftë të vendimit të cekur në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi ose njoftimi të aplikacionit zyrtar të cekur në nënparagrafin e dytë të këtij paragrafi, shteti anëtar ose shtetet e përfshira (Irlanda ose Mbretëria e Bashkuar respektivisht Irlanda Veriore) duhet të krijojnë legjislacionin për të implementuar Nenet e cekura në paragrafin 1.

1. Një përjashtim në paragrafin 1 mund të ripërtrihet për periudha jo më të gjata se pëesë vite. Jo më vonë se 12 muaj para datës së skadimit të përjashtimit të një shteti anëtar duke i ndihmuar vetëvehtes së tij në lidhje me atë përjashtim mund t’i adresoj një kërkesë Komisionit për një përjashtim të përtirirë. Çdo kërkesë e tillë duhet justifikuar. Komisioni duhet të shqyrtoj një kërkesë të tillë dhe të miratoj një vendim në përputhje me procedurën këshillimore të cekur në Nenin 62(2). Ajo procedurë duhet të aplikohet tek çdo vendim në lidhje me kërkesën.

Kur miratohen vendimet e tij, komisioni duhet të marrë parasysh çdo zhvillim në situatën gjeopolitike dhe zhvillimin e tregut hekurudhor, nga dhe për në shtetin anëtar që kanë kërkuar përjashtim të përtrirë.

*Neni 60*

**Ushtrimi i delegacionit**

1. Kompetenca për të miratuar aktet e deleguara u është dhënë në subjektin e Komisionit të kushteve të përcaktuara në këtë Nen.
2. Kompetenca për të miratuar aktet e deleguara të cekur në Nenin 20(5), Neni 35(3), Neni 43(2) dhe Nenin 56(13) duhet t’i jepet në Komisionin për një periudhë prej pesë viteve nga 15 Dhjetori i vitit 2012. Komisioni duhet të hartoj një raport në lidhje me caktimin e kompetencës jo më vonë se nëntë muaj para përfundimit të periudhës pesë vjeqare. Caktimi i kompetencës duhet të zgjatet në mënyë të heshtur për periudha të një kohëzgjatje të njejtë, përveq nëse Parlamenti dhe Këshilli Evropian kundërshton zgjatje të tilla jo më vonë se tre muaj para përfundimit të secilës periudhë.
3. Caktimi i kompetencave të cekura në Nenin 20(5), Neni 35(3), Neni 43(2) dhe Neni 56(13) mund të heqet në çdo kohë nga Parlamenti ose nga Këshilli Evropian. Një vendim për heqje duhet t’i vëjë fund caktimit të kompetencës të specifikuar në atë vendim (?). Duhet të hyjë në fuqi në ditën pas publikimit të vendimit në *Gazetën zyrtare të Bashkimit Evropian* ose në një datë të mëvonshme të specifikuar aty. Kjo nuk duhet të ndikoj në vlefshmërinë e ndonjë akti të deleguar tashmë të hyrë në fuqi.
4. Sa më shpejtë që të miratohet një akt i deleguar, Komisioni duhet të njoftoj njëkohësisht Parlamentin dhe Këshillin Evropian.
5. Një akt i deleguar i miratuar sipas Nenit 20(5), Neni 35(3), Neni 43(2) dhe Neni 56(13) duhet të hyjë në fuqi vetëm nëse nuk është shfaqur asnjë kundërshtim qoftë nga Parlamenti ose Këshilli Evropian brenda një periudhe prej dy muajve të njoftimit të atij akti për Parlamentin dhe Këshillin Evropian ose nëse, para skadimit të periudhës, Parlamentit dhe Këshillit Evropian kanë informuar Komisionin që ata nuk do të kundërshtojnë. Ajo periudhë do të vazhdohet për dy muaj me iniciativë të Parlamentit dhe Këshillit Evropian.

*Neni 61*

**Masat e aplikimit**

Me kërkesë të një Shteti Anëtar, të një organi rregullator ose me vetëiniciativë, Komisioni duhet të shqyrtoj masa specifike të miratuara nga autoritetet nacionale në lidhje me aplikimin e kësaj Direktive, duke përfshirë kushtet e qasjes në infrastrukturën dhe shërbimet hekurudhore, licencimi i ndërmarrjeve hekurudhore, tarifimi i infrastrukturës dhe alokimi i kapacitetit brenda 12 muajve pas miratimit të atyre masave. Komisioni duhet të vendos në përputhje me procedurën e cekur në Nenin 62(2) ku masat e ndërlidhura mund të vazhdojnë të aplikohen brenda katër muajve të pranimit të një kërkese të tillë.

*Neni 62*

**Procedura e komitetit**

1. Komisioni duhet të asistohet nga një komitet. Ai komitet duhet të vazhdoj brenda kornizës së Rregullores (EU) Nr. 182/2011.
2. Në rast të referimit në këtë paragraf, duhet të aplikohet Neni 4 i Rregullores (EU) Nr. 182/2011.
3. Në rast të referimi në këtë paragraf, duhet të aplikohet Neni 5 i Rregullores (EU) Nr. 182/2011. Kur komiteti nuk dorëzon asnjë opinion mbi akt draft-zbatues që duhet të miratohet sipas Nenit 10(4), Neni 11(4), Neni 12(5), Neni 13(9) dhe Neni 17(5), Neni 31(3) dhe (5), Neni 32(4) dhe Neni 57(8), Komisioni nuk duhet të miratoj akt draft-zbatues dhe duhet të aplikohet nënparagrafi i tretë i Nenit 5(4) të Rregullores (EU) Nr. 182/2011.

*Neni 63*

**Raporti**

1. Më së voni më 31 Dhjetor të vitit 2012, Komisioni duhet t’i dorëzoj Parlamentit Evropian, Këshillit, Komitetit Evropian Ekonomik dhe Social dhe Komitetit të Regjioneve një raport në implementimin e Kapitulliy II. Ky raport duhet që gjithashtu të vlerësoj zhvillimin e tregut, duke përfshirë gjendjen e përgatitjes së një hapje tjetër të tregut hekurudhor. Në raportin e tij Komisioni duhet që gjithashtu të analizoj modelet e ndryshme për organizimin e këtij tregu dhe ndikimin e kësaj Direktive në kontratat për shërbimet publike dhe financimit të tyre. Duke vepruar kështu, Komisioni duhet të marrë parasysh implementimin e Rregullores (EC) Nr. 1370/2007 dhe dallimet e brendshme ndërmjet shteteve anëtare (densitetin e rrjeteve, numrin e pasagjerëve, distancën mesatare të udhëtimit). Sipas nevojës, Komisioni duhet që të propozoj masa legjislative në lidhje me hapjen e tregut hekurudhor të pasagjerëve vendas dhe të krijoj kushte të duhura për të siguruar qasje jo-diskriminuese në infrastrukturë, duke u mbështetur në kërkesat ekzistuese të ndarjes ndërmjet menaxhimit të infrastrukturës dhe operimet e transportit, dhe duhet të vlerësoj ndikimin e ndonjë mase të tillë.
2. Në kuadër të përvojës së fituar në rrjetin e organeve rregullatore, Komisioni duhet, që nga 16 Dhjetori i vitit 2014, t’i dorëzoj Parlamentit Evropian, Këshillit, Komitetit Evropian Ekonomik dhe Social dhe Komitetin e Regjioneve një raport në bashkëpunim me organet rregullatore. Në qoftë se është e përshtatshme, komisioni duhettë propozoj masa plotësuese për të siguaruar një mbikëqyrje më të integruar të rregullatorit të tregut Evropian hekurudhor, në veçanti për shërbimet ndërkombëtare. Për këtë arësye, në qoftës se është e përshtatshme, duhet që gjithashtu të merren parasysh masat legjislative.

*Neni 64*

**Transpozimi**

1. Shtetet anëtare duhet të miratoj ligje, rregullore dhe dispozita administrative të nevojshme për t’u përputhur me këtë Direktivë duke përfshirë sa i përket përputhshmërisë nga ndërmarrjet, operatorët, aplikantët, autoritetet dhe subjektet e tjera të përfshira nga 16 Qeshori i vitit 2015. Ato duhet që menjëherë t’I komunikoj komisionit tekstin e këtyre dispozitave.

Kur shtetet anëtare miratojnë këto dispozita, ato duhet të përmbajnë një referencë në këtë Direktivë ose të shoqërohet nga një referencë e tillë në rast të publikimit zyrtar të tyre. Ato duhet që gjithashtu të përfshijnë një deklaratë e cila referohet në ligjet ekzistuese, rregulloret dhe dispozitat administrative në Direktivat e shfuqizuara nga kjo Direktivë duhet të ndërtohen si referenca në këtë Direktivë. Shtetet anëtare duhet të përcaktojnë se si një referencë e tillë është për t’u bërë dhe se si të formohet ajo deklaratë.

1. Shtetet anëtare duhet t’u komunikojnë Komisionit tekstin e dispozitave kryesore të ligjit kombëtar të cilin e miratojnë ata në fushën e përfshirë nga kjo Direktivë.

Obligimet për transpozim dhe implementim të Kapitujve II dhe V të kësaj Direktive nuk duhet të aplikohen në Çipro dhe Maltë për aq kohë sa asnjë sistem hekurudhor të mos krijohet brenda territorit të tyre.

*Neni 65*

**Shfuqizimi**

Direktivat 91/440/EEC, 95/18/EC dhe 2001/14/EC, siç ndryshohet nga Direktivat e radhitura në Aneksin IX, Pjesa A, janë shfuqizuar me zotimet e 15 Dhjetorit të vitit 2012, pa rënë në kundërshtim me obligimet e shteteve anëtare në lidhje me limitet kohor për transpozim brenda ligjit kombëtar të Direktivës së përcaktuar në Pjesën B të Aneksit X.

*Neni 66*

**Hyrja në fuqi**

Kjo Direktivë duhet të hyjë në fuqi një ditë pas publikimit të saj në *Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.*

*Neni 67*

**Adresimet**

Kjo Direktivë u adresohet Shteteve anëtare.

E përfunduar në Strasburg, 21 Nëntor të vitit 2012.

*Për Parlamentin Evropian Për Këshillin*

 *Presidenti Presidenti*

 *M. Schulz A.D. MAVROYIANNIS*

Aneksi I

**LISTA E PAJISJEVE TË INFRASTRUKTURËS HEKURUDHORE**

Infrastruktura hekurudhore përbëhet prej disa mjeteve në vijim, me kusht që ata të formojnë një pjesë të rrugës së përhershme, duke përfshirë binarët anësor, por duke përjashtuar linjat e vendosura brenda punëtorisë për riparime hekurudhore, depove ose hangareve të lokomotivave, dhe degët private të linjës ose binarët rezervë:

* Zona tokësore,
* Binari dhe bazamenti i binarit, në veçanti argjinatura, prerjet, kanalet e drenazhimit dhe hendeqet, masoneritë e hendeqeve, kanalet nëntokësore, muret e radhitura, mbledhjet për mbrojtjen e këndeve anësore, etj.; platformat e pasagjerëve dhe mallrave, duke përfshirë brenda stacioneve të pasagjerëve dhe terminaleve të mallrave; rruga katër trakëshe dhe trotuaret; muret rrethore, kordonet,rrjetat metalike mbrojtëse, shiritat për mbrojtje ndaj zjarrit, aparatet për pikën e ngrohjes; vendkalimet etj; ekranet për mbrojtje ndaj borës,
* Strukturat inxhinerike: urat, kanalet nëntoksore dhe mbikalimet e tjera, tunelet, prerjet e mbuluara dhe nënkalimet e tjera; muret mbajtëse, strukturat për mbrojtje kundër orteqeve, gurëve rrëshqitës etj.,
* Kalimet në nivel, duke përfshirë aparatet që ofrojnë sigurinë e trafikut rrugor.
* Superstruktura (mbindërtimi), në veçanti: binarët, binarët e kanaleve dhe binarët frenues; travers dhe lidhjet gjatësore, pajisjet e vogla për mënyrë permanente, zhavori duke përfshirë gurë dhe rërë prej zhavori; pikat, vendkalimet, etj; platform rrotulluese dhe traversat (përveç atyre të ruajtuara veçanërisht për lokomotivat),
* Mënyra e qasjes për pasagjerët dhe mallrat, duke përfshirë qasjen nga rruga dhe qasjen për pasagjerët të cilët vijnë ose shkojnë në këmbë,
* Siguria, instalimet e sinjalizimit dhe telekomunikacionit në rrugën e hapur, në stacionet dhe në stacionet përmbledhëse, duke përfshirë centralet elektrike, transformimin dhe shpërndarjen e rrymës elektrike për sinjalizim dhe telekomunikacione; ndërtesat për instalimet ose fabrika të tilla; frenat e pistës,
* Instalimet e ndriqimit për trafikun dhe për qëllime sigurie,
* Fabrika për transformimin dhe transportimin e energjisë elektrike për forcën tërheqëse të trenit: nënstacionet, kabllot furnizuese ndërmjet nënstacioneve dhe telave të kontaktit, kantenarët (cantenaries) dhe shtyllat, binari i tretë me mbështetje,
* Ndërtesat e përdorura nga departamenti i infrastrukturës, duke përfshirë një proporcion të instalimeve për mbledhjen e tarifave të transportit.

ANEKSI II

**SHËRBIMET QË DUHET TË OFROHEN PËR NDËRMARRJET HEKURUDHORE**

**(të cekur në Nenin 13)**

1. Pakoja minimale e qasjes duhet të përfshijë:
2. Trajtimi i kërkesave për kapacitetin e infrastrukturës hekurudhore;
3. E drejta për shfrytëzimin e kapacitetit i cili është dhënë;
4. Përdorimi i infrastrukturës hekurudhore, duke përfshirë pikat(?) e trasesë (?) nyjet (kryqëzimet) (?);
5. Kontrollimi i trenit përfshinë sinjalizimin, rregullimin, drejtimin e trafikut si dhe komunikimin dhe ofrimin e informacionit në lidhje me lëvizjen e trenit;
6. Përdorimi, kur është në dispozicion, i pajisjeve për furnizim me energji për forcën e tërheqjes.
7. I gjithë informacioni tjetër i kërkuar për implementimin ose funksionimin e shërbimit për të cilin është dhënë kapaciteti.
8. Qasja, duke përfshirë qasjen mbi binarë, duhet t’i jipet pajisjet e shërbimit në vijim, kur ato ekzistojnë, dhe shërbimet e ofruara në këto pajisje:
9. Stacionet e pasagjerëve, ndërtesat e tyre dhe objektet e tjera, duke përfshirë informacionin e shfqaur të udhëtimit dhe vendin e përshtatshëm për shërbimet e biletave;
10. Terminalet e mallrave;
11. Stacionet përmbledhëse dhe pajisjet për formimin e trenit, duke përfshirë pajisjet e manovrimit;
12. Binarët e magazinuar anësor;
13. Pajisjet e mirëmbajtjes, me përjshtim të pajisjeve të rënda për mirëmbajtje të dedikuara për trenat me shpejtësi të lartë ose të llojeve të tjera të mjeteve lëvizëse që kërkojnë pajisje të veçanta;
14. Pajisjet e tjera teknike, duke përfshirë pajisjet e pastrimit dhe larjes;
15. Pajisjet detare dhe objektet në brendësi të portit të cilat janë të lidhura me aktivitetet hekurudhore;
16. Objektet ndihmëse;
17. Pajisjet e karburantit dhe furnizimi më karburant në këto objekte, pagesat për të cilat duhet të tregohen në fatura veç e veç.
18. Shërbimet shtesë mund të përfshijnë:
19. Energjinë e tërheqjes, pagesat për të cilat duhet të tregohen në fatura ndarasi nga pagesat për përdorimin e pajisjeve për furnizim me energji, pa paragjykuar aplikimin e Direktivës 2009/72/EC;
20. Para-ngrohja e trenave të pasagjerëve;
21. Kontratat të volitshme për:
* Kontrollin e transportit të mallrave të rrezikshme,
* Ndihma për trenat të cilët qarkullojnë në mënyrë jo normale.
1. Shërbimet ndihmëse mund të përfshijnë:
2. Qasja në rrjetet e telekomunikimit;
3. Ofrimi i informacionit mbështetës;
4. Inspektimi teknik në mjetet lëvizëse;
5. Shërbimet e biletave në stacionet e pasagjerëve;
6. Shërbimet e rënda të mirëmbajtjes të ofruara për pajisjet e mirëmbajtjes të dedikuara për trenat me shpejtësi të lartë ose llojeve të tjera të mjeteve lëvizëse që kërkojnë pajisje të veçanta.

ANEKSI III

**PËRSHTATJA FINANCIARE**

**(e cekur në Nenin 20)**

Informacioni i cili duhet të ofrohet nga ndërmarrjet hekurudhore të cilat aplikojnë për licencë në përputhje me Nenin 20 përfshinë këto aspekte:

1. Fondet në dispozicion, duke përfshirë bilancin banker, dispozitat dhe kreditë e garantuara për mbitërheqje ;
2. Fondet dhe asetet në dispozicion si të siguruara;
3. Kapitali i punës;
4. Kostoja përkatëse, duke përfshirë shpenzimet e blerjes së pagesave për mjetet lëvizëse, tokës, ndërtesave, instalimeve dhe mjeteve lëvizëse (?);
5. Pagesat në asetet e një ndërmarrje;
6. Taksat dhe kontributet e sigurimeve shoqërore.

ANEKSI IV

**PËRMBAJTJA E EKSPOZEUT TË RRJETIT**

**(të cekur në Nenin 27)**

Ekspozeu i rrjetit i cekur në Nenin 27 duhet të përmbaj informacionin në vijim:

1. Një seksion i cili përcakton natyrën e infrastrukturës e cila është në dispozicion të ndërmarrjes hekurudhore dhe kushteve të qasjes në të. Informacioni në këtë pjesë duhet të jetë i qëndrueshëm në baza vjetore, ose duhet t’u referohet, regjitrave të infrastrukturës hekurudhore që dhuet të publikohen në përputhje me Nenin 35 të Direktivës 2008/57/EC.
2. Një pjesë mbi parimet e pagesave dhe tarifat. Kjo duhet të përmbaj detaje të përshtatshme të skemës së tarifimit si dhe informacion të mjaftueshëm rreth pagesave si dhe informacionin tjetër përkatës mbi qasjen që aplikon për shërbimet e cekura në Aneksin II të cilat ofrohen vetëm nga një furnizues. Duhet të detajoj mënyrën, rregullat dhe, kur është e aplikueshme, sistemet e përdorura për aplikimin e Neneve 31 deri 36, për sa i përket dy kostove dhe pagesave. Duhet të përmbaj informacion rreth ndryshimit të pagesave tashmë të vendosura ose të parashikuara për pesë vitet e ardhshme, në qoftë se është e mundur.
3. Një pjesë në parimet dhe kriterin për alokimin e kapacitetit. Kjo duhet të përcaktoj karakteristikat e përgjithshme të kapacitetit të infrastrukturës e cila është në dispozicion për ndërmarrjet hekurudhore dhe çdo kufizim në lidhje me përdorimin e saj, duke përfshirë edhe kërkesat e mundshme të kapacitetit për mirëmbajtje. Duhet që gjithashtu të specifikoj procedurat dhe afatet të cilat lidhen me procesin e alokimit të kapacitetit. Duhet të përmbaj kritere të veçanta të cilat janë përdorur gjatë këtij procesi, në veçanti:
4. Procedurat në përputhje me të cilat aplikantët mund të kërkojnë kapacitet nga menaxheri i infrastrukturës;
5. Kërkesat që rregullojnë aplikantët;
6. Programi për procesin e aplikimit dhe alokimit dhe procedurat të cilat duhet ndjkeur për të kërkuar informacion mbi planifikimin dhe procedurat për programin e planifikuar dhe punën e parashikuar për mirëmbajtje;
7. Parimet që rregullojnë procesin e koordinimit dhe sistemit për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në i cili është në dispozicion si pjesë e këtoj procesi;
8. Procedurat të cilat duhet ndjekur dhe kriteri i përdorur kur infrastruktura të jetë ngarkuar;
9. Detajet e kufizimeve për përdorimin e infrastrukturës;
10. Kushtet me të cilat janë marrë parasysh nga nivelet e ndryshme të shfrytëzimit të kapacitetit në parcaktimin e prioriteteve për procesin e alokimit.

Duhet të detajoj masat e marra për të siguruar trajtim të duhur të shërbimeve të mallrave, shërbimeve ndërkombëtare dhe subjekti i kërkesave në procedurën *ad hoc*. Duhet të përmbaj një formë model për kërkesat e kapacitetit. Menaxheri i infrastrukturës duhet që gjithashtu të publikoj informacion të detajuar në lidhje me procedurat e alokimit për binarët ndërkombëtar të trenit.

1. Një pjesë në informacionin në lidhje me aplikimin për një licencë të cekur në Nenin 25 të kësaj Direktive dhe certifikatat e sigurisë hekurudhore të lëshuar në përputhje me Direktivën 2004/49/EC ose që tregon një uebsajt ku mund të jenë të qasshme pa pagesë në formatin elektronik.
2. Një pjesë e informacionit në lidhje me procedurat për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dhe ankesës në lidhje me çështjet e qasjes në infrastrukturën dhe shërbimet infrastrukturore si dhe skemën e performancës të cekur në Nenin 35.
3. Nje seksion në infrmimin rreth qasjes dhe tarifimit për pajisjet e shërbimit të cekur në Aneksin II. Operatorët e pajisjeve të shërbimit të cilat nuk mbledhen nga menaxheri i infrastrukturës duhet të ofroj informacion mbi pagesat për të përmirësimin e qasjes në objekt dhe për ofrimin e shërbimeve, dhe informacioni rreth kushteve për qasje teknike për përfshirje në ekspozeun e rrjetit ose duhet të përfshij një uebsajt ku mund të jenë të qasshme një informacion i tillë pa pagesë në formatin elektronik.
4. Një marrëveshje model për përfundimin e marrëveshjeve kornizë ndërmjet një menaxheri të infrastrukturës dhe një aplikuesi në përputhje me Nenin 42.

ANEKSI V

**PARIMET BAZË DHE PARAMETRAT E MARRËVESHJEVE KONRTAKTUALE NDËRMJET AUTORITETEVE KOMPETENTE DHE MENAXHERËVE TË INFRASTRUKTURËS**

**(e cekur në Nenin 30)**

Marrëveshja kontraktuale duhet të specifikoj dispozitat e Nenit 30 dhe të përfshijë së paku këto elemente:

1. Fushëveprimi i marrëveshjes sa i përket infrastrukturës dhe objekteve të shërbimit, e strukturuar në përputhje me Aneksin II. Duhet të përfshij të gjitha aspektet e menaxhimit të infrastrukturës, duke përfshirë mirëmbajtjen dhe përmirësimin e infrastrukturës tashmë në operim. Kur është e përshtatshme, mund të përfshihet gjithashtu ndërtimi i infrastrukturës së re;
2. Struktura e pagesave ose fondeve të alokuara në shërbimet e infrastrukturës së radhitura në Aneksin II, për mirëmbajtje dhe rinovim si dhe atyre që kanë të bëjnë me mirëmbajtjen aktuale dhe pengesat për rinovimim. Kur është e përshtatshme, struktura e pagesave ose mund të përfshihen fondet e alokuara në infrastrukturën e re;
3. Objektivat e performancës së orientuar kah përdoruesit, në formën e treguesve dhe kritereve të kualitetit që mbulon elemente të tilla si:
4. Funksionimi i trenit, të tilla si në aspektin e shpejtësisë së linjës dhe besueshmërisë, dhe përmbushjes së nevojave të konsumatorëve,
5. Kapaciteti i rrjetit,
6. Menaxhimi i asetit,
7. Vëllimin e aktiviteteve,
8. Nivelet e sigurisë, dhe
9. Mbrotja mjedisore;
10. Shuma e ngarkesave të mundshme të mirëmbajtjes dhe asetet të cilat do të ndahen në faza të përdorimit dhe për këtë arësye shkaktojnë flukes të ndryshme financiare;
11. Stimujt e cekur në Nenin 30(1), me përjashtim të atyre stimujve të implementuar gjatë masave rregullatore në përputhje me Nenin 30(3);
12. Obligimet minimale të raportimit për menaxherin e infrastrukturës në kushte të përmbajtjes dhe të frekuencës së raportimit, duke përfshirë informacionin i cili duhet të përfshihet çdo vit;
13. Kohëzgjatja e planifikuar e marrëveshjes, e cila duhet të sinkronizohet dhe në përputhje me kohëzgjatjen e planit të biznesit të menaxherit të infrastrukturës, koncesion ose licencë, kur është e përshtatshme, dhe korniza e tarifimit (?) dhe rregullat e përcaktuara nga shteti;
14. Rregullat që kanë të bëjnë me ndërprerje të mëdha të operimeve dhe situatave emergjente, duke përfshirë planet kontigjente dhe ndërprerjen parakohore të marrëveshjes kontraktuale, dhe informimi me kohë i përdoruesëve;
15. Masat korrigjuese që duhet të ndërmerren në qoftë se njëra nga palët ka shkelur obligimet e saja kontraktuale, ose në rrethana të jashtëzakonshme që ndikojnë në disponueshmërinë e financimit publik; kjo përfshinë kushte dhe procedura për njohje dhe përfundim të parakohshëm.

ANEKSI VI

**KËRKESAT PËR KOSTOT DHE PAGESAT NË LIDHJE ME INFRASTRUKTURËN HEKURUDHORE**

**(e cekur në Nenin 32(1) dhe Nenin 35)**

1. Pjesët që duhet të merren parasysh nga menaxherët e infrastrukturës kur ata të përcaktojnë një listë të segmenteve të tregut me qëllim të prezantimit të ngritjeve në sistemin e tarifimit sipas Nenit 32(1) përfshijnë së paku:
2. Shërbimet e pasagjerëve në krahasim me mallrat;
3. Trenat të cilët transportojnë mallra të rrezikshme në krahasim me trenat e tjerë të mallrave;
4. Shërbimet e brendshme në krahasim me ato ndërkombëtare;
5. Transporti i kombinuar ndaj trenave të drejtpërdrejt;
6. Shërbimet urbane ose rajonale në krahasim me shërbimet ndërurbane të pasagjerëve;
7. Trenat e bllokut në krahasim me trenat me vetëm një ngarkesë në vagon;
8. Shërbimet e rregullta ndaj shërbimeve të rastit.
9. Skema e performancës siç ceket në Nenin 35 duhet të bazohet në parimet bazë në vijim:
10. Në mënyrë që të arrihet një nivel i pajtueshëm i performancës dhe të mos rrezikoj qëndrueshmërinë ekonomike të një shërbimi, menaxheri i infrastrukturës duhet të pajtohet me aplikantët me parametrat kryesor të skemës së performancës, në veçanti vlerat e vonesave, pragjet për pagesa e arkëtueshme sipas skemës së performancës në krahasim me trenin individual i cili kalon në një ndërmarrje hekurudhore në një periudhë të caktuar kohore;
11. Menaxheri i infrastrukturës duhet t’ua komunikoj ndërmarrjeve hekurudhore orarin e punës, në bazë të cilit llogariten vonesat, së paku pesë ditë para se të kaloj treni. Menaxheri i infrastrukturës mund të aplikoj një periudhë të shkurtër njoftimi në rastet e forcës madhore ose ndryshimet e vonshme të orarit të punës;
12. Të gjitha vonesat duhet të t’i atribuohen njërës nga këtyre klasave ose nënklasave të vonesës:
13. Funksionimi/ menaxhimi i planit e atribuar për menaxherin e infrastrukturës
	1. Përpilimi i orarit
	2. Formimi i trenit
	3. Gabimet në procedurën e operimeve
	4. Aplikimi i gabuar i rregullave prioritare
	5. Stafi
	6. Shkaqet e tjera
14. Instalimet e infrastrukturës i atribuohen menaxherit të infrastrukturës
	1. Instalimet e sinjalizimit
	2. Instalimet e sinjalizimit në kalimin në nivel
	3. Instalimet e telekomunikacionit
	4. Pajisjet e furnizimit me energji
	5. Traseja
	6. Strukturat
	7. Stafi
	8. Shkaqet e tjera
15. Qështjet inxhinierike i atribuohen menaxherit të infrastrukturës
	1. Puna e planifikuar e ndërtimit
	2. Parregullsitë në ekzekutimin e punëve ndërtimore
	3. Kufizimi i shpejtësisë për shkak të dëmtimit të trasesë
	4. Shkaqet e tjera
16. Qështjet që i atribuohen menaxherëve të tjerë të infrastrukturës
	1. Shkaktuar nga menaxheri i mëparshëm i infrastrukturës
	2. Shkaktuar nga menaxheri i ardhshëm i infrastrukturës
17. Shkaqet komerciale i atribuohen ndërmarrjes hekurudhore
	1. Tejkalimi i kohës së ndaluar
	2. Kërkesa e ndërmarrjes hekurudhore
	3. Operimet e ngarkesës
	4. Parregullsitë e ngarkesës
	5. Përgatitja komerciale e trenit
	6. Stafi
	7. Shkaqet e tjera
18. Mjetet lëvizëse të atribueshme (të caktuara) për ndërmarrjen hekurudhore
	1. Planifikimi i regjistrit/ ri regjistrimit
	2. Formimi i trenit nga ndërmarrja hekurudhore
	3. Problemet që ndikojnë tek trajnerët(vagonët) (transportin e udhëtarëve)
	4. Problemet që ndikojnë në vagona (transporti i mallrave)
	5. Problemet që ndikojnë në vagonë, lokomotiva dhe vagonë treni
	6. Stafi
	7. Shkaqet e tjera
19. Shkaqet që atribuohen ndërmarrjeve të tjera hekurudhore
	1. Shkaktuar nga ndërmarrja tjetër hekurudhore
	2. Shkaktuar nga ndërmarrja e kaluar hekurudhore
20. Shkaqet e jashtme që nuk i atribuohen as menaxherit të infrastrukturës dhe as ndërmarrjes hekurudhore
	1. Përplasja
	2. Formalitetet administrative
	3. Ndikimi i jashtëm
	4. Efektet e motit dhe shkaqet natyrore
	5. Vonesat për shkaqe të jashtme në rrjetin tjetër
	6. Shkaqe e tjera
21. Shkaqet dytësore që nuk i atribuohen as menaxherit të infrastrukturës as ndërmarrjes hekurudhore
	1. Incidentet e rrezikshme, aksidentet dhe rreziqet
	2. Zënia e trasesë shkaktuar nga vonesat e trenit të njëjtë
	3. Zënia e trsesë shkaktuar nga vonesat e një treni tjetër
	4. Kthimet
	5. Lidhja
	6. Hetimet e mëtejshme të nevojshme;
22. Kur është e mundur, vonesat duhet t’i atribuohen një organizimi të vetëm, duke konsideruar si përgjegjësinë për shkaktimin e ndërprerjes dhe aftësisë për të rivendosur kushtet normale të trafikut;
23. Kalkulimet e pagesave duhet të marrin parasysh vonesën mesatare të shërbimeve të trenave të kërkesave të kërkesave të ngjajshme për përpikmëri të orarit;
24. Menaxheri i infrastrukturës, sa më shpejt që të jetë e mundur, duhet t’u komunikoj ndërmarrjeve hekurudhore llogaritjen e pagesave në bazë të skemës si shkak i performancës. Llogaritja duhet të përfshij të gjitha vonesat e trenit i cili qarkullon brenda një periudhe prej së paku një muaji;
25. Pa rënë në kundërshtim me procedurat aktuale për ankesa dhe dispozitave të Nenit 56, në rast të mosmarrëveshjeve në lidhje me skemën e performancës, një sistem për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve duhet të bëhet i qasshëm në mënyrë që të zgjidh qështje të tilla në mënyrë të duhur. Ky sistem për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve duhet të jetë i paanshëm ndaj palëve të përfshira. Në qoftë se ky sistem është aplikuar, duhet të merret një vendim brenda një afati kohor prej 10 ditësh pune;
26. Një herë në vit, menaxheri i infrastrukturës duhet të publikoj nivelin mesatar vjetor të performancës së arritur nga ndërmarrjet hekurudhore në bazë të parametrave bazë në përputhje me skemën e performancës.

ANEKSI VII

**PLANI PËR PROCESIN E APLOKIMIT**

**(e cekur në Nenin 43)**

1. Orari i punës duhet të formohet një herë gjatë vitit kalendarik.
2. Ndryshimi i orarit të punës duhet të zërë vend në mesnatë në të Shtunën e dytë të muajit Dhjetor. Në qoftë se bëhet ndonjë ndryshim apo rregullim pas dimrit, në veçanti duke marrë parasysh, kur është e nevojshme, të ndryshimeve në oraret rajonale të trafikut të pasagjerëve, duhet të kryhet në mesnatë në të Shtunden e dytë të muajit Qershor dhe në intervale të tilla të tjera mes këtyre datave siç kërkohet. Menaxherët e infrastrukturës mund të pajtohet rreth datave të ndryshme dhe në këtë rast ata duhet të informojnë komisionin në qoftë se mund të ndikoj në trafikun ndërkombëtar.
3. Data e fundit për pranimin e kërkesave për kapacitet i cili duhe të përfshihet brenda orarit të punës nuk duhet të jetë më i gjatë së 12 muaj para hyrjes në fuqi të orarit të punës.
4. Jo më vonë se 11 muaj para se orari i punës të hyj në fuqi, menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurohen që shtigjet e përkohshme ndërkombëtare të trenit janë krijuar në përputhje me menaxherët e tjerë të infrastrukturës përkatëse. Menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojnë që sa më parë që të jetë e mundur këto të respektohen gjatë proceseve të mëvonshme.
5. Jo më vonë se katër muaj pas afatit të fundit për dorëzimin e ofertave nga aplikantët, menaxheri i infrastrukturës duhet të përgatisë një draft-orar të punës.

ANEKSI VIII

**TË DHËNA RRETH LLOGARITJEVE PËR TU OFRUAR ORGANIT RREGULLATOR ME KËRKESË**

**(të cekur në Nenin 56(12))**

1. Ndarja e llogarive
2. Fitimi i ndarë dhe llogaritë e humbjeve bilancet e gjendjes për mallrat, pasagjerët dhe aktivitetet e menaxhimit të infrastrukturës;
3. Informacion i detajuar rreth burimeve individuale dhe shfrytëzimit të fondeve publike si dhe formave të tjera të kompenzimit në një mënyrë transparente dhe të detajuar, duke përfshirë një rishikim të detajuar të flukseve monetare të bizneseve në mënyrë që të përcaktohen në çfarëdo mënyre këto fonde publike dhe janë përdorur forma të tjera të kompenzimit;
4. Kategoritë e kostos dhe fitimit që bëjnë të mundur përcaktimin nëse kanë ndodhur ndërsubvencionet ndërmjet këtyre aktiviteteve të ndryshme, sipas kërkesave të organit rregullator;
5. Metodologjia e përdorur për alokimin e kostove ndërmjet aktiviteteve të ndryshme;
6. Kur kompania e sistemuar është pjesë e një strukture grupore, duhet të jipen detaje të plota të pagesave ndërmjet kompanisë.
7. Monitorimi i tarifave për qasje mbi binarë
8. Kategori të ndryshme të kostos, në veçanti duke siguruar informacion të mjaftueshëm rreth kostove margjinale/direkte të shërbimeve ose grupeve të ndryshme të shërbimeve në mënyrë që tarifat infrastrukturore të mund të monitorohen;
9. Informacion i mjaftueshëm që të mundësoj monitorimin e tarifave individuale të paguara për shërbimet (ose grupet e shërbimeve); në qoftë se kërkohet nga organi rregullator, ky informacion duhet të përmbaj të dhëna rreth vëllimit të shërbimeve individuale, çmimeve për shërbime individuale dhe të ardhurat totale për shërbimet individuale të paguara nga konsumatorët e jashtëm dhe të brendshëm;
10. Kostot dhe të ardhurat për shërbimet individuale (ose grupet e shërbimeve) duke përdorur metodologjinë përkatësë të kostos, siç kërkohet nga organi rregullator, për të identifikuar çmimin potencial anti-konkurrues (ndërsubvencionimet, çmimet lakmitare dhe çmimin e tepërt).
11. Treguesit e performancës financiare
12. Një deklaratë e performancës financiare;
13. Një përmbledhje pasqyrës së shpenzimeve;
14. Një deklaratë e shpenzimeve të mirëmbajtjes;
15. Një deklaratë mbi shpenzimet operative;
16. Një deklaratë e të ardhurave;
17. Shënime mbështetëse të cilat plotësojnë dhe shpjegojnë pasqyrat, kur është e përshtatshme.

ANEKSI IX

PJESA A

**DIREKTIVAT E SHFUQIZUARA ME LISTËN E NDRYSHIMEVE TË NJËPASNJËSHME**

**(e cekur në Nenin 65)**

Direktiva e Këshillit 91/440/EEC

(OJ L 237, 24.8.1991, p.25)

 Direktiva 2001/12/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian

 (OJ L 75, 15.3.2001, p.1)

 Direktiva 2004/51/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian

 (OJ L 164, 30.4.2004, p. 164)

 Direktiva e Këshillit 2006/103/EC vetëm Pika B e Aneksit

 (OJ L 363, 20.12.2006, p. 344)

 Direktiva 2007/58/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian Vetëm Nenin 1

 (OJ L 315, 3.12.2007, p.44)

Direktiva e Këshilit 95/18/EC

(OJ L 143, 27.6.1995, p.70)

 Direktiva 2001/13/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian

 (OJ L 75, 15.3.2001, p.26)

 Direktiva 2004/49/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian vetëm Neni 29

 (OJ L 164, 30.4.2004, p.44)

 Direktiva 20011/14/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian

 (OJ L 75, 15.3.2001, p.29)

 Vendimi i Komisionit 2002/844/EC

 (OJ L 289, 26.10.2002, p.30)

 Direktiva 2004/49/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian vetëm Neni 30

 (OJ L 164, 30.4.2004, p.44)

 Direktiva 2007/58/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian vetëm Neni 2

 (OJ L 315, 3.12.2007, p.44)

PJESA B

**LISTA E LIMITEVE KOHORE PËR TRANSPORTIM BRENDA LIGJIT KOMBËTAR**

**(e cekur në Nenin 65)**

|  |  |
| --- | --- |
| Direktiva | Limiti kohor për transportim |
|  |  |
| 91/440/EEC | 1 Janar 1993 |
| 95/18/EC | 27 Qershor 1997 |
| 2001/12/EC | 15 Mars 2003 |
| 2001/13/EC | 15 Mars 2003 |
| 2001/14/EC | 15 Mars 2003 |
| 2004/49/EC | 30 Prill 2006 |
| 2004/51/EC | 31 Dhjetor 2005 |
| 2006/103/EC | 1 Janar 2007 |
| 2007/58/EC | 4 Qershor 2009 |

ANEKSI X

**TABELA KORRELACION**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Direktiva 91/440/EEC | Direktiva 95/18/EC | Direktiva 2001/14/EC | Kjo Direktivë |
| Neni 2(1) | Neni 1(1) | Neni 1(1), nënparagrafi i parë | Neni 1(1) |
|  |  | Neni 1(2) | Neni 1(2) |
| Neni 2(2) |  |  | Neni 2(1) |
|  | Neni 1(2) |  | Neni 2(2) |
|  |  | Neni 1(3) | Neni 2(3) |
|  |  |  | Neni 2(4) deri në (9) |
| Neni 2(4) |  |  | Neni 2(10) |
|  |  |  | Neni 2(11) |
| Neni 3 |  |  | Neni 3(1) deri në (8) |
|  |  |  | Neni 3(9) deri në (13) |
|  | Neni 2(b) dhe (c) |  | Neni 3(14) dhe (15) |
|  |  |  | Neni 3(16) dhe 17) |
|  |  | Neni 2 | Neni 3 (18) deri në (28) |
|  |  |  | Neni 3(29) dhe (30) |
| Neni 4 |  |  | Neni 4 |
| Neni 5 |  |  | Neni 5(1) deri tek (3) |
|  |  |  | Neni 5 (4) |
| Neni 6(1) dhe (2) |  |  | Neni 6(1) dhe (2) |
| Neni 9(4) |  |  | Neni 6(3) |
| Neni 6(1( nënparagrafi i dytë |  |  | Neni 6(4) |
| Neni 6(3) dhe Aneksi II |  |  | Neni 7(1) |
|  |  | Neni 4(2) dhe Neni 14(2) | Neni 7(2) |
| Neni 7(1), (3) dhe (4) |  |  | Neni 8(1), (2) dhe (3) |
|  |  | Neni 6(1) | Neni 8(4) |
| Neni 9(1) dhe (2) |  |  | Neni 9(1) dhe (2) |
| Neni 10(3) dhe (3a) |  |  | Neni 10(1) dhe (2) |
| Neni 10(3b) |  |  | Neni 11(1), (2) dhe (3) |
|  |  |  | Neni 11(4) |
| Neni 10(3c) dhe (3e) |  |  | Neni 11(5) dhe (6) |
| Neni 10(3f) |  |  | Neni 12(1) deri në (4) |
|  |  |  | Neni 12(5) |
|  |  | Neni 5 | Neni 13 |
|  |  |  | Neni 14 |
| Neni 10b |  |  | Neni 15 |
|  | Neni 3 |  | Neni 16 |
|  | Neni 4(1) deri në (4) |  | Neni 17(1) deri në 4) |
|  | Neni 5 |  | Neni 18 |
|  | Neni 6 |  | Neni 19 |
|  | Neni 7(1) |  | Neni 20(1) |
|  | Aneksi, Pjesa I, point (I) |  | Neni 20(2) |
|  |  |  | Neni 20(3) |
|  | Neni 8 |  | Neni 21 |
|  | Neni 9 |  | Neni 22 |
|  | Neni 4(5) |  | Neni 23(1) |
|  | Neni 10 |  | Neni 23(2) dhe (3) |
|  | Neni 11 |  | Neni 24 |
|  | Neni 15 |  | Neni 25 |
|  |  | Neni 1(1), nënparagrafi i dytë | Neni 26 |
|  |  | Neni 3 | Neni 27 |
|  |  |  | Neni 28 |
|  |  | Neni 4(1) dhe (3) deri në (6) | Neni 29 |
|  |  | Neni 6(2) deri në (5) | Neni 30 |
|  |  | Neni 7 | Neni 31 |
|  |  | Neni 8 | Neni 32 |
|  |  | Neni 9 | Neni 33 |
|  |  | Neni 10 | Neni 34 |
|  |  | Neni 11 | Neni 35 |
|  |  | Neni 12 | Neni 36 |
|  |  |  | Neni 37 |
|  |  | Neni 13 | Neni 38 |
|  |  | Neni 14(1) dhe (3) | Neni 39 |
|  |  | Neni 15 | Neni 40 |
|  |  | Neni 16 | Neni 41 |
|  |  | Neni 17 | Neni 42 |
|  |  | Neni 18 | Neni 43 |
|  |  | Neni 19 | Neni 44 |
|  |  | Neni 20(1), (2) dhe (3) | Neni 45(1), (2) dhe (3) |
|  |  |  | Neni 45(4) |
|  |  | Neni 20(4) | Neni 45(5) |
|  |  | Neni 21 | Neni 46 |
|  |  | Neni 22 | Neni 47 |
|  |  | Neni 23 | Neni 48 |
|  |  | Neni 24 | Neni 49 |
|  |  | Neni 25 | Neni 50 |
|  |  | Neni 26 | Neni 51 |
|  |  | Neni 27 | Neni 52 |
|  |  | Neni 28 | Neni 53 |
|  |  | Neni 29 | Neni 54 |
|  |  | Neni 30 (1) | Neni 55 |
|  |  | Neni 30(2) | Neni 56(1) |
|  |  | Neni 31 | Neni 57 |
| Neni 12 |  |  | Neni 58 |
| Neni 14a |  | Neni 33(1), (2) dhe (3) | Neni 59 |
|  |  |  | Neni 60 |
|  |  | Neni 34(2) | Neni 61 |
| Neni 11a |  | Neni 35(1), (2) dhe (3) | Neni 62 |
| Neni 10(9) |  |  | Neni 63 |
|  |  | Neni 38 | Neni 64 |
|  |  |  | Neni 65 |
|  | Neni 17 | Neni 39 | Neni 66 |
| Neni 16 | Neni 18 | Neni 40 | Neni 67 |
|  |  |  | Aneksi I |
|  |  | Aneksi II | Aneksi II |
|  | Aneksi  |  | Aneksi III |
|  |  | Aneksi I | Aneksi IV |
|  |  |  | Aneksi V |
|  |  |  | Aneksi VI |
|  |  | Aneksi III | Aneksi VII |
|  |  |  | Aneksi VIII |

1. OJ C 132, 3.5.2011, p. 99. [↑](#footnote-ref-2)
2. OJ C 104, 2.4.2011, p. 53 [↑](#footnote-ref-3)
3. Pozita e Parlamentit Evropian të 16 Nëntorit të vitit 2011 (nuk është publikuar ende në the Gazetën Zyrtare) dhe Pozita e Këshillit në leximin e parë më 8 Mars të vitit 2012 (OJ C 108 E, 14.4.2012, p. 8). Pozita e Parlamentit Evropian të 3 Korrikut të vitit 2012 dhe vendimi i Këshillit të 29 Tetorit të vitit 2012. [↑](#footnote-ref-4)
4. OJ L 237, 24.8.1991, p. 25. [↑](#footnote-ref-5)
5. OJ L 143, 27.6.1995, p. 70. [↑](#footnote-ref-6)
6. OJ L 75, 15.3.2001, p. 29. [↑](#footnote-ref-7)