**DIREKTIVA 2001/14/EC E KËSHILLIT DHE PARLAMENTIT EVROPIAN**

**të datës 26 Shkurt 2001**

**në alokimin e kapaciteteve te infrastrukturës hekurudhore dhe vendosjen e tarifave për përdorimin e infrastrukurës hekurudhore dhe për certifikimin e sigurisë**

PARLAMENTI EVROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EVROPIAN

Duke pasur parasysh Marrëveshjen për themelimin e një Komunitetit Evropian, dhe në veqanti Nenit 17 të saj,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit([[1]](#footnote-2))

Duke pasur parasyh opinionin e Komitetit Ekonomik dhe Social[[2]](#footnote-3)

Duke pasur parasysh opinionin e Komitetit të Rajoneve([[3]](#footnote-4))

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në në Nenin 251 të Marrëveshjes([[4]](#footnote-5)) dhe marrë parasysh tekstin e bashkangjitur dhe të miratuar më 22 Nëntor të vitit 2000 nga Komiteti Rregullues,

Ndërkaq:

1. Integrimi më i madh i sketorit të Komunitetit hekurudhor është një element thelbësor për përmbushjen e tregut të brendshëm dhe vazhdimin drejt arritjes së lëvizjes së qëndrueshme.
2. Direktiva e Këshillit 91/440/EEC të 29 Korrikut të vitit 1991 mbi zhvillimin e hekurudhave të Komunitetit([[5]](#footnote-6)) ofron të drejtat e caktuara të qasjes në transportin ndërkombëtar hekurudhor për ndërmarrjet hekurudhore, si dhe grupet ndërkombëtare të ndërmarrjeve hekurudhore; këto të drejta nënkuptojnë që infrastruktura hekurudhore mund të përdoret nga përdorues të shumtë.
3. Direktiva e Këshillit 95/19/EC të 19 Korrikut të vitit 1995 mbi alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe përcaktimit të çmimeve për tarifat infrastrukturore([[6]](#footnote-7)) të përcaktuar në një kornizë të gjerë për alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore.
4. Këto Direktiva nuk e kanë penguar një ndryshim të konsiderueshëm në strukturën dhe nivelin e tarifave hekurudhore infrastrukturore dhe formën si dhe kohëzgjatjen e proceseve të alokimit të kapaciteteve.
5. Për të siguruar transparencë dhe qasje jo-diskriminuese në infrastrukturën hekurudhore për të gjitha ndërmarrjet hekurudhore kërkohet që të përdorin të gjithë informacionin e nevojshëm e që duhet të publikohen në një Ekspoze të Rrjetit për të pasur të drejta të qasjes.
6. Skemat e përshtatshme për alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore së bashku me operatorët konkurues do të rezultojë në një ekuilibër më të mirë të transportit dhe mënyrat e transportit.
7. Duke e inkurajuar përdorimin optimal të infrastrukturës hekurudhore do të rezultojë në redukimin e kostos së transportit për shoqërinë.
8. Një sektor efikas i mallrave, sidomos përtej kufijve, kërkon masa veprimi për hapjen e tregut.
9. Duhet të bëhet e mundur për shtetet anëtare që të lejohen shfrytëzuesit e shërbimeve hekurudhore që të futen drejtëpërdrejtë në proceset e alokimit të kapaciteteve.
10. Riparimin e hekurudhave Evropiane me anë të qasjes së vazhduar për transportin e mallrave ndërkombëtare në rrjetin hekurudhor të mallrave përtej Evropës kërkon konkurencë të ndershme intermodale ndërmjet hekurudhës dhe rrugës, veqanërisht duke marrë parasysh llogaritjen e duhur të efekteve të ndryshme të jashtme, skemat e përshtatshme të tarifimit për infrastrukturën hekurudhore të lidhura me skemat e përshtatshme të tarifimit për infrastrukturat e tjera të transportit dhe operatorët konkurrues do të rezultojnë në një ekuilibër optimal të mënyrave te ndryshme te transportit.
11. Skemat e alokimt të tarifimi dhe kapacitetit duhet të mundësojnë qasje të barabratë dhe jo-diskriminuese për të gjitha ndërmarrjet dhe duhet bërë përpjekje sa më shumë që të jetë e mundur për të përmbushur nevojat e të gjithë përdoruesve dhe mënyrave të trafikut në një mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese.
12. Brenda kornizës së vënjes së çmimeve që u shpall nga shtetet anëtare dhe skemat e alokimit të kapacitetit duhet të inkurajojnë menaxherët e infrastrukturës hekurudhore për të bërë sa më efektiv përdorimin e infrastrukturës hekurudhore.
13. Ndërrmarrjet hekurudhore duhet të pranojnë sinjalet të qarta dhe të qëndrueshme nga skemat e alokimit të kapacitetit që u mundëson atyre të marrin vendime të arësyeshme.
14. Në mënyrë që të merren në konsideratë nevojat e përdoruesve, ose potenciali i përdoruesve, të kapacitetit infrastrukturor të hekurudhave të planifikojnë biznesin e tyre, dhe të nevojave të konsumatorëve dhe të themeluesve, është e rëndësishme që menaxheri i infrastrukturës të garanton që kapaciteti infrastrukturor është alokuar në atë mënyrë që të reflektoj nevojën për të ruajtur dhe për të përmirësuar nivelet e sigurta të shërbimit.
15. Kërkohet që nga ndërmarrjet e hekurudhës dhe nga menaxherët e infrastrukturës të sigurojnë nxitjen e minimizimit të dëmtimeve dhe të përmirësoj performancën e rrjetit.
16. Vënja e çmimeve dhe skemat e alokimit të kapaciteteve duhet që të mundësoj një konkurrencë të ndershme në ofrimin e shërbimeve infrastrukturore.
17. Është e rëndësishme që të merren parasysh kërkesat e biznesit të të dy aplikantëve dhe menaxherit të infrastructures.
18. Është e rëndësishme që të maksimizohet fleksibiliteti në përdorim të menaxherëve të infrastrukturës në lidhje me alokimin e kapacitetit të infrastrukturës, por kjo duhet të jetë në përputhje me përmbushjen e kërkesave të arësyeshme të aplikantëve.
19. Procesi i alokimit të kapacitetit duhet të parandaloj vënjen e kufizimeve të panevojshme mbi kërkesat e ndërmarrjeve që mbajnë, ose pretendojnë që të mbajnë, të drejtat shfrytëzimit të infrastrukturës për të zhvilluar biznesin e tyre.
20. Kërkohet që për të mundësuar një shkallë fleksibiliteti për menagjerët e infrastrukturës që të mundësojnë një përdorim më efikas të ndërtimit të rrjëtit të infrastrukturës.
21. Alokimi i kapaciteti dhe skemat e tarifimit mund të kenë nevojë të marrin parasysh faktin se komponentë të ndryshëm të rrjetit të infrastrukturës hekurudhore mund të jenë bërë nga shfrytëzues të ndryshëm.
22. Kërkesat për shërbim të pasagjerëve shpeshherë mund të mos jenë në përputhje me kërkesat për transportin e mallrave; kërkesat për shërbim të pasagjerëve mund të rezultojë në një rrjet i cili është më i kushtueshëm për t’u ndërtuar dhe për tu ruajtur sesa ndonjë i cili është ndërtuar vetëm për transportin e mallrave; ndryshimi i rritjes së shpejtësisë në mes të mallrave dhe vagonave të pasagjerëve mund të çojë në një nxitje konfliktit mes këtyre dy llojeve të trafikut.
23. Përdoruesit e ndryshëm dhe llojet e përdoruesve shpeshherë do të kenë një ndikim të ndryshëm në kapacitetet infrastrukturore dhe nevojave të shërbimeve të ndryshme duhet të balancohen siç duhet.
24. Shërbimet të cilat kryhen nën kontratën e një autoriteti publik mund të kërkojnë rregulla të veqanta për të siguruar tërheqjen e përdoruesve të tyre.
25. Vënja e çmimeve dhe skemat e alokimit të kapacittetit duhet të kenë parasysh efektetet e rritjes së përmbushjes së kapacitetiti të infrastrukturës dhe në fund mungesës së kapacitetit.
26. Korniza e ndryshimeve kohore për planifikimin e llojeve të trafikut nënkupton se kërkohet që të sigurohet kërkesa për kapacitetin e infrastrukturës të cilat janë bërë pas përfundimit të procesit të përpilimit të orarit mund të plotësohet.
27. Përdorimi i teknologjisë së informacionit mund të përmirësoj shpejtësinë dhe përgjegjësinë e procesit të përpilimit të orarit dhe të përmirësoj mundësinë e aplikuesve për të ofruar kapacitet të infrastrukturës, si dhe të përmirësoj mundësinë e krijimit të shtigjeve të trenit të cilat kalojnë më shumë së një rrjet të menaxherëve të infrastrukturës.
28. Për të siguruar rezultat optimal për ndërmarrjet hekurudhore, preferohet të kërkohet një ekzaminim i përdorimit të kapacitetit infrastrukturor kur bashkërendimi i kërkesave për kapacitet është e nevojshme për të plotësuar nevojat e përdoruesve.
29. Në pikëpamje të pozites monopoliste të menaxherëve të infrastrukturës preferohet të kërkohet një ekzaminim të kapacitetit të infrastrukturës në dispozicion, dhe metodat e rritjes së saj kur procesi i alokimit të kapacitetit nuk është në gjendje të përmbush kërkesat e përdoruesve.
30. Mungesa e informacionit në lidhje me kërkesat e ndërmarrjeve të tjera hekurudhore si dhe për kufizimet brenda sistemit mund të krijojnë vështirësi për ndërmarrjet hekurudhore për përmbushjen e kërkesave në kapacitetin e tyre infrastrukturor.
31. Është e rëndësishme për të siguruar koordinim më të mirë të skemave të alokimit për të siguruar përmirësimin e atraktivitetit të hekurudhës për trafikun i cili përdor rrjetin e më shumë se një menaxheri të infrastrukturës, në veqanti për trafikun ndërkombëtar.
32. Është e rëndësishme për të minimizuar dëmtimet e konkurrencës që mund të ndodhin, qoftë mes infrastrikturës hekurudhore ose mes mënyrave të transportit, nga ndryshimet thelbësore të parimit të vënjes së tarifave.
33. Kërkohet që të përcaktohen komponentët e shërbimit të infrastrukturës të cilët janë të domosdoshëm për t’i mundësuar një operatori që të ofroj një shërbim dhe i cili duhet të ofrohet në këmbim të minimizimit të tarifave të qasjes.
34. Kërkohet investim në infrastrukturën hekurudhore dhe skemat e vënjes së çmimeve infrastrukturore duhet të jenë stimuluese për menaxherët e infrastrukturës për të bërë investime të përshtatshme të jenë ekonomikisht tërheqëse.
35. Çfarëdo skemë e vënjes së çmimeve do të përqoj sinjale ekonomike për përdoruesit. Është e rëndësishme që këto sinjale për ndërmarrjet hekurudhore duhet të jenë të qëndrueshme dhe që çojnë në marrjen e vendimeve të arësyeshme.
36. Për të mundësuar krijimin e niveleve të përshtatshme dhe të drejta të tarifave infrastrukturore, menaxherët e infrastrukturës duhet të regjistrojnë dhe të krijojnë vlerësimin e aseteve të tyre si dhe të zhvillojnë një arësyetim të qartë të faktorëve të kostos në funksionimin e infrastrukturës.
37. Preferohet të sigurohet se janë marrë parasysh kostot e gjatë marrjes së vendimeve mbi transportin.
38. Është e rëndësishme të sigurohet që tarifat për trafikun ndërkombëtar janë të atilla që mundësojnë hekurudha të përmbushë nevojat e tregut; si pasojë vënja e çmimeve infrastrukturore duhet të vihet në çmimin i cili shkaktohet drejtëpërsëdrejti si rezultat i operimit të shërbimit të trenit.
39. Niveli i përgjithshëm i rivendosjes së kostos përmes tarifave të infrastrukturës ndikon në nivelin e duhur të kontributit qeveritar; Shtetet Anëtare mund të kërkojnë nivele të vënjes së kostos së përgjithshme përmes çmimeve duke përfshirë rritjet ose një normë kthimi të cilën mund t’a përballoj tregu duke balancuar rivendosjen e kostos me konkurrencën intermodale të mallrave hekurudhore. Megjithatë, kërkohet që për çdo skeme të vënjes së çmimeve të infrastrukturës t’i mundësoj trafikut të përdor rrejtin hekurudhor i cili mund të paktën të paguaj për koston shtesë të cilat i shqipton ajo.
40. Një infrastrukturë hekurudhore është një monopol natyral. Prandaj është e nevojshme të stimulohen menaxherët e për të zvogëluar çmimet dhe për të menaxhuar infrastrukturën e tyre në mënyrë efikase.
41. Duhet të merret parasysh fakti që për shumë vite të suksesshme niveli i investimeve në infrastrukturë dhe teknologji nuk ka bërë të mundur krijimin e kushteve për ndonjë zhvillim të vërtetë të transportit hekurudhor. Prandaj kërkohet, ndaj kësaj pasoje, të bëhet përmisim i duhur, në veqanti në kontekstin e krijimit të një rrjeti hekurudhor të mallrave jashtë, duke përdorur ndër të tjera mjete në dispozicion të komunitetit, pa dëmtuar prioritetet tashmë të përcaktuara.
42. Zbritjet të cilat janë të lejuara për ndërmarrjet duhet të ndërlidhen me kursimet aktuale administrative; zbritjet mund të përdoren gjithashtu për të nxitur përdorimin efikas të infrastrukturës.
43. Është e nevojshme që të stimulohen nërmarrjet hekurudhore dhe menaxheri i infrastrukturës që të minimizojnë ndërprerjen e rrjetit.
44. Alokimi i kapacitetit është e lidhur me një kosto për menaxherin e infrastrukturës, për të cilin duhet të kërkohet pagesa.
45. Masat e nevojshme për të siguruar që të gjitha ndërmarrjet hekurudhore të licencuara sipas ligjit të Komunitetit janë të detyruar të mbajnë një certifikatë të duhur të sigurisë para se të funksionojnë në territorin e një Shteti Anëtar, lëshimi i certifikatave të sigurisë duhet të përputhet me ligjin e Komunitetit.
46. Menaxhimi efikas dhe përdorimi i duhur dhe jo diskriminues i infrastrukturës hekurudhore kërkon krijimin e një organi rregullator që mbikqyr zbatimin e këtyre rregullave të Komunitetit dhe që vepron si një organ apelimi, pavarësisht nga mundësia e shqyrtimit gjyqësor.
47. Masat specifike janë të nevojshme për të marrë parasysh situatën gjeopolitike të disa shteteve të ndryshme anëtare, duke siguruar integrimin e tregut të brendshëm.
48. Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj Direktive duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/EC të datës 28 Qershor 1999 që përcakton procedurat për ushtrimin e kompetencave implementuese të zbatuara në Komisioni.
49. Në përputhje me parimet e substidiaritetit dhe të përcaktuara në Nenin 5 të Marrëveshjes, objektivat e kësaj Direktive, që do të thotë të koordinoj masat në Shtetet Anëtare që bëjnë alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe çmimeve të vëna për përdorim nga ato si dhe certifikimin e sigurisë, nuk mund të arrihen mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare me qëllim të nevojës për të siguruar kushte të paanshme dhe jodiskriminuese për qasje në infrastrukturë, si dhe për të marrë parasysh dimensionet e qarta ndërkombëtare të përfshira në funksionimin e elementeve të rëndësishme të rrjeteve hekurudhore, dhe për këtë arsye ,për shkak të nevojës të veprimit të koordinimit përtej-kombëtar, mund të përmirësohet nga Komuniteti. Kjo Direktivë nuk shkon përtej asaj që është e nevojshme për arritjen e këtyre objektivave.
50. Rregullorja e Këshillit (EEC) Nr 2830/77 të datës 12 dhjetor 1977 mbi masat e nevojshme për arritjen e krahasimit në mes të sistemeve të kontabilitetit dhe atij të llogarive vjetore të ndërmarrjeve hekurudhore(1), Rregullorja e Këshillit (EEC) Nr 2183/78 të datës 19 Shtator 1978 hedh poshtë parimet uniforme të çmimeve për ndërmarrjet hekurudhore (2), Vendimi i Këshillit 82/529/EEC të datës 19 korrik 1982 mbi caktimi e normave për transportin ndërkombtar të mallrave hekurudhore(3) , Vendimi i Këshillit 83/418/EEC të datës 25 Korrik 1982 mbi pavarësinë tregtare të hekurudhave në menaxhimin trafikut pasagjerëve ndërkombëtare dhe trafikut të mallrave (4), dhe Direktiva 95/19/EC janë zëvendësuar nga kjo Direktivë dhe si pasojë duhet të shfuqizohet,

KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

KAPITULLI I

**DISPOZITAT HYRËSE**

*Neni 1*

**Fushëveprimi**

1. Kjo Direktivë ka të bëjë më parimet dhe procedurat që duhet të zbatohen në lidhje me vendosjen dhe vënjen e çmimeve të pagesave të infrastrukturës hekurudhore dhe alokimin e kapacitetit të infrastrukturës hekurudhore.

Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që vënja e çmimeve dhe skemat e alokimit të kapaciteteve për infrastrukturën hekurudhore zbatojnë parimet e përcaktuara në këtë Direktivë dhe kështu i mundësojnë menaxherit të infrastrukturës të tregtoj dhe të krijioj përdorim optimal dhe efektiv të kapacitetit të infrastrukturës i cili është në dispozicion .

1. Kjo Direktivë aplikohet për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore për shërbimet hekurudhore vendore dhe ndërkombëtare.
2. Shtetet anëtare mund të heqin nga fushëveprimi i kësaj Direktive:
3. Rrjetet e vetme lokale dhe rajonale për shërbimet e pasagjerëve në infrastrukturën hekurudhore;
4. Rrjetet e përcaktuara vetëm për operimin e shërbimeve të pasagjerëve urban ose periferik.
5. Rrjetet rajonale të cilat përdoren për shërbim të mallrave rajonale vetëm nga një ndërmarrje hekurudhore e cila nuk përfshihet nga fushëveprimet e Diriktivës 91/440/EEC derisa kapaciteti në atë rrjet është kërkuar nga një aplikant;
6. Infrastruktura hekurudhore në pronësi private që ekziston vetëm për përdorim nga ana e pronarit të infrastrukturës për operimet e mallrave të saj.
7. Operimet e transportit në formën e shërbimeve vajtje-ardhje për automjete rrugore nëpërmjet Kanal-Tunelit janë lënë anash nga fushëveprimi i kësaj Direktive.

*Neni 2*

**Përkufizimet**

Për qëllimet e kësaj Direktive:

1. “**Alokimi**” do të thotë alokimi i kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore nga një menaxher infrastrukture :
2. “**Aplikuesi**” nënkupton një ndërmarrje të licencuar hekurudhore dhe/ose një grup të ndërmarrjeve hekurudhore ndërkombëtare ,si dhe, në Shtetet Anëtare të cilat ofrojnë një mundësi të tillë, personat e tjerë dhe/ose subjekte juridike në shërbimin publik ose për interes tregtimi për sigurimin e kapacitetit të infrastrukturës ,të tilla si auoritetet publike nën Rregulloren (EEC) Nr. 1991/69 (5) dhe transportuesit, bartësit e mallrave dhe operatorët e transportit të kombinuar, për funksionimin e shërbimit hekurudhor në territoret e tyre përkatëse;
3. ‘**Infrastruktura e ngarkuar**‘ nënkupton një pjesë të kapacitetit të infrastrukturës e cila nuk mund të jetë plotësisht e sigurt gjatë periudhave të caktuara madje edhe pas koordinimit të kërkesave të ndryshme për cilësi;
4. ‘**Plani i rritjes së kapacitetit**’ nënkupton një masë apo një seri të masave me një regjistër për zbatimin e tyre të cilat janë propozuar për t’i zvogëluar kufizimet e kapaciteteve kryesore që çojnë në shpalljen e një pjese të infrastrukturës si ‘infrastrukturë e ngarkuar’
5. ‘**Koordinimi**’ nënkupton procesin nëpërmjet të cilit organi i alokimit dhe aplikantët do të përpiqen të zgjidhin situata në të cilat ka aplikakione kontradiktore për kapacitetin e infrastrukturës.
6. ‘**Marrëveshja Kornizë** ‘ nënkupton një marrëveshje të përgjithshme ligjërisht të detyrueshme në bazë të ligjit publik ose privat, që përcakton të drejtat dhe detyrimet e një aplikuesi dhe menaxheri të infrastrukturës ose organi alokues në lidhje me kapacitetin e infrastrukturës për t’u alokuar dhe shpenzimet të që do të vendosen për një periudhë më të gjatë se sa një periudhë e orarit të punës.
7. ‘**Kapaciteti i Infrastrukturës**‘ nënkupton potencialin për të caktuar shtigjet e kërkuara të trenit të një një element të infrastrukturës për një periudhë të caktuar;
8. ‘**Menaxheri i infrastrukturës**‘ nënkupton çdo organ apo ndërmarrje që është përgjegjëse në veqanti për krijimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore. Kjo mund të përfshij edhe menaxhimin e kontrollit të infrastrukturës dhe të sistemeve të sigurisë. Funksionet e menaxherit të infrastrukturës në një rrjet ose pjesë të rrjetit mund të alokohen në ndërmarrje apo organe të ndryshme;
9. ‘**Rrjeti**‘ nënkupton tërë infrastrukturën hekurudhore në pronësi dhe /ose të menaxhuar nga një menaxher i infrastrukturës;
10. ‘**Ekspozeu i rrjetit**‘ nënkupton deklaratën e cila përcakton në detaje rregullat e përgjithshme, afatet e fundit, procedurat dhe kriterin në lidhje me skemat e vënjes së çmimeve dhe alokimit të kapacitetit. Duhet të përmbajë informacione të ndryshme të atilla siç kërkohen në mundësinë e kapacitetin e infrastrukturës;
11. ‘**Ndërmarrja Hekurudhore**’ nënkupton çdo ndërmarrje publike apo private, të licencuar sipas legjislacionit të Komunitetit në fuqi, ku detyra kryesore e së cilës është të ofroj shërbime për transportin e mallrave dhe /ose udhëtarëve me anë të hekurudhës me kërkesën që ndërmarrjet të sigurojnë tërheqjen, kjo gjithashtu përfshin ndërmarrjet që sigurojnë vetëm tërheqjen;
12. ‘**Shtegu i trenit**’ nënkupton kapacitetin e infrastrukturës që nevojitet për të qarkulluar një tren mes dy vendeve mbi një periudhë të caktuar;
13. ‘**Orari i punës**’ nënkupton të dhënat që përcaktojnë të gjitha lëvizjet e planifikuara të trenit dhe të vagonave të trenit (mjeteve lëvizëse) të cilat do të zënë vend në infrastrukturën përkatës gjatë periudhës për të cilën është në fuqi.

Neni 3

**Ekspozeu i rrjetit**

1. Menaxheri i infrastrukturës, pas konsultimit me palët e ineresuara, duhet të krijojnë dhe publikojnë një ekspoze të rrjetit të arritur ndaj pagesës së një detyre e cila nuk mund të tejkalojë çmimin e publikuar në atë deklaratë.
2. Ekspozeu i rrjetit duhet të përcaktoj natyrën e infrastrukturës e cila është në dispozicion për ndërmarrjet hekurudhore. Ai duhet të përmbajë informacionin i cili përcakton kushtet për qasje në infrastrukturën përkatëse hekurudhore. Përmbajtja e ekspozeut të rrjetit është shfaqur në Aneksin I.
3. Ekspozeu i rrjetit duhet të mbahet i freskuar me të dhëna të reja dhe i ndryshuar atëher kur të ketë nevoj.
4. Ekspozeu i rrjetit duhet të publikohet jo më vonë se katër muaj para afatit të fundit për kerkesa rreth kapacitetit të infrastrukturës.

KAPITULLI II

**TARIFAT INFRASTRUKTURORE**

*Neni 4*

**Krijimi, përcaktimi dhe mbledhja e tarifave**

1. Shtetet anëtare do të krijojnë një kornizë për vënjen e çmimeve duke respektuar pavarësinë menaxheriale të përcaktuar në Nenin 4 të Direktivës 91/440/EEC.

Çështja e lartëpërmendur rreth pavarësisë menaxheriale, shtetet anëtare do të vendosin rregulla të veqanta të vënjes së çmimeve ose t’i ngarkojnë kompetencat e tilla menagjerit të infrastrukturës. Përcaktimi i çmimeve për përdorimin e infrastrukturës dhe mbledhja e këtyre çmimeve duhet të bëhet nga menaxheri i infrastrukturës.

1. Kur menaxheri i infrastrukturës, në formën e tij ligjore, funksionet e organizimit apo të vendimmarrjes, nuk është i pavarur nga asnjë ndërmarrje hekurudhore, funksionet, të cekura në këtë kapitull, përveç mbledhjes së çmimeve që duhet të kryhen nga një organ i caktuar për vënjen e çmimeve i cili është i pa varur për nga çështja ligjore, organizimi dhe vendimmarrja nga çdo ndërmarrje hekurudhore.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të bashkëpunojnë për të arritur funksionimin efikas të shërbimeve të trenave që kalojnë në më shumë se një rrjet infrastrukturor. Në veqanti ata duhet të synojnë që të garantojnë konkurrencë të favorshmë të mallrave ndërkombëtare hekurudhore dhe të siguroj përdorimin e rrjetit të mallrave hekurudhore përtej Evropës. Ata mund të krijojnë organizata të tilla të përbashkta të cilat janë të përshtatshme për të mundësuar këtë. Çdo bashkëpunim ose organizatë e përbashkët do të jetë e detyruar nga rregullat që janë përcaktuar në këtë Direktivë.
3. Përveç rasteve kur marrëveshjet e veçanta të janë bërë në bazë të Nenit 8 (2), menaxherët e infrastrukturës do të sigurojnë që skema e vënjes së çmimeve në shfrytëzim është e bazuar në parimet e njëjta brenda të gjithë rrjetit të tyre.
4. Menaxherët infrastrukturor duhet të sigurojë që aplikimi i skemave të vënjes së çmimeve rezultojnë në çmime ekuivalente dhe jodiskriminuese për ndërmarrje të ndryshme hekurudhore të cilat kryejnë shërbime të natyrës ekuivalente në një pjesë të ngjajshme të tregut dhe që çmimet që aktualisht aplikohen në përputhje me rregullat e përcaktuara në ekspozeun e rrjetit.
5. Një menaxher infrastrukturor ose organ i përcaktimit të çmimeve duhet të respektoj konfindencialitetin tregtar të informatave të dhëna për të nga aplikantët.

*Neni 5*

**Shërbimet**

1. Ndërmarrjeve hekurudhore, në baza jodiskriminuese, duhet t’u jipet e drejta në pakon minimale të qasjes dhe qarkullimit mbi binarë në pajisjet e shërbimit që janë të përshkruara në Aneksin II, qështja e 2-të duhet të ofrohet në mënyrë jodiskriminuese dhe kërkesat nga ndërmarrjet hekurudhore mund të refuzohet vetëm nëse ekzistojnë alternativa të mundshme në kushte e tregut. Nëse shërbimet nuk janë ofruar nga një menaxheri i infrastrukturës, ofruesi i ‘infrastrukturës kryesore’ duhet të bëjë të gjitha përpjekjet e mundura për t’a lehtësuar ofrimin e këtyre shërbimeve.

2. Kur menaxheri i infrastrukturës ofron çfarëdo game të shërbimeve të përshkruara në Aneksin II, pika 3 si shërbime shtesë duhet të ofroj ato me kërkesë të një ndërmarrje hekurudhore.

3. Ndërmarrjet hekurudhore mund të kërkojnë një gamë të mëtejshme të shërbimeve ndihmëse, të radhitura në Aneksin II, pika 4 nga menaxheri i infrastrukturës ose nga furnizues të tjerë. Menaxheri i infrastrukturës nuk është i detyruar të ofrojë këto shërbime.

*Neni 6*

**Kostoja dhe llogaritë infrastrukturore**

1. Shtetet anëtare duhet të përcaktojnë kushtet, duke përfshirë aty ku është e nevojshme rritjen e pagesës, për të siguruar që, në kushte normale të biznesit dhe gjatë një periudhe të përshtatshme kohore, llogaritjet e një menaxherit të infrastrukturës duhet që të paktën të balancohen nga të ardhurat e tarifave të infrastrukturës, tepricat nga aktivitetet tjera komerciale dhe financimi i shtetit në njërën anë, dhe shpenzimet për infrastrukturën në anën tjetër.

Pa paragjykuar synimet e mundshme afatgjate të përdoruesit mbulojnë shpenzimet infrastrukturore për të gjitha llojet e transportit në baza të konkurrencës së drejtë dhe jodiskriminuese ndërmjet llojeve të ndryshme të transportit, ku transporti hekurudhor është në gjendje të konkurroj me llojet e tjera të transportit, brenda kornizës së përcaktimit të çmimit të Neneve 7 dhe 8, një shtet anëtar mund të kërkojë nga menaxheri i infrastrukturës të balancoj llogaritë e tij pa financim shtetëror.

1. Menaxherët e infrastrukturës, duke marrë parasysh sigurinë dhe mirëmbajtjen si dhe përmirësimin e kualitetit të shërbimit infrastrukturor, duhet të nxitet për të reduktuar kostot e pajisjeve të infrastrukturës dhe nivelin e shpenzimeve të qasjes.
2. Shtetet Aanëtare duhet të sigurojnë që kushti i përcaktuar në paragrafin 2 është implementuar, qoftë nëpërmjet një marrëveshje kontraktuale ndërmjet autoritetit kompetent dhe menaxherit të infrastrukturës i cili mbulon një periudhë prej jo më pak se tri vite që siguron financimi shtetëror ose nëpërmjet vendosjes së masave të përshtatshme rregullatore me kompetenca të duhura.
3. Kur ekziston një marrëveshje kontraktuale, kushtet e kontratës dhe struktura e pagesave të bëra për të siguruar financim për menaxherin e infrastrukurës duhet të arrihet paraprakisht për të përfshirë të gjithë periudhën e kontratës.
4. Duhet të krijohet një metodë për ndarjen e shpenzimeve. Shtetet anëtare mund të kërkojnë miratim paraprak. Kjo metodë duhet të freskohet herë pas here në praktikat më të mira ndërkombëtare.

*Neni 7*

**Parimet e përcaktimit të çmimit**

1. Tarifat për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore duhet t’i paguhen menaxherit të infrastrukturës dhe të përdoren për të financuar biznesin e tij.
2. Shtetet anëtare mund të kërkojnë nga menaxheri i infrastrukturës që të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm mbi shpenzimet e vëna. Menaxheri i infrastrukurës, në këtë drejtim, duhet të jetë në gjendje të justifikoj tarifat e tij infrastrukturore tashmë të faturuara për çdo operator, në përputhje me Nenin 4 deri 12, në përputhje me metodologjinë, rregullat, dhe ku është e aplikueshme, masat e përcaktuara në ekspozeun e rrjetit.
3. Pa paragjykuar paragrafin 4 dhe 5 ose nenin 8, tarifat për pakon minimale të qasjes dhe qasjen mbi binarë në objektet e shërbimit do të vendosen në koston që është shkaktuar drejtëpërsëdrejti si rezultat i operimit të shërbimit të trenit.
4. Tarifa infrastrukturore mund të përfshijnë një pagesë e cila reflekton mungesën e kapacitetit të segmentit të identifikueshëm të infrastrukturës gjatë periudhave të ngarkesës.
5. Tarifat infrastrukturore mund të modifikohet për të marrë parasysh koston e ndikimeve mjedisore të shkaktuara nga operimi i trenit. Një modifikim i tillë duhet të dallohet në bazë të rëndësisë së efektit të shkaktuar.

Përcaktimi i çmimit të kostove mjedisore të cilat rezultojnë në një rritje të të ardhurave të përgjithshme që grumbullohen tek menaxheri i infrastrukturës duhet gjithsesi t’i mundësohet vetëm nëse vënja e tillë e çmimeve aplikohet në një nivel të krahasueshëm me mënyrat konkurruese të transportit.

Në mungesë të ndonjë niveli të krahasueshëm të përcaktimit të çmimeve të kostove mjedisore në mënyra të tjera kokurruese të transportit, modifikimi i tillë nuk do të rezultojë në ndonjë ndryshim të përgjithshëm të të ardhurave për menaxherin e infrastrukturës. Në qoftë se një nivel i krahasueshëm i përcaktimit të çmimeve të kostove mjedisore është paraqitur në hekurudha dhe mënyra konkukrruese të transportit dhe që sjell të ardhura shtesë, do të jenë për shtete anëtare që të vendosin se si do të përdoren të ardhurat.

1. Për të shmangur luhajtjet e shtuara të padëshirueshme, tarifat e përmendura në paragrafët 3, 4 dhe 5 mund të arrijnë mesataren e një përhapje të arësyeshme të shërbimeve dhe kohëve të trenit.

Megjithatë, ngritja relative e tarifave infrastrukturore do të lidhet me shpenzimet që i atribuohen shërbimeve.

1. Ofrimi i shërbimeve të cekura në Aneksin II pika 2, nuk do të mbulohen nga ky Nen. Pa paragjykuar paragrafin e mësipërme duhet të merren parasysh, në përcaktimin e çmimeve për shërbimet e përcaktuara në Aneksin II, pika 2, të gjendjes kokurruese të transportit hekurudhor.
2. Kur shërbimet e radhitura në Ankesin II pika 3 dhe 4, si shërbime shtesë dhe ndihmëse janë të ofruara vetëm nga njëri furnizues përgjegjës për një shërbim të tillë do të lidhen me koston e sigurimit të tij, e llogaritur mbi bazën e nivelit aktual të përdorimit.
3. Pagesat mund të vendosen për kapacitetin e përdorur për qëllime të mirëmbajtjes së infrastrukturës. Pagesat e tilla nuk duhet të tejkalojnë humbjen neto të të ardhurave ndaj menaxherit të infrastrukturës të shkaktuara nga mirëmbajtja.

*Neni 8*

**Përjashtimet në parimet e përcaktimit të çmimit**

1. Në mënyrë që të fitohet përpunim i plotë i kostove të vëna nga menaxheri i infrastrukturës një shtet anëtar, nëse tregu nuk mund ta përballoj këtë, vënja e ngritjeve të çmimit në bazë parimeve efikase, transparente dhe jodiskriminuese, duke garantuar kokurrencë optimale në veçanti të mallrave hekurudhore ndërkombëtare. Sistemi i përcaktimit të çmimit duhet të respektojë rritjen e produktivitetit të arritur nga ndërmarrjet hekurudhore.

Megjithatë, niveli i çmimeve përjashton përdorimin e infrastrukturës nga ato segmente të tregut të cilat mund të paguajnë të paktën koston që shkaktohet drejtëpërsëdrejti si rezultat i operimit të shërbimit hekurudhor, dhe gjithashtu një norme kthimi të cilën mund ta përballoj tregu.

1. Për projekte specifike të investimit, në të ardhmen, ose që janë kompletuar jo më shumë se 15 vjet para hyrjes në fuqi të kësaj Direktive, menaxheri i infrastrukturës mund të caktojë ose të vazhdojë të përcaktoj çmime më të larta në bazë të shpenzimeve afatgjate gjatë të projekteve të tilla nëse ato rrisin efikasitetin dhe/ose kosto-efektivitetin dhe nuk mund të jetë ose të ndërmerren ndryshe. Një masë e tillë e përcaktimit të çmimeve mund të përfshijë gjithashtu masa për ndarjen e rrezikut i cili lidhet me investime të reja.
2. Për të parandaluar diskriminimin, duhet të sigurohet çfarëdo tarife mesatare dhe margjinale të çdo menaxheri të dhënë të infrastrukturës për përdorime ekuivalente të infrastrukturës së tij, janë të krahasueshme dhe që shërbimet e krahasueshme në segmentin e tregut të njëjtë janë subjekt për të njëjtat tarifa. Menaxheri i infrastrukturës do të shfaq në ekspozeun e rrjetit se sistemi i vënjes së çmimeve plotëson këto kërkesa për aq sa kjo mund të bëhet pa zbuluar informacionin konfidencial të biznesit.
3. Nëse një menaxheri i infrastrukturës synon të modifikojë elementet thelbësore të sistemit të përcaktimit të çmimeve të cekur në paragrafin 1, duhet që ta bëjë publike të paktën tre muaj më parë.

*Neni 9*

**Zbritjet**

1. Pa paragjykuar nenet 81, 82, 86, dhe 87 të Marrëveshjes dhe pavarësisht nga Nenit 7(3) të kësaj Direktive, çfarëdo zbritje për çmimet e vëna në një ndërmarrje hekurudhore nga menaxheri i infrastrukturës, për ndonjë shërbim, duhet të përputhen me kriteret e përcaktuara në këtë Nen.
2. Me përjashtim të paragrafit 3, zbritjet do të kufizohet në kursimin aktual të kostos administrative ndaj menaxherit të infrastructures. Në përcaktimin e nivelit të zbritjes, ansjë llogari nuk mund të merret me kursimin e brendshëm të kostos tashmë të vënë.
3. Menaxheri i infrastrukturës mund të paraqes skema në dispozicion për të gjithë përdoruesit e infrastrukturës, për flukse të veqanta të trafikut, dhëniet e zbritjeve të kufizuara kohore për të inkurajuar zhvillimin apo zbritjen e shërbimeve të reja hekurudhore, ose zbritjeve për të inkurajuar përdorimin e konsiderueshëm të linjave më pak të shfrytëzuara.
4. Zbritjet mund të bëhen vetëm për tarifat e vëna për një pjesë të caktuar të infrastrukturës.
5. Skemat e ngjajshme të zbritjeve duhet të aplikohen për shërbime të ngjashme.

*Neni 10*

**Skemat e kompensimit për shpenzime të pa paguara mjedisore, të aksidenteve dhe të infrastrukturës**

1. Shtetet anëtare mund të bëjnë një skemë kompenzimi për të kompensuar një kohë të kufizuar për shfrytëzimin e infrastrukturës hekurudhore për kostos e dëshmuara të papaguara mjedisore, infrastrukturore dhe aksidenteve të llojeve të konkurimit të transportit për aq sa këto kosto tejkalojnë kostot ekuivalente të hekurudhës.
2. Kur një operator merr kompensim gëzon një të drejtë të veçantë, kompensimi duhet të shoqërohet me përfitime të krahasueshme për përdoruesit.
3. Metoda e përdorur dhe llogaritjet e bëra duhet të jetë publikisht në dispozicion. Mund të jetë e mundur në veqanti të paraqes kostot specifike të papaguara të infrastrukturës konkurrente të transportit që janë shmangur dhe për të siguroj që skema jepet në kushte jo-diskriminuese për ndërmarrjet.
4. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë që një skemë e tillë është në përputhje me Nenet 73, 87 dhe 88 të marrëveshjes.

*Neni 11*

**Skema e performancës**

1. Skemat e përcaktimit të çmimeve infrastrukturore me anë të një skeme të performancës inkurajon ndërmarrjet hekurudhore dhe menaxherin e infrastrukturës për të minimizuar ndërprerjet dhe për të përmirësuar funksionimin e rrjetit hekurudhor. Kjo mund të përfshijë dënime për veprimet që pengojnë funksionimin e rrjetit, kompensim për ndërmarrjet të cilat pengohen nga ndërprerjet dhe shpërblimet të cilat paguhen më shumë se performanca e planifikuara.
2. Parimet themelore të skemës së performancës duhet të aplikohen në rrjet.

*Neni 12*

**Çmimet rezervë**

Menaxherët e infrastrukturës mund të përcaktojnë një çmim të përshtatshëm për kapacitetin që kërkohet, por që nuk përdoret. Ky çmim mund të ofroj stimulimin për përdorimin efikas të kapacitetit.

Menaxheri i infrastrukturës duhet të jetë gjithmonë në gjendje të informojë çdo palë të interesuar për kapacitetin e infrastrukturës e cila është alokuar për përdoruesit e ndërmarrjeve hekurudhore.

Kapitulli III

**ALOKIMI I KAPACITETIT TË INFRASTRUKTURËS**

*Neni 13*

**Të drejtat e kapacitetit**

1. Kapaciteti i infrastrukturës duhet të alokohet nga një menaxher i infrastrukturës, dhe pasi t’i alokohet një aplikuesi mund të transferohet nga pranuesi për një tjeter ndërmarrje ose shërbim.

Çdo tregti në kapacitetin e infrastrukturës do të ndalohet dhe duhet të shpie në përjashtim nga alokimi i mëtejshëm i kapaciteteve.

Përdorimi i kapacitetit nga një ndërmarrje hekurudhore gjatë kryerjes së një aktiviteti për një aplikant i cili nuk është ndërmarrje hekurudhore nuk do të konsiderohet si transferim.

2. Të drejtën për të përdorur kapacitetin e caktuar të infrastrukturës në formën e një shtegu të trenit mund t’i jepet aplikantëve për një kohëzgjatje maksimale sa një periudhë e orarit të punës.

Një menaxher i infrastrukturës dhe një aplikant mund të hyjnë në një marrëveshje kornizë siç përcaktohet në Nenin 17 për përdorimin e kapacitetit në infrastrukturën përkatëse hekurudhore për një kohë më të gjatë se sa një periudhë e orarit të punës.

3. Përcaktimi i të drejtave dhe detyrimeve përkatëse mes menaxherëve të infrastrukturës dhe aplikuesëve në lidhje me çdo alokim të kapacitetit duhet të përcaktohet në kontrata ose legjislacion.

*Neni 14*

**Alokimi i kapaciteteve**

1. Shtetet anëtare mund të krijojnë një kornizë për alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës duke respektuar pavarësinë menaxheriale të përcaktuar në Nenin 4 të Direktivës 91/440/EEC. Duhet të krijohen rregulla të veçanta për alokimin e kapacitetit. Menaxheri i infrastrukturës duhet të bëjë proceset e alokimit të kapacitetit. Në veqanti, menaxheri i infrastrukturës duhet të sigurojë që kapaciteti i infrastrukturës është alokuar në një bazë të drejtë dhe jo-diskriminuese dhe në përputhje me ligjin e Komunitetit.
2. Kur organizimi dhe puna e vendim-marrjes së menaxherit të infrastructures, në formën e tij ligjore, nuk është i pavarur nga asnjë ndërmarrje hekurudhore, punët e cekura në paragrafin 1 dhe të përshkruara në këtë kapitull duhet të kryhet nga një organ alokimi i cili është i pavarur në formën e tij ligjore, punën e organizimit dhe vendim-marrjes nga çdo ndërmarrje hekurudhore.
3. Menaxherët e infrastrukturës dhe organet e alokimit duhet të respektojnë konfidencialitetin tregtar të informacionit të dhënë për ta.

*Neni 15*

**Bashkëpunimi në alokimin e kapacitetit të infrastrukturës në më shumë se një rrjet**

1. Menaxherët e infrastrukturës duhet të bashkëpunojnë për të mundësuar krijimin efikas dhe alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës që kalon në më shumë se një rrjet. Ata duhet të ndërtojnë shtigje ndërkommbëtare të trenit, në veqanti në kornizën e rrjetit të mallrave hekurudhore përtej Evropës. Ata duhet të krijojnë procedura të tilla që janë të përshtatshme për të mundësuar që kjo të ndodhë. Këto procedura duhet të bëhen në bazë të rregullave të përcaktuara në këtë Direktivë.

Procedura e përcaktuar në mënyrë që të koordinojë alokimin e kapacitetit të infrastructurës në një nivel ndërkombëtar duhet të shoqërojnë përfaqësues të menaxherëve të infrastrukturës për të gjithë infrastrukturën hekurudhore vendimet alokuese të së cilës kanë një ndikim më të madh se sa një menaxher tjetër infrastrukturor. Përfaqësuesit e duhur të menaxherëve të infrastrukturës jashtë Komuniteti i jashtëm mund të shoqërohen me këto preocedura. Komisioni duhet të informohet dhe duhet të ftohet që të marrë pjesë si vëzhgues.

1. Në çdo mbledhje apo aktivitet tjetër të ndërmarrë për të mundësuar alokimin e kapacitetit të infrastrukturës shërbimet e trenit jashtë Evropës, vendimet duhet të merren vetëm nga përfaqësuesit e menaxherëve të infrastrukturës.
2. Pjesëmarrësit në bashkëpunim, cekur në paragrafin 1, duhet të sigurojnë se anëtarësimi i tyre, metodat e funksionimit dhe të gjitha kriteret përkatëse të cilat janë përdorur për vlerësimin dhe alokimin e kapacitetit të infrastrukturës, të vihen publikisht në dispozicion.
3. Puna e përbashkët, siç ceket në paragrafin 1, menaxherët e infrastrukturës duhet të vlerësojnë nevojën, dhe kur është e nevojshme mund të propozojnë dhe të organizojnë shtigjet ndërkombëtare të trenit për funksionim më të lehtë të trenave të mallrave të cilët janë subjekt i një kërkese *ad hoc* siç ceket në Nenin 23.

Shtigjet e tilla të përcaktuara ndërkombëtare të trenit do të vihen në dispozicion të aplikantëve nëpërmjet ndonjë nga menaxherët pjesëmarrës të infrastrukturës.

*Neni 16*

**Aplikantët**

1. Aplikacionet për kapacitetin e infrastrukturës mund të bëhen nga ndërmarrjet hekurudhore dhe grupet e tyre ndërkombëtare, në territoret e atyre shteteve anëtare që në këtë mënyrë mundësojnë, nga aplikantët e tjerë të veprojnë në përputhje me definicionin në Nenin 2(b). Shtetet anëtare gjithashtu mund t’i lejojnë kandidatët e tjerë të aplikojnë për kapacitetin e infrastrukturës në territoret e tyre.
2. Menaxheri i infrastrukturës mund të caktojnë kërkesat në lidhje me aplikantët për të siguruar që pritjet e tyre ligjore për të ardhurat e ardhshme dhe shfrytëzimin e infrastrukturës të jenë të mbrojtura. Kërkesat e tilla do të jenë të përshtatshme, transparente si pjesë e parimeve të alokimit në ekspozeun e rrjetit, dhe Komisioni do të jetë i informuar.
3. Kërkesat në paragrafin 2 mund të përfshijnë vetëm dhënien e një garancioni financiar që nuk duhet të kalojë nivelin e përshtatshëm i cili do të jetë në proporcion me nivelin e parashikuar të veprimtarisë së aplikuesit, si dhe sigurimin e aftësisë për të përgatitur ofertat e shpenzimeve për kapacitetin e infrastrukturës.

*Neni 17*

**Marrëveshjet kornizë**

1. Pa paragjykuar Nenin 81, 82 dhe 86 të Traktatit, një marrëveshje kornizë mund të lidhet me një aplikant. Një marrëveshje kornizë e tillë specifikon karakteristikat e kapacitetit të infrastrukturës të kërkuara dhe të ofruara nga /për aplikuesit gjatë një periudhe kohore tejkalon një periudhë të orarit të punës. Marrëveshja kornizë nuk duhet të specifikojë një shteg të trenit në detaje, por duhet të jetë e tillë që të kërkoj përmbushjen e nevojve legjitime komerciale të aplikantit. Një shtet anëtar mund të kërkojë miratimin paraprak të një marrëveshjeje kornizë të tillë nga ana e organit rregullator të cekur në Nenin 30 të kësaj Direktive.
2. Marrëveshjet kornizë nuk duhet të jenë të atilla që të pengojë përdorimin e infrastrukturës përkatëse me aplikantët apo shërbime të tjera.
3. Një marrëveshje kornizë duhet të lejojë ndryshimin ose kufizimin e kushteve të saj për të mundësuar përdorim sa më të mirë për të ndërtuar infrastrukturën hekurudhore.
4. Marrëveshja kornizë mund të përfshij ndëshkime që duhet të jenë të nevojshme për të bërë ndryshime ose për t’a ndërprerë marrëveshjen.
5. Marrëveshjet kornizë duhet që parimisht të jenë për një periudhë prej pesë vitesh. Menaxheri i infrastrukturës mund të pajtohet për një periudhë më të shkurtër apo më të gjatë, në raste të caktuara. Çdo periudhë më e gjatë se pesë vite duhet të justifikohet me ekzistimin e kontratave tregtare, investimeve apo rreziqeve speciale. Çdo periudhë më e gjatë se 10 vite do të jetë e mundur vetëm në raste të jashtëzakonshme, në veçanti, kur ekziston një investim me shkallë të gjerë ose afatgjatë, dhe veçanërisht kur një investimi i tillë është i mbuluar nga detyrimet kontraktuale.
6. Duke respektuar konfidencialitetin komercial, natyra e përgjithshme e çdo marrëveshjeje kornizë duhet të kryhet në dispozicion për çdo palë të ineresit.

*Neni 18*

**Planifikimi për procesin e alokimit**

1. Menaxheri i infrastrukturës do t’i përmbahet planifikimit për alokimin e kapacitetit të përcaktuar në Anexin III.
2. Menaxherët e infrastrukturës duhet të bien dakord me menaxherët e tjerë të përfshirë të infrastrukturës përkatëse me shtigje ndërkombëtare të treni të cilat duhet të përfshihen në orarin e punës, para fillimit të konsultimi mbi draft-orarin e punës. Rregullimet duhet të bëhen vetëm nëse është plotësisht e nevojshme.

*Neni 19*

**Aplikimi**

1. Aplikantët mund të aplikojnë, në bazë të së drejtës publike ose private, tek menaxherin e infrastrukturës për të kërkuar një marrëveshje e cila u jep të drejtën e përdorimit infrastrukturës hekurudhore pas një tarife siç parashikohet në kapitullin II.
2. Kërkesat lidhur me orarin e rregullt të punës duhet t’i përmbahen afateve të përcaktuara në Aneksin III.
3. Një aplikues i cili është palë në një marrëveshje kornizë duhet të aplikoj në përputhje me atë marrëveshje.
4. Aplikantët mund të kërkojnë kapacitet të infrastructures që kalon në më shumë se një rrjet duke aplikuar tek një menaxher të infrastrukturës. Atëherë atij menaxheri të infrastrukturës do t’i lejohet të veprojë në emër të aplikantit për të kërkuar kapacitetet me menaxherët e tjerë përkatës të infrastrukturës.
5. Menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojnë, për kapacitetin e infrastructures që kalon në më shumë se një rrejt, që aplikantët të mund të aplikojnë drejtëpërsëdrejti tek çdo organ i përbashkët të cilin mund t’a themelojnë menaxherët e infrastrukturës.

*Neni 20*

**Planifikimi**

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet për aq sa është e mundur t’i plotësojë të gjitha kërkesat për kapacitet të infrastrukturës, duke përfshirë kërkesat për shtigjet e trenit që kalojnë në më shumë se një rrjet, dhe sa më shumë që të jetë e mundur të marrë parasysh të gjitha detyrimet ndaj aplikantëve, duke përfshirë edhe ndikimin ekonomik mbi biznesin e tyre.
2. Menaxheri i infrastrukturës mund t’i japë përparësi shërbimeve të caktuara brenda planifikimit dhe procesit të koordinimit, por vetëm siç përcaktohet në Nenin 22 dhe 24.
3. Menaxheri i infrastrukturës duhet të konsultohet me palët e interesuara në lidhje me draft-orarin e punës dhe t’i mundësoj atyre që të paktën një muaj t’i paraqesin opinionet e tyre. Palët e interesuara duhet të përfshijnë të gjithë ata të cilët kanë kërkuar kapacitet të infrastrukturës si dhe palët e tjera të cilat synojnë të kenë mundësi të komentojnë se si mund të ndikoj orari i punës në mundësitë 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 ndonjë problem i cili shfaqet.

*Neni 21*

**Procesi i koordinimit**

1. Gjatë procesit të planifikimit të cekur në Nenin 20, ku menaxheri i Infrastrukturës has në konflikt me kërkesa të ndryshme ai duhet të përpiqet, përmes koordinimit të kërkesave, të siguroj harmonizim sa më të mirë të mundshëm të të gjitha kërkesave.
2. Në rastin kur vie një kërkesë e koordinimit, menaxheri i infrastrukturës duhet të ketë të drejtë, brenda kufijve të arësyeshëm, të propozojë kapacitet infrastrukturor i cili është i ndryshëm nga ai që është kërkuar.
3. Menaxheri i Infrastrukturës do të përpiqet, përmes konsultimeve me aplikantë të duhur, të arrijë një zgjidhje të çfarëdo konflikti.
4. Parimet që rregullojnë procesin e koordinimit do të përcaktohen në ekspozeun e rrjetit. Këto në veçanti do të pasqyrojnë vështërsinë e rregullimit të shtigjeve ndërkombëtare të trenave dhe efektin e ndryshimit që mund të ketë tek menaxherët e tjerë të infrastrukturës.
5. Kur kërkesat për kapacitet infrastrukturor nuk mund të jetë e përmbushur pa koordinim, menaxheri i Infrastrukturës do të përpiqet që të plotësoj të gjitha kërkesat përmes koordinimit.
6. Pa rënë ndesh me procedurat ekzistuese për apelim dhe dispozitat e Nenit 30, në rastin e mosmarrëveshjes në lidhje me alokimin e kapacitetit të infrastrukturës, duhet të vihet në dispozicion në një sistem i zgjidhjes së mosmarrëveshjes mënyrë që menjëherë të zgjidhen mosmarrëveshjet e tilla. Në qoftëse ky sistem aplikohet, vendimi duhet të arrihet brenda një afati prej 10 ditë pune.

*Neni 22*

**Infrastruktua e ngarkuar**

1. Pas koordinimit për shtigje të kërkuara dhe pas konsultimit me aplikantët nuk është e mundur plotësimi i duhur i kërkesave për kapacitet të infrastrukturës duhet që menjëherë t’a lajmëroj atë segment të infrastructurës i cili është ngarkuar. Kjo gjithashtu duhet të bëhet edhe për infrastrukturën e cila parashihet të ketë mungesë të kapacitetit në një të ardhme të afërt.
2. Në rastin kur infrastruktura është shpallur si e ngarkuar, menaxheri i infrastrukturës duhet të bëjë një analizë të kapaciteteve, siç përshkruhet në Nenin 25, përveç nëse një plan i zgjerimit të kapaciteteve siç përshkruhet në Nenin 26 tashmë është duke u zbatuar.
3. Kur tarifat nuk janë vënë në përputhje me Nenin 7(4) ose nuk kanë arritur një rezultat të kënaqshëm dhe infrastruktura është shpallur e ngarkuar, menaxheri i Infrastrukturës mund gjithashtu të përdorë kritere prioritare për të alokuar kapacitetin e infrastrukturës.
4. Kriteret prioritare do të marrin parasysh rëndësinë e një shërbimi për shoqërinë, në krahasim me ndonjë shërbim tjetër i cili si pasojë do të përjashtohet.

Në mënyrë që të garantohet përmirësimi i shërbimeve të transportit të përshtatshme brenda kësaj kornize, në veçanti të përputhet me kërkesat e shërbimeve publike apo për të përkrah zhvillimin e mallrave hekurudhore, shtete anëtare mund të marrin të gjitha masat e duhura, në bazë të kushteve jodiskriminuese, për të siguruar që shërbimeve te tilla u është dhënë prioritet kur kapaciteti i infrastrukturës të jetë alokuar.

Kur është e përshtatshme, shtetet anëtare mund t’i japin kompensimin menaxherit të infrastrukturës që korrespodon me çfarëdo humbje të të ardhurave në lidhje me nevojën për alokimin e kapacitetit të dhënë për shërbime të caktuara në përputhje me nënparagrafin e mëparshëm.

Kjo do të përfshijë marrjen parasysh të efektit të këtij përjashtimi në shtete e tjera anëtare.

1. Rëndësia e shërbimeve të mallrave dhe në veçanti shërbimet ndërkombëtare të mallrave duhet t’u jipet një rëdënsi e përshtatshme në përcaktimin e kriterit prioritar.
2. Procedurat të cilat duhet të ndiqen dhe kriteret e përdorura ku infrastruktura është e ngarkuar duhet të përcaktohen në ekspozeun e rrjetit.

*Article 23*

**Kërkesat *Ad hoc***

1. Menaxheri i Infrastrukturës duhet t’i përgjigjet kërkesave *ad hok* për shtigjet individuale të trenit sa më shpejt që të jetë e mundur, dhe në çdo rast, brenda pesë ditëve të punës. Informacioni i ofruar mbi kapacitetin rezervë në dispozicion duhet të bëhet i mundshëm për të gjithë aplikantët të cilët dëshirojnë të përdorin këtë kapacitet.
2. Menaxherët e Infrastrukturës, atëherë kur është e nevojshme, duhet të ndërmarrin një vlerësim të nevojës për kapacitet rezervë që të mbahet në dispozicion brenda orarit final të punës së planifikuar për t’i mundësuar atyre që t’i përgjigjet shpejt kërkesave të parashikuara *ad hok* për kapacitet. Kjo duhet që gjithashtu të aplikohet në rastet e infrastrukturës së ngarkuar.

*Neni 24*

**Infrastruktura e specializuar**

1. Pa paragjykuar paragrafin 2, kapaciteti i infrastrukturës duhet të konsiderohet që të jetë në dispozicion për përdorimin e të gjitha llojeve të shërbimit të cilat përputhen me karakteristikat e nevojshme për operim në shtegun e trenit.
2. Nëse ekzistojnë rrugët e përshtatshme organizative, menaxheri i Infrastrukturës, pas konsultimit me palët e interesuara, mund të caktoj Infrastrukturë të veçantë për përdorim nga llojet e veçanta të trafikut. Pa paragjykuar Nenin 81, 82 dhe 86 të marrëveshjes, kur një caktim i tillë të ketë ndodhur, menaxheri i Infrastrukturës mund t’i jap përparësi për këtë lloj të trafikut kur të alokohet kapaciteti i infrastrukturës.

Përcaktimi i tillë nuk do të pengojë përdorimin e infrastrukturës së tillë nga llojet e tjera të trafikut, kur kapaciteti është në dispozicion dhe kur vagoni i plotëson karakteristikat teknike të nevojshme për operim në linjë.

1. Kur infrastruktura të caktohet në pajtim me paragrafin 2, kjo duhet të përshkruhet në ekspozeun e rrjetit.

*Neni 25*

**Analiza e kapaciteteve**

1. Qëllimi i analizave të kapacitetit është që të përcaktojë kufizimet në kapacitetin e infrastrukturës të cilat ndalojnë kërkesat për kapacitet të plotësohen ashtu siç duhet, dhe të propozoj metoda për të mundësuar që kërkesat shtesë të plotësohen. Kjo analizë duhet të identifikoj arësyet për ngarkesë dhe cilat masa mund të merren në afate kohore të shkurta dhe të mesme për të lehtësuat ngarkesën.
2. Analiza duhet të marr parasysh infrastrukturën, procedurat operative, natyrën e shërbimeve të ndryshme të cilat funksionojnë dhe ndikojë në të gjithë këta faktorë të kapacitetit të infrastrukturës. Masat që duhet merren parasysh duhet të përfshijnë në veçanti ri-caktimin e shërbimeve, ri-koordinimin e shërbimeve, ndryshimin e shpejtësisë dhe përmirësimin e infrastrukturës.
3. Një analizë e kepaciteteve duhet të përfundojë brenda gjashtë muajve nga data e identifikimit të infrsatrukturës si të ngarkuar.

*Neni 26*

**Plani i zgjerimit të kapaciteteve**

1. Brenda gjashtë muajve nga data e përfundimit të një analize të kapaciteteve, menaxheri i infrastrukturës duhet të përpilojë një plan për zgjerimin e kapaciteteve .
2. Plani për zgjerimin e kapaciteteve duhet të paraqitet pas konsultitmit me përdoruesit e infrastrukturës së ngarkuar përkatëse.

Ai duhet të identifikojë:

1. Arësyet për ngarkim;
2. Zhvillimin e mundshëm të trafikut në të ardhmen;
3. Kufizimet për zhvillimin e infrastrukturës;
4. Mundësitë dhe kostot për zgjerimin e kapaciteteve, duke përfshirë edhe ndryshimet e mundshme në pagesat e qasjes.

Në bazë të një analize të përfitimit të kostos së masave të mundshme të identifkikuara, gjithashtu do të përcaktohet se çfarë veprimi do të ndërmerret për të përmirësuar kapacitetin e infrastrukturës, duke përfshirë një kalendar për zbatimin e masave.

Plani mund t’i nënshtrohet miratimit paraprak nga shteti anëtar.

1. Menaxheri i infrastrukturës duhet të mbaroj së vëni ndonjë tarifë e cila është e caktuar për infrastrukturën përkatëse sipas Nenit 7(4) në rastet kur:
2. nuk do të krijoj një plan për zgjerimin e kapacitetit; ose
3. nuk do të bëjë përparim me planin e veprimit të identifikuar në planin për zgjerimin e kapacitetit.

Megjithatë, menaxheri i infrastrukturës mundet që, në bazë të miratimit të organit rregullator të cekur në Nenin 30 të vazhdojë t’i vëjë ato tarifa nëse:

1. plani për zgjerimin e kapaciteteve nuk mund të realizohet për shkaqe të jashtë kontrollit të tij, ose
2. mundësitë të cila janë në dispozicion nuk janë ekonomikisht apo financiarisht të qëndrueshme.

*Neni 27*

**Shfrytëzimi i shtigjeve të trenit**

1. Sidomos për infrastrukturën e ngarkuar menaxheri i infrastrukturës duhet të kërkojë dorëzimin e një shtegu të trenit i cili, gjatë një periudhe prej më pak se një muaj është shfrytëzuar më pak se kufiri i caktuar për t’u futur në ekspozeun e rrjetit, përveç nëse kjo ndodhë për shkak të arësyeve jo-ekonomike përtej kontrollit të operatorit.
2. Një menaxher i infrastrukturës mund të përcaktojë në ekspozeun e rrjetit kushtet përmes së cilave do të merren parasysh nivelet e mëparshme të shfrytëzimit të shtigjeve të trenit në përcaktimin e prioriteteve për procesin e alokimit.

*Neni 28*

**Kapaciteti i infrastrukturës për mirëmbajtjen e planifikuar**

1. Kërkesat për kapacitetin e infrastrukturës për të mundësuar mirëmbajtjen që duhet të kryhet gjatë procesit të planifikimit.
2. Duhet të merren masa të duhura nga menaxheri i infrastrukturës mbi ndikimit e kapacitetit të infrastrukturës së rezervuar për mirëmbajtjen e shtegut së planifikuar për aplikantët.

*Neni 29*

**Masa të veçanta që do të merren në rast të ndonjë çrregullimi**

1. Në rast të ndonjë çrregullimi gjatë lëvizjeve të trenit të shkaktuara nga dështimi i teknologjisë apo aksident i menaxherit të infrastrukturës duhet të merren të gjithë hapat e nevojshëm për të rikthyer gjendjen normale. Për këtë qëllim ai do të hartojë një plan veprimi që përfshinë organe të ndryshme publike që duhet të informohen në rast të incidenteve serioze ose çrregullimeve serioze të lëvizjeve të trenit.
2. Në rast emergjence dhe kur është domosdosmërisht e nevojshme për shkak të ndonjë avarie duke bërë në këtë mënyrë infrastrukturën përkohësisht të papërdorshme, shtigjet e alokuara mund të largohen pa paralajmirm për aq kohë sa është e nevojshme për të riparuar sistemin.

Menaxheri i infrastrukturës, nëse ai e konsideron të nevojshme, mundet që të kërkojë nga ndërmarrjet hekurudhore për t’i vënë në dispozicion të tij burimet të cilat ai mendon se janë më të përshtatshme për të rivendosur gjendjen normale sa më shpejt që të jetë e mundur.

1. Shtetet anëtare mund të kërkojnë nga ndërmarrjet hekurudhore të përfshihen në sigurimin e zbatimit dhe monitorimit të përputhshmërisë së tyre me standardet e sigurisë dhe rregullave.

Kapitulli IV

**Masat e përgjithshme**

*Neni 30*

**Organi rregullator**

1. Pa paragjykuar Nenin 21(6), shtetet anëtare duhet të krijojnë një organ rregullator. Ky organ, i cili mund të jetë Ministria përgjegjëse për çështjet e transportit ose ndonjë organ tjetër, duhet të jetë i pavarur nga organizimi i tij, vendimet e financimit, strukturës ligjore dhe vendim-marrjes nga çdo menaxher i infrastrukturës, organi për përcaktimin e çmimeve, organi i alokimit ose aplikanti. Organi duhet të funksionoj sipas parimeve të përcaktuara në këtë Nen ku funksionet e apelimit dhe rregullatore mund t’i atribuohen organeve të ndara.
2. Një aplikant duhet të ketë të drejtë që të ankohet tek organi rregullator nëse beson se ai është trajtuar padrejtësisht, është diskriminuar ose është dëmtuar në ndonjë mënyrë tjetër, dhe në veçanti ndaj vendimit të miratuar nga menaxheri i infrastrukturës ose atëherë kur është e përshtatshme ndërmarrja hekurudhore për sa i përket:
3. ekspozeut të rrjetit;
4. kritereve të përfshira brenda saj;
5. procesit të alokimit dhe rezultatit të tij;
6. skemat e përcaktimit të çmimit ;
7. niveli apo struktura e tarifimit të infrastrukturës e cila është, ose mund të jetë e nevojshme që të paguhet;
8. certifikata e sigurisë, zbatimi dhe monitorimi i standardeve të sigurisë dhe rregullave.
9. organi rregullator duhet t’i siguroj që pagesat e përcaktuara nga menaxheri i infrastrukturës përputhen me kapitullin II dhe janë jo-diskrimunuese. Negociatat ndërmjet aplikantëve dhe një menaxheri të infrastrukturës në lidhje me nivelin e tarifave infrastrukturore duhet të lejohen vetëm nëse këto janë të kryera nën mbikëqyrjen e organit rregullator. Organi rregullator duhet të ndërhyjë në qoftëse negociatat janë gati që të shkelin kërkesat e kësaj Direktive.
10. Organi rregullator duhet të ketë kompetencën që të kërkoj informata përkatëse nga menaxheri i infrastrukturës, nga aplikantët dhe nga çdo palë e tretë e përfshirë brenda shtetit anëtar në fjalë, i cili duhet të njoftohet menjëherë.
11. Organit rregullator duhet t’i kërkohet që të vendosë për çdo ankesë dhe të marrë veprime për të korrigjuar situatën brenda një periudhe prej dy muajsh nga pranimi i të gjitha informatave.

Pavarësisht paragrafit 6, një vendim i organit rregullator duhet të jetë detyrues për të gjitha palët e përfshira nga ai vendim.

Në rast të ndonjë ankese ndaj refuzimit për dhënie të kapacitetit të infrastrukturës, ose ndaj kushteve të një kapaciteti të ofruar, organi rregullator ose do të konfirmoj që nuk është i nevojshëm asnjë ndryshim i vendmit të menaxherit të infrastrukturës, ose duhet të kërkoj ndryshimin e atij vendimi në përputhje me udhëzimet e përcaktuara nga organi rregullator.

1. Shtetet Anëtare duhet të marrin masat e nevojshme për të siguruar se vendimet e marra nga organi rregullator i nënshtrohet shqyrtimit ligjor.

*Neni 31*

**Bashkëpunimi i organeve rregullatore**

Organet rregullatore shtetërore duhet të shkëmbejnë informacion në lidhje me punën e tyre, parimeve dhe praktikën me qëllim të koordinimit të parimeve të tyre vendim-marrëse në të gjithë Komunitetin. Komisioni do t’i mbështesë ata në këtë detyrë.

*Neni 32*

**Certifikimi i sigurisë**

1. Marrëveshjet për certifikimin e sigurisë për ndërmarrjet hekurudhore që janë ose do të krijohen në Komunitet dhe në grupet ndërkombëtare të cilat i formojnë duhet të jenë në përputhje me këtë Nen.
2. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë për territoret e tyre përkatëse që një certifikatë e sigurisë në të cilën kërkesat e sigurisë së ndërmarrjes hekurudhore janë përcaktuar të dorëzohen në mënyrë që të sigurohet shërbim i sigurt në rrugët përkatëse.
3. Në mënyrë që të marrë një certifikatë të sigurisë, ndërmarrja hekurudhore duhet të pajtohet më rregulloret sipas ligjit kombëtar, në përputhje me ligjin e Komunitetit dhe të zbatohen në mënyrë jo-diskriminuese, përcaktimi i kërkesave teknike dhe operative të veçanta për shërbimet hekurudhore dhe kërkesat e sigurisë të aplikuara për stafin, mjetin lëvizës dhe organizimin e brendshëm të ndërmarrjes.

Veçanërisht, ajo duhet të dëshmoj se stafi të cilin ajo e punëson për të vepruar dhe për t’i shoqëruar trenat kenë trajnimin e nevojshëm që përputhen me rregullat e trafikut të aplikuara nga menaxheri i infrastrukturës dhe për të përmbushur kërkesat e sigurisë të imponuara në të në interesin e lëvizjes së trenave.

Ndërmarrja hekurudhore gjithashtu duhet të dëshmojë se mjeti lëvizës i cili përbënë trenat është miratuar nga autoriteti publik ose nga menaxheri i infrastrukturës dhe i kontrolluar në përputhje me rregullat operative të zbatueshme për infrastrukturën e shfrytëzuar. Certifikata e sigurisë duhet lëshohet nga cilido organ që është caktuar me qëllim nga ana e shtetit anëtar në të cilin është vendosur infrastruktura e përdorurur.

*Neni 33*

**Përjashtimet**

1. Për një periudhë prej pesë vitesh nga data 15 mars 2003, shtetet anëtare në vijim:

* Irlanda, si një shtet anëtar i vendosur në një ishull, me një lidhje hekurudhore në vetëm një tjetër shtet anëtar,
* Mbretëria e Bashkuar, respektivisht Irlanda e Veriut, në të njejtën bazë, dhe
* Greqia, si një shtet anëtar që nuk ka ndonjë lidhje të dretëpërdrejtë hekurudhore në asnjë shtet tjetër anëtar,

Nuk kanë nevojë të zbatojnë kërkesat e përcaktuara në:

1. Nenet 3, 4(2), 13, 14, 17, 21(4), 21(6), 22, 24(3), 25 deri në 28 dhe 30 me kusht që vendimet mbi alokimin e kapaciteteve të infrastrukturës ose vënja e taksave janë të hapura për apelim, kur kërkohet me shkrim nga një ndërmarrje hekurudhore, para një organi të pavarur i cili do të marrë vendimin e vet brenda dy muajve nga paraqitja e të gjitha informatave relevante dhe vendimi i të cilit do t’i nënshtrohet shqyrtimit ligjor, dhe
2. Neni 32 për aq shërbimet e transportit hekurudhor mbesin jashtë kërkesës së Nenit 10 të Direktivës 91/440/EC atëherë janë shqetësuese.
3. Megjithatë, aty kur:
4. më shumë se një ndërmarrje hekurudhore e licencuar sipas Nenit 4 të Direktivës 95/18/EC, ose, në rastin e Irlandës dhe Irlandës Veriore, ose një kompanije hekurudhore, e licencuar në këtë mënyrë diku tjetër, dorëzon një kërkesë zyrtare, për të operuar shërbime konkuruese hekurudhore, në, për në dhe nga Irlanda, Irlanda Veriore apo Greqia, në zbatueshmëri të vazhdueshme të këtij përjashtimi do të vendoset në përputhje me procedurën këshilluese të cekur në Nenin 35(2); ose
5. një ndërmarrje hekurudhore e cila operon shërbime hekurudhore në Irlandë, Irladën Veriore apo Greqi paraqet një kërkesë zyrtare për të operuar për shërbime hekurudhore në, për në ose nga territori i një shteti tjetër anëtar (në rastin e Irlandës, ose të Mbretërisë së Bashkuar, respektivisht Irlandën Veriore, ose të dyja, një tjetër shtet anëtar jashtë territoreve të tyre) në përjashtimet e cekura në paragrafin 1 duhet të aplikohen.

Brenda një viti nga dita e paranimit qoftë të vendimit të cekur në pikën (a) të miratuar në përputhje me procedurën këshillimore të cekur në Nenin 35(2), ose njoftimit të kërkesës zyrtare të cekur në pikën (b), shteti anëtar ose shtetet në fjalë (Irlanda, Mbretëria e Bashkuar respektivisht Irlanda e Veriut, apo Greqia, do të vënë në vend legjislacionin për të zbatuar Nenet e përmendura në paragrafin 1.

1. Një përjashtim i cekur në paragrafin 1 mund të përmirësohet në periudhë. Jo më të gjatë se pesë vjet. Jo më vonë se 12 muaj para datës të skadimit të përjashtimit një shtet anëtar i cili ndihmon vehtes së tij nga një përjashtim i tillë mund të adresoj një kërkesë Komisionit për një përjashtim të përmirësuar. Çdo kërkesë e tillë duhet të vërtetohet. Komisioni duhet të shqyrtojë një kërkesë të tillë dhe të marrë një vendim në përputhje me procedurën kshëllimore të cekur në Nenin 35(2). Procedura e cekur këshillimore duhet të aplikohet për çdo vendim lidhur me kërkesën.

Kur të merret vendimi i Komisionit duhet të marrë parasysh ndonjë zhvillim në situatën gjeopolitike dhe zhvillimin e tregut hekurudhor, në, nga dhe për në shtetin anëtar i cili ka përjashtimin e përmirësuar.

1. Luksemburgu si një shtet anëtar me një rrjet hekurudhor relativisht të vogël nuk ka nevojë të aplikoj deri më 31 Gusht 2004 kërkesën për dhënjen e funksioneve për një organ rregullator të cilat përcaktojnë qasje të drejtë dhe jodiskriminuese në infrastrukturë, siç parashikohet në Nenet 4 dhe 14 është aq gjatë sa të obligojnë shtetet anëtare të formojnë organe të pavaruara që kryejnë detyrat e cekura në ato Nene.

Kapaitulli V

**DISPOZITAT PËRUNDIMTARE**

*Neni 34*

**Masat zbatuese**

1. Shtetet anëtare mund parashtrojnë çfarëdo pyetje lidhur me zbatimin e kësaj Direktive në mbikëqyrje të Komisionit. Vendimet e përshtatshme duhet të miratohen në përputhje me procedurën këshillimore në Nenin 35(2).
2. Me kërkesë të një shteti anëtar ose me iniciativë të tij, në një rast të veçantë, komisioni duhet të shqyrojë aplikimin dhe zbatimin e dispozitave në lidhje me përcaktimin e çmimit, alokimin e kapacitetit dhe certifikimin e sigurisë, dhe brenda dy muajve nga marrja e një kërkese të tillë të vendosë në përputhje me procedurën e këshillimore të cekur në Nenin 35(2) nëse masat paraprake mund të vazhdojnë të zbatohen. Komisioni duhet t’u komunikojë vendimin e tij Parlamentit Evropian, Këshillit dhe Shteteteve Anëtare.

Pa paragjykuar Nenin 226 të Traktatit, çdo shtet anëtar mund t’i referohet vendimit të Komisionit, të Këshillit brenda një afati kohor prej një muaji. Këshilli, duke vepruar me shumicë të kualifikuar, mund të marrë një vendim të ndryshëm në rrethana të jashtëzakonshme brenda një periudhe prej një muaji.

1. Ndryshimet e nevojshme për të miratuar Anekset duhet të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore të cekur në Nenin 35(3).

*Neni 35*

**Procedurat e komisionit**

1. Komisioni duhet të ndihmohet nga një Komitetet.
2. Kur i referohemi këtij paragrafi, duhet të zbatohen Nenet 3 dhe 7 të Vendimit 1999/468/EC, duke pasur parasysh dispozitat e Nenit 8 të tij.
3. Kur i referohemi këtij paragrafi, Nenet 5 dhe 7 të Vendimt 1999/468/EC duhet të zbatohen, duke pasur parasysh dispozitat e Nenit 8 të tij.

Periudha e përcaktuar në Nenin 5 (6) të Vendimit 1999/468/EC do të vendoset brenda tre muajve.

1. Komuniteti do të miratojë rregullat e veta të procedurës.

*Neni 36*

**Raporti**

Komisioni më 15 Mars 2005 do t’i paraqesë Parlamentit dhe Këshillit Evropian një raport mbi zbatimin e kësaj Direktive, nëse është e nevojshme të shoqërohet me propozimin për veprim të mëtejshëm të Komunitetit.

*Neni 37*

**Shfuqizimi**

Rregullorja (EEC) Nr2830/77, Rregullorja (EEC) Nr 2183/78, Vendimi 82/529/EEC, Vendimi 83/418/EEC dhe Direktiva 95/19/EC, shfuqizohen.

*Neni 38*

**Implementimi**

Shtetet anëtare duhet të vëjnë në fuqi ligjet, rregulloret dhe dispozitat e nevojshme administrative që duhet të jenë në përputhje me këtë Direktivë deri më 15 Mars 2003. Ato duhet që menjëherë të informojnë Komisionin.

Kur shtet anëtar miratojnë këto dispozita, ato do të përmbajnë një referencë ndaj kësaj Direktive apo të jenë të shoqëruar nga një referencë e tillë me rastin e publikimit zyrtar të tyre, shtetet anëtare duhet të përcaktojnë se si duhet të bëhet referenca.

*Neni 39*

**Hyrja në fuqi**

Kjo direktivë do të hyjë në fuqi në datën e publikimit në Gazetën Zyrtare të Komiteteve Evropiane.

*Neni 40*

**Adresimet**

Kjo Direktivë i’u adresohet shteteve anëtare.

Nënshkruar në Bruksel, 26 Shkurt 2001.

|  |  |
| --- | --- |
| *Për Parlamenti Evropian* | Për Këshillin |
| *Presidenti* | *Presidenti* |
| N.FONTAINE | A.LINDH |

ANEKSI 1

**Përmbajtja e ekspozeut të rrjetit**

Ekspozeu i rrjetit i cekur në Nenin 3 duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm:

1. Një pjesë e cila përcakton natyrën e infrastrukturës e cila është në dispozicion të ndërmarrjeve hekurudhore dhe kushteve të qasjes në të.
2. Një pjesë mbi parimet e përcaktimit të çmimeve dhe tarifave. Kjo duhet të përmbajë detaje të skemës së përcaktimit të çmimit, si dhe informacione të mjaftueshme për tarifat që zbatohen për shërbimet e cekura në Aneksin II të cilat janë ofruar nga vetëm një shfrytëzues. Mund të detajoj metodologjinë, rregullat dhe kur është e nevojshme, shkallët e përdorura për zbatimin e Nenit 7(4) dhe (5) si dhe Nenet 8 dhe 9. Ajo duhet të përmbajë informacion mbi ndryshmet në çmimet tashmë të vëna ose të parapara.
3. Një pjesë mbi parimet dhe kriterin për alokimin e kapacitetit. Kjo duhet të përcaktoj karakteristikat e përgjithshme të kapacitetit të infrastrukturës i cili është në dispozicion për ndërmarrjet hekurudhore dhe çdo kufizimi në lidhje me përdorimin e saj, duke përfshirë edhe kërkesat e mundshme për kapacitet për mirëmbajtje. Duhet të specifikoj procedurat dhe afatet e fundit të cilat kanë të bëjnë me procesin e alokimit të kapacitetit. Duhet të përmbajë kritere të caktuara të cilat janë përdorur gjatë atij procesi, veçanërisht:
4. procedurat sipas të cilave aplikantët mund të kërkojnë kapacitet prej menaxherit të infrastrukturës;
5. kërkesat e regjistrimit të aplikantëve;
6. planifikimi për procesin e aplikimit dhe procesin e alokimit;
7. parimet që regjistrojnë procesin e koordinimit
8. procedurat të cilat duhet ndjekur dhe kriteri i përdorur në rastet kur infrastruktura është e ngarkuar;
9. detajet e kufizimeve për përdorimin e infrastrukturës;
10. çfarëdo kushti më të cilin janë marrë parasysh nivelet e mëparshme të shfrytëzimit të kapacitetit në përcaktimin e prioriteteve për procesin e alokimit.

Ajo duhet të japë detaje rreth masave të ndërmarra për të siguruar trajtim adekuat të shërbimeve të mallrave, shërbimeve ndërkombëtare dhe kërkesat që i nënshtrohen procedurës *ad hoc.*

ANEKSI II

**Shërbimet që duhet të ofrohen në ndërmarrjen hekurudhore**

1. Pakoja minimale e qasjes duhet të përfshijë;
2. dorëzimin e kërkesës për kapacitetin e infrastrukturës ;
3. të drejtën për ta shfrytëzuar kapacitetin i cili është dhënë;
4. përdorimin e vendeve funksionale të trasesë dhe lidhjeve hekurudhore;
5. kontrollimi i trenit përfshinë sinjalizimin, rregullimin, shpërndarjen, komunikimin si dhe ofrimin e informacioneve rreth lëvizjeve të trenit;
6. të gjitha informatat tjera të cilat kërkohen për zbatimin ose operimin e shërbimeve për të cilin është i dhënë kapaciteti.
7. Qasja mbi binarë në pajisjet e shërbimit dhe ofrimi i shërbimeve duhet të përfshijë:
8. përdorimin e paisjeve të furnizimit me energji elektrike për përcjelljen e rrymës, aty ku është e nevojshme;
9. pajisjet e furnizimit me karburant;
10. stacionin e pasagjerëve, ndërtesat e tyre dhe objektet e tjera;
11. Terminalet e mallrave;
12. stacionin përmbledhës;
13. pajisjet e ndëritimit të trenit;
14. depon e magazinimit të binarëve;
15. mirëmbajtjen dhe pajisjet e tjera teknike;
16. Shërbimit shtesë mund të përfshijnë:
17. përqimin e rrymës;
18. para-ngrohjen e trenave për pasagjerët;
19. furnizimin me karburant,manovrimin, dhe të gjitha shërbimet e tjera të ofruara me pajisjet e shërbimeve për qasje të shërbimeve të cekura më lart;
20. rregullimin e kontratës për:

* kontrollimin e transportit të mallrave të rrezikshme
* ndihma rreth funksionimit të trenave të parregullt

1. shërbimet ndihmëse mund të përfshijnë:
2. qasjen në rrjetin e telekomunikacionit;
3. ofrimin e informatave shtesë;
4. kontrolli teknik mjeteve lëvizëse;

\_\_\_\_\_\_\_

ANEKSI III

**Planifikimi për procesin e alokimit**

1. Orari i punës duhet të bëhet një herë gjatë vitit kalendarik.
2. Ndryshimi i orarit të punës duhet të bëhet në mesnatë të Shtunën e fundit të muajit Maj. Kur të bëhet një ndryshim ose përshtatje pas verës duhet të bëhet gjatë mesnatës në të Shtunden e fundit të muajit Shtator për çdo vit dhe intervalet e tilla të tjera ndërmjet këtyre datave siç kërkohet. Menaxherët e infrastrukturës mund të pajtohet për data të ndryshme dhe në këtë rast ata duhet të informojë në këtë mënyrë Komisionin.
3. Data përfundimtare për përparimin e kërkesave për kapacitet të përfshirë në orarin e punës duhet të jetë më shumë se 12 muaj përpara hyrjes në fuqi të orarit të punës.
4. Jo më vonë se 11 muaj para se orari i punës të hyj në fuqi, menaxheri i infrastrukturës duhet të ofroj që shtigjet e përkohshme të trenit të jenë bërë në bashkëpunim me organet tjera relevante të alokimit siç është përcaktuar në Nenin 15. Menaxherët e infrastrukturës duhet të sigurojë, sa më shpejt që të jetë e mundur, që ato respektohen gjatë proceseve të mëvonshme.
5. Jo më vonë se katër muaj pas skadimit të afatit për dorëzimin e ofertave nga aplikantët, menaxheri i infrastrukturës duhet të përgatisë një draft-orar kalendarik.

\_\_\_\_\_\_\_\_

1. () OJ C 321, 20.10.1998, p. 10, dhe

   OJ C 116 E, 26.4, 200, p.40. [↑](#footnote-ref-2)
2. () OJ C 209, 22.7.1999, p. 22. [↑](#footnote-ref-3)
3. ()  OJ C 57, 29.2.2000, p.40. [↑](#footnote-ref-4)
4. () Opinioni i Parlamentit Evropian të 10 Marsit të vitit 1999 (OJ C 175, 21.6.1999, p. 120), i konfirmuar më 27 Tetor 1999 (OJ C 154, 5.6.2000, p. 22), Pozicioni i Përgjithshëm i Këshillit më 28 Mars 2000 (OJ C 178, 27.6.2000, p. 28) dhe Vendimi i Parlamentit Evropian të 5 Korrik 2000 (i pa publikuar ende në Gazetën Zyrtare), Vendimi i Parlamentit Evropian të 1 Shkurt 2001 dhe Vendimi i Këshillit të 20 Dhjetorit të vitit 2000. [↑](#footnote-ref-5)
5. () OJ L 237, 24.8.1991, p. 25. Direktiva siç është ndryshuar nga Direktiva 2001/12/EC e Parlamentit dhe Këshillit Evropian (shikoni faqen 1 të Gazetën Zyrtare). [↑](#footnote-ref-6)
6. () OJ L 143, 27.6.1995, p. 75. [↑](#footnote-ref-7)