

Direktiva 2001/14/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 26 shkurtit 2001, për ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe caktimin e tarifave për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore, dhe certifikimin e sigurisë

Gazeta Zyrtare L 075, 15/03/2001 Fq. 0029-0046

Direktiva 2001/14/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 26 shkurtit 2001, për ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe caktimin e tarifave për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore, dhe certifikimin e sigurisë

PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit Europian dhe në veçanti nenin 71 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit (1),

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Ekonomik dhe Social (2),

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit të Rajoneve (3)

Në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të Traktatit (4), duke pasur parasysh tekstin e përbashkët të miratuar më 22 nëntor 2000 nga Komiteti i Pajtitimit,

Duke pasur parasysh se:

- (1) Integrimi më i gjerë i sektorit hekurudhor të Komunitetit është element thelbësor i plotësimit të tregut të brendshëm, dhe përparimit drejt arritjes së lëvizshmërisë së qëndrueshme.
- (2) Direktiva e Këshillit 91/440/KEE e 29 korrikut 1991 për zhvillimin e hekurudhave të Komunitetit (5) parashikon disa të drejta përdorimi të transportit hekurudhor ndërkombëtar, për ndërmarrjet hekurudhore dhe grupimet ndërkombëtare të ndërmarrjeve hekurudhore; këto të drejta nënkuptojnë që infrastruktura hekurudhore mund të përdoret nga shumë përdorues.
- (3) Direktiva e Këshillit 95/19/KE e 19 qershorit 1995 për ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore, dhe caktimin e tarifave (6) infrastrukturore, përcaktoi një kuadër të gjerë për ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore.
- (4) Ato direktiva nuk kanë ndaluar shumëllojshmërinë në strukturën dhe nivelin e tarifave të infrastrukturës hekurudhore, si dhe formën dhe kohëzgjatjen e proceseve të ndarjes së kapaciteteve.
- (5) Për të siguruar transparencën dhe të drejtën për përdorim jodiskriminues të infrastrukturës hekurudhore, për të gjitha ndërmarrjet hekurudhore, i gjithë informacioni i nevojshëm për të mundësuar realizimin e të drejtave të përdorimit botohet në një deklaratë rrjeti.
- (6) Skemat e përshtatshme të ndarjes së kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore, shoqëruar me ekzistencën e operatorëve konkurrues, do të çojnë në një ekuilibër më të mirë midis llojeve të transportit.
- (7) Nxitja e përdorimit optimal të infrastrukturës hekurudhore do të sjellë zvogëlim të kostos së transportit për shoqërinë.
- (8) Një sektor efikas i transportit të mallrave me hekurudhë, veçanërisht në kufij, kërkon marrjen e masave për hapjen e tregut.
- (9) Duhet të mundësohet që Shtetet Anëtare të lejojnë blerësit e shërbimeve hekurudhore që të hyjnë drejtpërdrejt në procesin e ndarjes së kapaciteteve.
- (10) Rimëkëmbja e hekurudhave europiane me anë të rritjes së përdorimit të transportit ndërkombëtar të mallrave në Rrjetin Transeuropian të Transportit Hekurudhor të Mallrave, kërkon konkurrencë të

ndershme ndërmodale midis hekurudhës dhe rrugës, veçanërisht duke i kushtuar vëmendjen e duhur ndikimeve të ndryshme të jashtme. Miratimi i skemave të përshtatshme të tarifimit për infrastrukturën hekurudhore, shoqëruar me skema të përshtatshme të tarifimit për infrastruktura të tjera transporti, dhe operatorë konkurrues, do të sjellë ekuilibër optimal mes llojeve të ndryshme të transportit.

- (11) Caktimi i tarifave dhe skemat e ndarjes së kapaciteteve duhet të lejojnë mundësi të barabartë dhe jodiskriminuese përdorimi për të gjitha ndërmarrjet, dhe duhet të bëhen të gjitha përpjekjet e mundshme për të plotësuar nevojat e të gjithë përdoruesve dhe llojeve të trafikut në mënyrë të drejtë dhe jodiskriminuese.
- (12) Brenda kuadrit të përcaktuar nga Shtetet Anëtare skemat e ndarjes së kapaciteteve dhe të tarifimit duhet të inkurajojnë administruesit e infrastrukturës hekurudhore të përdorin sa më mirë infrastrukturën e tyre.
- (13) Ndërmarrjet hekurudhore duhet të marrin sinjale të qarta dhe të qëndrueshme nga skemat e ndarjes së kapaciteteve që u mundësojnë atyre marrjen e vendimeve të arsyeshme.
- (14) Me qëllim që të merren parasysh nevojat e përdoruesve ose përdoruesve të mundshëm të kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore për të planifikuar aktivitetin e tyre dhe shërbimin ndaj nevojave të klientëve dhe financuesve është e rëndësishme që administruesi i infrastrukturës të sigurojë, që kapaciteti infrastrukturor të ndahet në mënyrë të tillë me qëllim që të pasqyrojë nevojën për të ruajtur dhe përmirësuar shkallën e besueshmërisë së shërbimit.
- (15) Për të zvogëluar ndërprerjen dhe përmirësuar funksionimin e rrjetit është e përshtatshme që ndërmarrjeve hekurudhore dhe administruesve të infrastrukturës t'u jepen stimuj.
- (16) Skemat e caktimit të tarifave dhe të ndarjes së kapaciteteve duhet të lejojnë konkurrencë të ndershme në ofrimin e shërbimeve hekurudhore.
- (17) Është e rëndësishme të merren në konsideratë kërkesat e aktivitetit si të kërkuarve dhe të administruesit të infrastrukturës.
- (18) Është e rëndësishme të ofrohet lakueshmëri në shkallën më të lartë në dispozicion të administruesit të infrastrukturës, në lidhje me ndarjen e kapaciteteve infrastrukturorë, por kjo duhet të jetë në pajtim me përmbushjen e kërkesave të arsyeshme të kërkuarve.
- (19) Procesi i ndarjes së kapaciteteve duhet të pengojë vendosjen e kufizimeve të papërshtatshme mbi dëshirat e ndërmarrjeve të tjera, që zotërojnë ose që synojnë të zotërojnë të drejtat për përdorimin e infrastrukturës për të zhvilluar aktivitetin e tyre.
- (20) Për të mundësuar një përdorim më efikas të rrjetit infrastrukturor parapëlqehet që administruesit e infrastrukturës të gëzojnë një shkallë të caktuar lakueshmërie.
- (21) Skemat e ndarjes së kapaciteteve dhe të tarifimit duhet të marrin parasysh faktin se elementë të ndryshëm të rrjetit të infrastrukturës hekurudhore mund të jenë hartuar, duke pasur parasysh përdorues të ndryshëm kryesorë.
- (22) Kërkesat për shërbimet e udhëtarëve mund të jenë shpesh në kundërshtim me kërkesat për ngarkesat e mallrave; kërkesat për shërbimet e udhëtarëve mund të çojnë në një rrjet që është më i kushtueshëm për t'u ndërtuar dhe mirëmbajtur sesa ai i projektuar vetëm për ngarkesat e mallrave; kërkesat për ndryshim të vlerave të shpejtësisë midis mjeteve hekurudhore të transportit të mallrave dhe të udhëtarëve, mund të çojnë në acarim të konfliktit midis këtyre dy llojeve të trafikut.
- (23) Përdorues të ndryshëm dhe lloje të ndryshme përdoruesish kanë shpesh ndikim të ndryshëm mbi kapacitetin infrastrukturor kështu që nevojat e shërbimeve të ndryshme duhet të ekuilibrohen në mënyrën e duhur.
- (24) Shërbimet e kryera sipas kontratës të lidhur me një autoritet publik, mund të kërkojnë rregulla të veçanta për të qenë sa më tërheqës ndaj përdoruesve.
- (25) Skemat e tarifimit dhe të ndarjes së kapaciteteve duhet të marrin parasysh ndikimet e zgjerimit në rritje të kapacitetit infrastrukturor dhe padyshim mungesat e kapacitetit.

- (26) Afatet e ndryshme për planifikimin e llojeve të trafikut nënkuptojnë se parapëlqehet që të plotësohen edhe kërkesat për kapacitet infrastrukturor, të cilat paraqiten pas përfundimit të procesit të hartimit të grafikut të lëvizjes së mjeteve hekurudhore.
- (27) Përdorimi i teknologjisë së informacionit mund të rrisë shpejtësinë dhe përgjigjen në kohë të procesit të hartimit të grafikut të lëvizjes së mjeteve hekurudhore dhe të përmirësojë aftësinë e kërkuesit për të marrë pjesë në prokurimet për kapacitetin infrastrukturor, si dhe të përmirësojë aftësinë për të vendosur rrugëkalime që përshkojnë më shumë se një rrjet të administruesit të infrastrukturës.
- (28) Për të siguruar që ndërmarrjet hekurudhore të kenë rezultate sa më të mira parapëlqehet të shqyrtohet përdorimi i kapacitetit infrastrukturor, në rastet kur kërkohet bashkërendimi i kërkesave për kapacitet, për të përmbushur nevojat e përdoruesve.
- (29) Në lidhje me pozicionin monopolist të administruesve të infrastrukturës parapëlqehet të shqyrtohet kapaciteti infrastrukturor i gatshëm dhe metodat e përmirësimit të tij në rastet kur procesi i ndarjes së kapaciteteve nuk mund të përmbushë kërkesat e përdoruesve.
- (30) Mungesa e informacionit për kërkesat e ndërmarrjeve të tjera hekurudhore, si dhe kufizimet brenda sistemit, mund t'ua bëjnë më të vështirë ndërmarrjeve hekurudhore që të kërkojnë të përmirësojnë sa më shumë kërkesat e tyre për kapacitet infrastrukturor.
- (31) Është e rëndësishme të sigurohet një bashkërendim më i mirë i skemave të ndarjes, si dhe të sigurohet përmirësimi i përdorimit më i madh të hekurudhës për një trafik që përdor rrjetin e më shumë se një administruesi të infrastrukturës, në veçanti për trafikun ndërkombëtar.
- (32) Është e rëndësishme të zvogëlohen shtrembërimet e konkurrencës që mund të lindin, qoftë midis infrastrukturave hekurudhore ose midis llojeve të transportit, nga ndryshimet thelbësore të parimeve të tarifimit.
- (33) Është e përshtatshme të përkufizohen ata elementë të shërbimit infrastrukturor që janë thelbësorë, për t'i dhënë mundësinë një operatori të ofrojë një shërbim, i cili duhet të jepet përkundrejt tarifave minimale të përdorimit.
- (34) Investimi në infrastrukturën hekurudhore është i dëshirueshëm dhe skemat e tarifimit infrastrukturor duhet të stimulojnë administruesit e infrastrukturës të bëjnë investime të përshtatshme kur këto janë tërheqëse nga ana ekonomike.
- (35) Çdo skemë e tarifimit i jep përdoruesve sinjale ekonomike. Është e rëndësishme që sinjalet ndaj ndërmarrjeve hekurudhore të jenë të qëndrueshme dhe t'i bëjnë ata të marrin vendime të arsyeshme.
- (36) Për të mundësuar vendosjen e niveleve të përshtatshme dhe të drejta të tarifave infrastrukturore, administruesit e infrastrukturës duhet të regjistrojnë dhe vendosin vlerësimin e aseteve të tyre dhe të zhvillojnë një kuptim të qartë të faktorëve të kostos në funksionimin e infrastrukturës.
- (37) Kur merren vendime mbi transportin parapëlqehet të merren në konsideratë kostot e jashtme.
- (38) Është e rëndësishme të sigurohet që tarifatat për trafikun ndërkombëtar të jenë, të tilla, që të lejojnë hekurudhën të plotësojë nevojat e tregut, për pasojë tarifimi i infrastrukturës duhet të jetë sa kostoja e drejtpërdrejtë që ka funksionimi i shërbimit të trenave.
- (39) Niveli i përgjithshëm i mbulimit të kostos me tarifatat infrastrukturore ndikon nivelin e nevojshëm të kontributit shtetëror; Shtetet Anëtare mund të kërkojnë nivele të ndryshme të mbulimit të përgjithshëm të kostos me tarifa përfshirë edhe kostot shtesë ose një normë kthimi që tregu mund ta përballojë ndërsa ekuilibron mbulimin e kostos me konkurrencën ndërmodale të transportit hekurudhor të mallrave. Megjithatë, parapëlqehet që çdo skemë tarifimi infrastrukturor t'i mundësojë trafikut të përdorë atë rrjet hekurudhor i cili të paktën mund të mbulojë kostot shtesë që vendos.
- (40) Infrastruktura hekurudhore është një monopol i natyrshëm. Për rrjedhojë, është e nevojshme që administruesve infrastrukturorë t'u jepen stimuj për të zvogëluar kostot dhe për të administruar efektivisht infrastrukturën e tyre.

- (41) Duhet të merret në konsideratë fakti se për shumë vjet niveli i investimit në infrastrukturë dhe teknologji nuk ka mundësuar krijimin e kushteve për ndonjë zhvillim real të transportit hekurudhor. Rjedhimisht, në këto kushte, kjo është e këshillueshme për realizimin e përmirësimit të duhur, veçanërisht, në kontekstin e krijimit të Rrjetit Transeuropian të Transportit Hekurudhor të Mallrave duke përdorur, mes të tjerash, instrumentet në dispozicion të Komunitetit, pa cenuar prioritetet tashmë të vendosura.
- (42) Uljet e çmimeve që u lejohen ndërmarrjeve hekurudhore, duhet të kenë lidhje me kursimet e siguruara nga kostot reale administrative. Ato mund të përdoren gjithashtu për të nxitur përdorimin efikas të infrastrukturës.
- (43) Është e nevojshme që ndërmarrjeve hekurudhore dhe administruesve infrastrukturorë t'u jepen stimuj që të zvogëlojnë ndërprerjen e rrjetit.
- (44) Ndarja e kapaciteteve shoqërohet me një kosto për administruesit e infrastrukturës për të cilën kërkohet pagesë.
- (45) Duhet të merren masa për të siguruar që të gjitha ndërmarrjet hekurudhore të licencuara sipas të drejtës Komunitare të zotërojnë një certifikatë të përshtatshme sigurie para fillimit të ushtrimit të aktivitetit në territorin e një Shteti Anëtar; dhënia e certifikatave të sigurisë duhet të jetë në përputhje me të drejtën Komunitare.
- (46) Administrimi efikas dhe përdorimi i drejtë dhe jodiskriminues i infrastrukturës hekurudhore kërkon krijimin e një organi rregullator, që vëzhgon zbatimin e këtyre rregullave dhe akteve të Komunitetit si organ apelues, pavarësisht mundësisë së rishikimit gjyqësor.
- (47) Duhet të merren masa të posaçme, të cilat marrin parasysh situatën specifike gjeografike dhe gjeopolitike të disa Shteteve Anëtare, si dhe organizimin specifik të sektorit hekurudhor në Shtete të ndryshme Anëtare, ndërkohë që sigurohet integriteti i tregut të brendshëm.
- (48) Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj direktive duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/KE të 28 qershorit 1999, që parashikon procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese që i janë dhënë Komisionit (7).
- (49) Në përputhje me parimet e subsidiaritetit dhe përpjesëtueshmërisë që përcaktohen në nenin 5 të Traktatit objektivat e kësaj direktive, domethënë bashkërendimi i masave që Shtetet Anëtare marrin për të rregulluar ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe tarifave të vendosura për përdorimin e tyre si dhe certifikimi i sigurisë, nuk mund të arrihen në nivel të mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare duke marrë parasysh nevojën për të siguruar kushte të ndershme dhe jodiskriminuese për përdorim të infrastrukturës si dhe për të marrë në konsideratë përmasat e dukshme ndërkombëtare të përfshira në veprimin e elementeve të rëndësishëm të rrjeteve hekurudhore, dhe për rrjedhojë, për shkak të nevojës për veprim të bashkërenduar ndërkombëtar, mund të arrihen më mirë nga Komuniteti. Kjo direktivë nuk tejkalon çfarë është e nevojshme për arritjen e këtyre objektivave.
- (50) Rregullorja e Këshillit (KEE) nr. 2830/77 e 12 dhjetorit 1977, për masat e nevojshme për arritjen e krahasueshmërisë midis sistemeve të kontabilitetit dhe llogarive vjetore të ndërmarrjeve hekurudhore (8), Rregullorja e Këshillit (KEE) nr. 2183/78 e 19 shtatorit 1978, që përcakton parimet uniforme të llogaritjes së kostos për ndërmarrjet hekurudhore (9), Vendimi i Këshillit 82/529/KEE i 19 korrikut 1982, për vënien e tarifave për transportin ndërkombëtar të mallrave me hekurudhë (10), Vendimi i Këshillit 83/418/KEE i 25 korrikut 1983, për pavarësinë tregtare të hekurudhave në administrimin e trafikut të tyre ndërkombëtar të udhëtarëve dhe bagazhit (11), dhe Direktiva 95/19/KE, zëvendësohen nga kjo direktivë dhe për rrjedhojë duhet të shfuqizohen,

KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

KAPITULLI I

DISPOZITA HYRËSE

Neni 1

Fusha e zbatimit

1. Kjo direktivë përcakton parimet dhe procedurat që do të zbatohen, në lidhje me vendosjen dhe vënien e tarifave të infrastrukturës hekurudhore, dhe ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore.

Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që skemat e tarifimit dhe të ndarjes së kapaciteteve për infrastrukturën hekurudhore ndjekin parimet e përcaktuara në këtë direktivë dhe kështu lejojnë administruesin infrastrukturor të tregtojë dhe shfrytëzojë në mënyrë të dobishme kapacitetin e gatshëm infrastrukturor.

2. Kjo direktivë zbatohet për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore nga shërbimet hekurudhore kombëtare dhe ndërkombëtare.
3. Shtetet Anëtare mund të përjashtojnë nga fusha e zbatimit të kësaj direktive:
 - a) Rrjetet e pavarura rrethqytetëse dhe rajonale për shërbimet e udhëtarëve në infrastrukturën hekurudhore;
 - b) Rrjetet e krijuara vetëm për funksionimin e shërbimeve qytetëse dhe rrethqytetëse të udhëtarëve;
 - c) Rrjetet rajonale që përdoren për shërbimet rajonale të ngarkesave të mallrave vetëm nga një ndërmarrje hekurudhore që nuk mbulohet nga fusha e veprimit e Direktivës 91/440/KEE, për sa kohë që kapaciteti i atij rrjeti kërkohet nga një kërkues tjetër;
 - d) Infrastrukturën hekurudhore private që ekziston vetëm për përdorim nga pronari i infrastrukturës për operacionet e tij të ngarkesës së mallrave.
4. Operacionet e transportit në formën e shërbimeve të linjave vajtje-ardhje për mjetet motorike përmes Tunelit të Kanalit përjashtohen gjithashtu nga fusha e zbatimit të kësaj direktive.

Neni 2

Përkufizime

Për qëllime të kësaj direktive:

- a) “ndarje” nënkupton ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore nga një administrues infrastrukture;
- b) “kërkues” nënkupton një ndërmarrje të licencuar hekurudhore dhe/ose një grupim ndërkombëtar të ndërmarrjeve hekurudhore dhe në Shtetet Anëtare që parashikojnë këtë mundësi, persona dhe/ose ente të tjera ligjore publike ose me interes tregtar në prokurimin e kapacitetit infrastrukturor si autoritetet publike sipas Rregullores (KEE) nr. 1191/69(12) dhe transportues mallrash, spedicionerë mallrash dhe operatorë të kombinuar transporti për kryerjen e shërbimit hekurudhor në territoret e tyre përkatëse;
- c) “infrastrukturë e ngjeshur” nënkupton një seksion të infrastrukturës për të cilën kërkesa për kapacitet infrastrukturor nuk mund të përmbushet plotësisht gjatë periudhave të caktuara, madje edhe pas bashkërendimit të kërkesave të ndryshme për kapacitete;
- d) “plan i përmirësimit të kapacitetit” nënkupton një masë ose një tërësi masash me grafik kohor për zbatimin e tyre, që propozohet të lehtësojë kufizimet e kapaciteteve që çojnë në deklarimin e një seksioni të infrastrukturës si “infrastrukturë e ngjeshur”;
- e) “bashkërendim” nënkupton procesin përmes të cilit organi i ndarjes dhe kërkuesit përpiqen të zgjidhin situata në të cilat ka kërkesa kontradiktore për kapacitetin infrastrukturor;
- f) “marrëveshje kuadër” nënkupton një marrëveshje të përgjithshme ligjërishit detyruese, sipas së drejtës publike ose private, që përcakton të drejtat dhe detyrimet e një kërkuesi dhe administruesit të infrastrukturës, ose organit ndarës, në lidhje me kapacitetin infrastrukturor që do të ndahet si dhe tarifën që duhet të vendosen gjatë një periudhe më të gjatë sesa ajo periudhë e grafikut të lëvizjes së trenave;

- g) “kapacitet infrastrukturor” nënkupton potencialin për të planifikuar vijën hekurudhore të kërkuar për një element të infrastrukturës, për një periudhë të caktuar;
- h) “administrues infrastrukture” nënkupton çdo organ ose ndërmarrje që është përgjegjës veçanërisht për krijimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore. Kjo mund të përfshijë gjithashtu administrimin e sistemeve të kontrollit infrastrukturorë dhe të sigurisë. Funkcionet e administruesit infrastrukturor, në një rrjet ose pjesë rrjeti, mund t’u ndahen organeve ose ndërmarrjeve të ndryshme;
- i) “rrjet” nënkupton të gjithë infrastrukturën hekurudhore në pronësi dhe/ose nën administrimin e një administruesi infrastrukture;
- j) “deklaratë rrjeti” nënkupton deklaratën që përcakton hollësisht rregullat e përgjithshme, afatet, procedurat dhe kriteret për skemat e tarifimit dhe të ndarjes së kapaciteteve. Ajo përmban gjithashtu çdo informacion tjetër që kërkohet për të mundësuar paraqitjen e kërkesës për kapacitet infrastrukturor;
- k) “ndërmarrje hekurudhore” nënkupton çdo ndërmarrje publike ose private, të licencuar sipas legjislacionit të zbatueshëm të Komunitetit, aktiviteti kryesor i së cilës është të sigurojë shërbime për transportin e mallrave dhe/ose udhëtarëve me hekurudhë, me kusht që ndërmarrja duhet të sigurojë mjete tërheqëse; kjo përfshin edhe ndërmarrjet që sigurojnë vetëm mjete tërheqëse;
- l) “rrugëkalimet” nënkupton kapacitetin infrastrukturor të nevojshëm për të lëvizur një tren ndërmjet dy vendeve gjatë një periudhe kohore të caktuar;
- m) “grafiku i lëvizjes së trenave” nënkupton të dhënat që përcaktojnë të gjitha lëvizjet e planifikuara të trenave dhe mjeteve hekurudhore, që do të kryhen në infrastrukturën përkatëse, gjatë periudhës që ai është në fuqi.

Neni 3

Deklarata e rrjetit

1. Pas konsultimit me palët e interesuara, administruesi i infrastrukturës harton dhe boton një deklaratë rrjeti të përfutueshme kundrejt pagesës së një detyrimi financiar, që mund të mos tejkalojë koston e botimit të kësaj deklarate.
2. Deklarata e rrjetit përcakton natyrën e infrastrukturës së gatshme për ndërmarrjet hekurudhore. Ajo përmban informacionin që përcakton kushtet për të drejtë përdorimi të infrastrukturës përkatëse hekurudhore. Përmbajtja e deklaratës së rrjetit parashikohet nga Shtojca I.
3. Deklarata e rrjetit përditësohet dhe ndryshohet sipas nevojës.
4. Deklarata e rrjetit botohet jo më pak se katër muaj përpara përfundimit të afatit për marrjen e kërkesave në lidhje me kapacitetin infrastrukturor.

KAPITULLI II

TARIFAT INFRASTRUKTURE

Neni 4

Vendosja, përcaktimi dhe vjelja e tarifave

1. Shtetet Anëtare vendosin një kuadër tarifimi duke respektuar në të njëjtën kohë pavarësinë e administrimit të përcaktuar në nenin 4 të Direktivës 91/440/KEE.

Në respektim të kushteve të përmendura të pavarësisë së administrimit, Shtetet Anëtare vendosin gjithashtu rregulla të posaçme tarifimi, ose ia delegojnë këto kompetenca administruesit të infrastrukturës. Përcaktimi i tarifës për përdorimin e infrastrukturës dhe vjelja e kësaj tarife kryhet nga administruesi i infrastrukturës.

2. Kur administruesi i infrastrukturës nuk është i pavarur nga ndonjë ndërmarrje hekurudhore në formën e tij ligjore, organizimin ose funksionet vendimmarrëse të tij, funksionet e përshkruara në këtë kapitull

përveç atyre të vjeljes së tarifave, do të përmbushen nga një organ tarifues që është i pavarur nga një ndërmarrje hekurudhore në formën e tij ligjore të organizimit dhe vendimmarrjes.

3. Administruesit e infrastrukturës bashkëpunojnë për të arritur kryerjen efikase të shërbimeve me trena që përshkojnë më shumë se një rrjet infrastrukturor. Ata synojnë veçanërisht të garantojnë konkurrueshmërinë sa më të mirë të transportit ndërkombëtar të mallrave, dhe do të sigurojnë shfrytëzimin efikas të Rrjetit Transeuropian të Transportit Hekurudhor të Mallrave. Ata mund të krijojnë organizata të tilla të përbashkëta të përshtatshme për të mundësuar realizimin e këtij bashkëpunimi. Çdo bashkëpunim ose organizatë e përbashkët i nënshtrohet rregullave të përcaktuara në këtë direktivë.
4. Me përjashtim të rasteve kur merren masa të posaçme, sipas nenit 8 pika (2), administruesit e infrastrukturës sigurojnë që skema e tarifimit në përdorim të mbështetet në të njëjtat parime në të gjithë rrjetin e tyre.
5. Administruesit e infrastrukturës sigurojnë që zbatimi i skemave të tarifimit të rezultojë në tarifa të barasvlefshme dhe jo diskriminuese për ndërmarrje të ndryshme hekurudhore që kryejnë shërbime të së njëjtës natyrë në një pjesë të ngjashme të tregut dhe që tarifat e zbatueshme të jenë në përputhje me rregullat e përcaktuara në deklaratën e rrjetit.
6. Administruesi i infrastrukturës ose organi tarifues respekton fshehtësinë tregtare të informacionit që i është dhënë nga kërkuesit.

Neni 5

Shërbimet

1. Ndërmarrjet hekurudhore, mbi baza jodiskriminuese, kanë të drejtën e paketës së përdorimit minimal dhe përdorimit të trasesë në mjediset e shërbimit që përshkruhen në Shtojcën II. Ofrimi i shërbimeve të përmendura në Shtojcën II, pika (2) bëhet në mënyrë jodiskriminuese dhe kërkesat e ndërmarrjeve hekurudhore mund të refuzohen vetëm nëse ekzistojnë alternativa të mundshme sipas kushteve të tregut. Nëse shërbimet nuk ofrohen nga një administrues infrastrukturor, siguruesi i “infrastrukturës kryesore” bën të gjitha përpjekjet e arsyeshme për të lehtësuar ofrimin e këtyre shërbimeve.
2. Kur administruesi i infrastrukturës ofron ndonjë prej tërësisë së shërbimeve të përshkruara në Shtojcën II, pika (3) si shërbime shtesë, ai i ofron ato në bazë të kërkesës drejtuar një ndërmarrjeje hekurudhore.
3. Ndërmarrjet hekurudhore mund të kërkojnë një grup të mëtejshëm shërbimesh ndihmëse të renditura në shtojcën II, pika 4, nga administruesi infrastrukturor ose nga furnizues të tjerë. Administruesi i infrastrukturës nuk është i detyruar të ofrojë këto shërbime.

Neni 6

Kostot e infrastrukturës dhe llogaritë

1. Shtetet Anëtare përcaktojnë kushtet duke përfshirë sipas nevojës parapagesa për të siguruar që në kushte normale pune dhe gjatë një periudhe kohore të arsyeshme llogaritë e një administruesi infrastrukturor ekuilibrojnë të paktën të ardhurat nga tarifat infrastrukturorë, tepricat nga aktivitete të tjera tregtare dhe financimet shtetërore nga njëra anë, dhe shpenzimet infrastrukturorë nga ana tjetër.

Pa cenuar synimin e mundshëm afatgjatë të mbulimit të kostove infrastrukturorë nga përdoruesi, për të gjitha llojet e transportit mbi bazën e konkurrencës së ndershme, jodiskriminuese ndërmjet llojeve të ndryshme, aty ku transporti hekurudhor është i aftë të konkurrojë lloje të tjera transporti brenda kuadrit tarifues të neneve 7 dhe 8, një Shtet Anëtar mund të kërkojë që administruesi i infrastrukturës të balancojë llogaritë e tij pa financim shtetëror.

2. Duke pasur parasysh sigurinë, ruajtjen dhe përmirësimin e cilësisë së shërbimit të infrastrukturës, administruesve të infrastrukturës u jepen stimuj për të zvogëluar kostot e sigurimit të infrastrukturës dhe nivelin e tarifave të përdorimit.
3. Shtetet Anëtare sigurojnë që dispozita e përcaktuar në paragrafin 2 të zbatohet nëpërmjet një marrëveshjeje kontraktuale, ndërmjet autoritetit kompetent dhe administruesit të infrastrukturës që

mbulon një periudhë prej jo më pak se tre vjet që parashikon financimin shtetëror ose përmes miratimit të masave të përshtatshme rregullatore me fuqi të mjaftueshme.

4. Kur ekziston një marrëveshje kontraktuale, kushtet e kontratës dhe struktura e pagesave të rëna dakord për të siguruar financim për administruesin infrastrukturor, miratohen paraprakisht për të mbuluar gjithë periudhën e kontratës.
5. Për ndarjen e kostove përcaktohet një metodë. Shtetet Anëtare mund të kërkojnë miratim paraprak. Kjo metodë duhet të përditësohet herë pas here në bazë të praktikës më të mirë ndërkombëtare.

Neni 7

Parimet e vënies së tarifave

1. Tarifat për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore i paguhen administruesit të infrastrukturës dhe përdoren për të financuar aktivitetin e tij.
2. Shtetet Anëtare mund të kërkojnë që administruesi i infrastrukturës të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm mbi tarifën e vendosura. Në këtë drejtim, administruesi infrastrukturor duhet të jetë i aftë të justifikojë që tarifën infrastrukturore faktikisht të faturuara secilit operator, sipas neneve 4 deri 12, të jenë në përputhje me metodologjinë, rregullat dhe, kur është e zbatueshme, shkallët e përcaktuara në deklaratën e rrjetit.
3. Pa cenuar paragrafët 4 ose 5 të nenit 8, tarifën për paketën e përdorimit minimal dhe përdorimit të binarëve të mjedisëve të shërbimit caktohen në përputhje me koston e drejtpërdrejtë të funksionimit të shërbimit të trenit.
4. Tarifa infrastrukturore mund të përfshijë tarifën që pasqyron mungesën/pamjaftueshmërinë e kapacitetit të segmentit të identifikueshëm të infrastrukturës gjatë periudhave kur ajo është e ngjeshur.
5. Tarifa infrastrukturore mund të ndryshohet për të pasqyruar koston e ndikimeve mjedisore të shkaktuara nga funksionimi i trenit. Ky ndryshim diferencohet sipas shkallës së ndikimit të shkaktuar.

Megjithatë, tarifimi i kostove mjedisore që rezulton në rritje të ardhurave të përgjithshme të shtuara ndaj administruesit të infrastrukturës, lejohet vetëm nëse zbatohet në nivel të krahasueshëm me lloje të tjera konkurruese të transportit.

Në mungesë të një niveli të krahasueshëm të përcaktimit të kostove mjedisore për llojet e tjera konkurruese të transportit, ky ndryshim nuk çon në ndryshim të përgjithshëm të ardhurave për administruesin e infrastrukturës. Nëse është vendosur një nivel i ngjashëm i tarifimit të kostove mjedisore për hekurudhat dhe llojet konkurruese të transportit, dhe, që, sjell të ardhura shtesë, i takon Shteteve Anëtare të vendosin për mënyrën e përdorimit të ardhurave.

6. Për të shmangur luhatjet e padëshirueshme jo të përpjesëshme, tarifën e përmendura në paragrafët 3, 4 dhe 5 mund të llogariten mesatarisht në një shtrirje të arsyeshme të shërbimeve dhe kohëve të trenave. Megjithatë, shkallët përkatëse të tarifave infrastrukturore lidhen me kostot e shërbimeve.
7. Sigurimi i shërbimeve të përmendura në Shtojcën II, pika 2, nuk mbulohet nga ky nen. Pa cenuar, sa më sipër, në caktimin e çmimeve për shërbimet e përcaktuara në Shtojcën II, pika (2), do të merret në konsideratë situata konkurruese e transportit hekurudhor.
8. Kur shërbimet e renditura në Shtojcën II, pikat (3) dhe (4), si shërbime ndihmëse dhe shtesë ofrohen vetëm nga një furnizues, tarifa e vendosur për këtë shërbim lidhet me koston e sigurimit të tij, e përlogaritur mbi bazën e nivelit aktual të përdorimit.
9. Për kapacitetin e përdorur për qëllim të mirëmbajtjes infrastrukturore mund të vendosen tarifa. Këto tarifa nuk do të tejkalojnë humbjen neto të ardhurave të administruesit të infrastrukturës së shkaktuar nga mirëmbajtja.

Neni 8

Përfshirjet nga parimet e tarifimit

1. Me qëllim arritjen e mbulimit të plotë të kostove të shkaktuara nga administruesi i infrastrukturës, nëse tregu mund ta përballojë këtë, një Shtet Anëtar mund të vendosë kosto shtesë mbi bazën e parimeve të efikasitetit, tejdukshmërisë dhe jodiskriminimit, ndërsa garanton konkurueshmërinë më të mirë, veçanërisht për ngarkesën ndërkombëtare të mallrave hekurudhore. Sistemi i tarifimit respekton rritjet e produktivitetit të arritura nga ndërmarrjet hekurudhore.

Megjithatë, niveli i tarifave nuk duhet të përjashtojë përdorimin e infrastrukturës nga segmentet e tregut që mund të paguajnë të paktën koston e drejtpërdrejtë, si rezultat i kryerjes së shërbimit hekurudhor, plus një normë kthimi që tregu mund të përballojë.

2. Për projekte specifike investimi në të ardhmen, ose që janë përfunduar jo më shumë se 15 vjet para hyrjes në fuqi të kësaj direktive, administruesi i infrastrukturës mund të caktojë ose të vazhdojë të caktojë tarifa më të larta mbi bazën e kostove afatgjata të këtyre projekteve, nëse ato rrisin efikasitetin dhe/ose leverdinë ekonomike dhe nuk mund të ndërmerreshin ose nuk mund të ishin ndërmarrë në ndonjë mënyrë tjetër. Ky rregullim i tarifimit mund të përfshijë gjithashtu edhe marrëveshje mbi përballimin e përbashkët të rrezikut që bartin investimet e reja.
3. Për të parandaluar diskriminimin garantohet të kërkohet që tarifat mesatare dhe anësore të çdo administruesi të infrastrukturës të vendosura për përdorime të barasvlefshme të infrastrukturës së tij të jenë të krahasueshme dhe që shërbimet e krahasueshme në të njëjtin segment tregu t'i nënshtrohen tarifave të njëjta. Administruesi i infrastrukturës paraqet në deklaratën e rrjetit se sistemi i tarifimit i plotëson këto kërkesa, për sa kohë që kjo mund të bëhet, pa zbuluar informacionin e fshehtë të biznesit.
4. Nëse një administrues infrastrukturë synon të ndryshojë elementet thelbësorë të sistemit të tarifimit të përmendur në paragrafin 1, ai duhet t'i bëjë ato publike të paktën tre muaj përpara.

Neni 9

Uljet e çmimeve

1. Pa cenuar nenet 81, 82, 86 dhe 87 të Traktatit dhe pavarësisht nenit 7 pika (3) të kësaj direktive, çdo ulje e tarifave që i caktohet një ndërmarrjeje hekurudhore nga administruesi i infrastrukturës për ndonjë shërbim, duhet të përmbushë kriteret e përcaktuara në këtë nen.
2. Me përjashtim të paragrafit 3, uljet e çmimeve kufizohen në kursimin e siguruar nga kostot reale administrative të administruesit të infrastrukturës. Në caktimin e nivelit të uljes së çmimeve nuk duhet të merren parasysh kursimet e kostos, tashmë të përfshira në tarifën e vendosur.
3. Administruesit të infrastrukturës mund të paraqesin skema në dispozicion të gjithë përdoruesve të infrastrukturës, për flukset e trafikut të specifikuar, duke dhënë ulje me kohë të kufizuar për të nxitur zhvillimin e shërbimeve të reja hekurudhore ose ulje që nxisin përdorimin e linjave që nuk janë vënë në përdorim në nivel të konsiderueshëm.
4. Uljet mund të kenë lidhje vetëm me tarifat e vendosura për një seksion të specifikuar infrastrukturë.
5. Për shërbime të ngjashme zbatohen skema të ngjashme uljeje çmimesh.

Neni 10

Skemat e kompensimit për kostot e papaguara mjedisore, për shkak të aksidenteve dhe infrastrukturës

1. Shtetet Anëtare mund të vënë në funksionim një skemë kompensimi me kohë të kufizuar, për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore për kostot dukshëm të papaguara mjedisore, për shkak të aksidenteve dhe infrastrukturës së llojeve konkurruese të transportit, për sa kohë që këto kosto tejkalojnë kostot e barasvlefshme të hekurudhave.
2. Kur një operator që merr kompensimin gëzon një të drejtë ekskluzive, kompensimi duhet të shoqërohet me përfitime të ngjashme për përdoruesit.

3. Metodologjia e përdorur dhe llogaritjet e kryera duhet të jenë në dispozicion të publikut. Në veçanti, duhet të krijohet mundësia për të treguar se cilat janë kostot specifike të patarifuar të infrastrukturës konkurruese të transportit që shmangen dhe duhet të sigurohet që skema t'u ofrohet ndërmarrjeve mbi baza jodiskriminuese.
4. Shtetet Anëtare sigurojnë që kjo skemë të jetë në përputhje me nenet 73, 87 dhe 88 të Traktatit.

Neni 11

Skema e funksionimit

1. Skemat e tarifimit të infrastrukturës përmes një skeme funksionimi inkurajon ndërmarrjet hekurudhore dhe administruesin e infrastrukturës të zvogëlojnë ndërprerjen dhe të përmirësojnë funksionimin e rrjetit hekurudhor. Kjo mund të përfshijë gjoha për veprime që ndërpresin funksionimin e rrjetit, kompensim për ndërmarrjet që vuajnë pasojat e ndërprerjes dhe shpërblime që janë më të larta se sa funksionimi i planifikuar.
2. Parimet bazë të skemës së funksionimit zbatohen në të gjithë rrjetin.

Neni 12

Tarifat e rezervimit

Administruesit e infrastrukturës mund të vendosin një tarifë të përshtatshme për kapacitetin që kërkohet, por nuk përdoret. Kjo tarifë shërben si stimul për përdorimin efikas të kapacitetit.

Administruesi i infrastrukturës duhet të jetë i aftë në çdo kohë të lajmërojë çdo palë të interesuar për kapacitetin infrastrukturor që i është ndarë ndërmarrjeve hekurudhore përdoruese.

KAPITULLI III

NDARJA E KAPACITETEVE INFRASTRUKTURE

Neni 13

Të drejtat e kapacitetit

1. Kapaciteti infrastrukturor ndahet nga një administrues infrastrukture dhe kur i ndahet një kërkuesi nuk mund të kalohet nga marrësi tek një ndërmarrje ose shërbim tjetër.

Çdo tregtim në kapacitetin infrastrukturor ndalohet dhe çon në përjashtimin nga ndarje të mëtejshme të kapacitetit.

Përdorimi i kapacitetit nga një ndërmarrje hekurudhore në rastet kur kryen aktivitetin e një kërkuesi që nuk është ndërmarrje hekurudhore nuk konsiderohet kalim.

2. E drejta për të përdorur kapacitetin infrastrukturor specifik në formën e vijës hekurudhore mund t'i jepet kërkuesve për një kohëzgjatje maksimale të një grafiku të lëvizjes së trenave.

Një administrues infrastrukture dhe një kërkues mund të lidhin një marrëveshje kuadër, siç përcaktohet në nenin 17, për përdorimin e kapacitetit të infrastrukturës përkatëse hekurudhore, për një afat më të gjatë sesa grafiku i lëvizjes së trenave.

3. Përkufizimi i të drejtave dhe detyrimeve përkatëse midis administruesve të infrastrukturës dhe kërkuesve, në lidhje me çdo ndarje të kapaciteteve, përcaktohet në kontrata ose legjislacion.

Neni 14

Ndarja e kapaciteteve

1. Shtetet Anëtare vendosin një kuadër tarifimi duke respektuar në të njëjtën kohë pavarësinë e administrimit të përcaktuar në nenin 4 të Direktivës 91/440/KEE. Rregulla të posaçme të ndarjes së kapaciteteve duhet të miratohen. Administruesi infrastrukturor kryen proceset e ndarjes së kapaciteteve. Në veçanti, administruesi i infrastrukturës siguron që kapaciteti infrastrukturor të ndahet mbi baza të drejta dhe jodiskriminuese, dhe në përputhje me të drejtën Komunitare.
2. Kur administruesi i infrastrukturës, në formën e tij ligjore, organizimin ose funksionet vendimmarrëse, nuk varet nga ndonjë ndërmarrje hekurudhore, funksionet e përmendura në paragrafin 1 dhe të përshkruara në këtë kapitull do të përmbushen nga një organ ndarës që është i pavarur në formën e tij ligjore, organizimin dhe vendimmarrjen nga ndonjë ndërmarrje hekurudhore.
3. Administruesit infrastrukturorë dhe organet ndarëse respektojnë fshehtësinë e informacionit tregtar që iu është dhënë.

Neni 15

Bashkëpunimi për ndarjen në më shumë se një rrjet të kapaciteteve infrastrukturore

1. Administruesit e infrastrukturës bashkëpunojnë për të mundësuar krijimin dhe ndarjen efikase të kapaciteteve infrastrukturore që përshkojnë më shumë se një rrjet. Ata organizojnë rrugëkalime ndërkombëtare, veçanërisht brenda kuadrit të Rrjetit Trans-Europian të Transportit Hekurudhor të Mallrave. Ata miratojnë procedura të përshtatshme për të mundësuar realizimin e saj. Këto procedura duhet t'i përmbahen rregullave të përcaktuara në këtë direktivë.

Procedurat e miratuara me qëllim bashkërendimin e ndarjes së kapaciteteve infrastrukturore në nivel ndërkombëtar duhet të lidhin/bashkojnë përfaqësues të administruesve infrastrukturorë për të gjitha infrastrukturat hekurudhore, vendimet e ndarjes të cilëve kanë një ndikim në më shumë se një administrues tjetër të infrastrukturës. Përfaqësues të përshtatshëm të administruesve infrastrukturorë nga jashtë Komunitetit mund të bashkohen me këto procedura. Komisioni lajmërohet dhe ftohet për të marrë pjesë si vëzhgues.

2. Në çdo takim ose aktivitet tjetër të ndërmarrë për të lejuar ndarjen e kapaciteteve infrastrukturore për shërbimet e trenave përtej rrjetit, vendimet merren vetëm nga përfaqësuesit e administruesve të infrastrukturës.
3. Pjesëmarrësit në bashkëpunimin e përmendur në paragrafin 1 sigurojnë që anëtarësimi i tyre, metodat e funksionimit dhe të gjitha kriteret përkatëse që përdoren për vlerësimin dhe ndarjen e kapaciteteve infrastrukturore duhet të vihen në dispozicion të publikut.
4. Duke punuar në bashkëpunim, siç përmendet në paragrafin 1, administruesit e infrastrukturës vlerësojnë nevojën për, dhe, kur është e nevojshme mund të propozojnë dhe organizojnë rrugëkalime ndërkombëtare për të lehtësuar veprimin e trenave të ngarkesave të mallrave që i nënshtrohen një kërkesë të posaçme, siç përmendet në nenin 23.

Këto rrugëkalime ndërkombëtare të paracaktuara u bëhen publike kërkesve nëpërmjet cilitdo prej administruesve të infrastrukturës pjesëmarrës.

Neni 16

Kërkuesit

1. Kërkesat për kapacitetin infrastrukturor mund të bëhen nga ndërmarrjet hekurudhore dhe grupimet e tyre ndërkombëtare dhe në territoret e atyre Shteteve Anëtare që e lejojnë këtë, nga kërkues të tjerë që përmbushin përkufizimin në nenin 2 pika (b). Shtetet Anëtare mund të lejojnë edhe kërkues të tjerë për të paraqitur kërkesë për kapacitet infrastrukturor në territoret e tyre.
2. Administruesi i infrastrukturës mund t'u vendosë kërkesa kërkuesve për të siguruar që të ruhen pritshmëritë e ligjshme për të ardhurat e ardhshme dhe të shfrytëzimit të infrastrukturës. Këto kërkesa duhet të jenë të përshtatshme, të tejdukshme dhe jodiskriminuese. Kërkesat botohen si pjesë e parimeve të ndarjes në deklaratën e rrjetit dhe Komisioni lajmërohet për këto kërkesa.

3. Kërkesat në paragrafin 2 përfshijnë vetëm parashikimin e një garancie financiare që nuk duhet të tejkalojë një nivel të përshtatshëm përpjesëtues me nivelin e shqyrtuar të aktivitetit të kërkuesit dhe sigurimin e aftësisë për të përgatitur oferta prokurimi të përshtatshme për kapacitetin infrastrukturor.

Neni 17

Marrëveshjet kuadër

1. Pa cenuar nenet 81, 82 dhe 86 të Traktatit, mund të lidhet një marrëveshje kuadër me një kërkues. Kjo marrëveshje kuadër specifikon karakteristikat e kapacitetit infrastrukturor të kërkuar, nga dhe të ofruar kërkuesit gjatë një periudhe kohore që tejkalon periudhën e kohës së punës. Marrëveshja kuadër nuk do të specifikojë hollësisht një rrugëkalim, por duhet të jetë e tillë që të kërkojë të përmbushë nevojat e ligjshme tregtare të kërkuesit. Një Shtet Anëtar mund të kërkojë miratim paraprak të kësaj marrëveshjeje kuadër nga organi rregullator i përmendur në nenin 30 të kësaj direktive.
2. Marrëveshjet kuadër nuk janë të tilla që të pengojnë përdorimin e infrastrukturës përkatëse nga kërkues ose shërbime të tjera.
3. Një marrëveshje kuadër lejon ndryshimin ose kufizimin e kushteve të saj për të mundësuar përdorim më të mirë që duhet të bëhet për infrastrukturën hekurudhore.
4. Marrëveshja kuadër mund të përmbajë gjoba, nëse është e nevojshme, për të modifikuar ose përfunduar marrëveshjen.
5. Marrëveshjet kuadër në parim janë të vlefshme për një periudhë prej pesë vjetësh. Administruesi i infrastrukturës mund të bjerë dakord për një periudhë kohore më të shkurtër ose më të gjatë në raste të posaçme. Çdo periudhë më e gjatë se pesë vjet justifikohet nga ekzistenca e kontratave tregtare, investimeve të specializuara ose rreziqeve.

Çdo periudhë më e gjatë se 10 vjet mundësohet vetëm në raste të jashtëzakonshme, veçanërisht kur ka investim afatgjatë në shkallë të lartë, dhe kur ky investim mbulohet nga angazhimet kontraktuale.
6. Ndërsa respektohet fshehtësia tregtare, natyra e përgjithshme e çdo marrëveshjeje kuadër i vihet në dispozicion çdo pale të interesuar.

Neni 18

Grafiku për procesin e ndarjes

1. Administruesi i infrastrukturës i përmbahet grafikut për ndarjen e kapaciteteve të përcaktuar në Shtojcën III.
 - a. Administruesit e infrastrukturës bien dakord me administrues të tjerë përkatës, të interesuar të infrastrukturës, rrugëkalimet ndërkombëtareve të cilëve përfshihen në grafikun e lëvizjes së mjeteve hekurudhore para fillimit të konsultimeve për projekt - grafikun e lëvizjes së mjeteve hekurudhore. Rregullimet bëhen vetëm nëse është absolutisht e nevojshme.

Neni 19

Kërkesa

1. Kërkuesit mund të paraqesin një kërkesë mbi bazën e të drejtës publike ose private pranë administruesit të infrastrukturës, për të kërkuar një marrëveshje që jep të drejta për të përdorur infrastrukturën hekurudhore kundrejt një tarife, e cila parashikohet në kapitullin II.
2. Kërkesat në lidhje me grafikun normal të lëvizjes së mjeteve hekurudhore duhet t'i përmbahen afateve të përcaktuara në Shtojcën III.
3. Një kërkues, i cili është palë në marrëveshjen kuadër, paraqet kërkesën në përputhje me këtë marrëveshje.

4. Kërkuesit mund të kërkojnë kapacitet infrastrukturor që përshkon më shumë se një rrjet duke paraqitur një kërkesë pranë një administruesi infrastrukture. Ai administrues infrastrukture lejohet më pas të veprojë në emër të kërkuesit për të kërkuar kapacitet me administrues të tjerë përkatës të infrastrukturës.
5. Administruesit e infrastrukturës sigurojnë që për kapacitetin infrastrukturor që përshkon më shumë se një rrjet, kërkuesit mund të paraqesin drejtpërdrejt një kërkesë pranë një organi të përbashkët që administruesit e infrastrukturës mund të krijojnë.

Neni 20

Programimi

1. Administruesi i infrastrukturës plotëson, sipas mundësisë, të gjitha kërkesat për kapacitet infrastrukturor, duke përfshirë kërkesa për rrugëkalime që përshkojnë më shumë se një rrjet, dhe në shkallën më të lartë të mundshme merr parasysh të gjitha kufizimet mbi kërkuesit, duke përfshirë ndikimin ekonomik mbi aktivitetin e tyre.
2. Administruesi i infrastrukturës mund t'i japë prioritet shërbimeve të posaçme brenda procesit të programimit dhe bashkërendimit, por vetëm siç përcaktohet në nenet 22 dhe 24.
3. Administruesi i infrastrukturës konsultohet me palët e interesuara rreth projekt-grafikut të lëvizjes së mjeteve hekurudhore, dhe u jep atyre të paktën një muaj kohë për të paraqitur mendimet e tyre. Palët e interesuara përfshijnë të gjithë ata që kanë kërkuar kapacitet infrastrukturor, si dhe palë të tjera që dëshirojnë të kenë mundësinë për të komentuar, në lidhje me mënyrën, sesi grafikët e lëvizjes së mjeteve hekurudhore mund të cenojnë aftësinë e tyre për të prokuruar shërbimet hekurudhore gjatë periudhës së grafikut të lëvizjes së mjeteve hekurudhore.
4. Administruesi i infrastrukturës merr masat e përshtatshme për të trajtuar çdo problem që është shprehur.

Neni 21

Procesi i bashkërendimit

1. Gjatë procesit të planifikimit të përmendur në nenin 20, kur administruesi i infrastrukturës ndesh konflikte midis kërkesave të ndryshme, ai përpiqet përmes bashkërendimit të kërkesave, të sigurojë përshtatjen më të mirë të mundshme të gjitha kërkesave.
2. Kur lind një situatë që kërkon bashkërendim, administruesi i infrastrukturës do të ketë të drejtë, brenda kufijve të arsyeshëm, të propozojë kapacitet infrastrukturor të ndryshëm nga ai i kërkuar.
3. Administruesi i infrastrukturës përpiqet përmes konsultimit me kërkuesit e përshtatshëm të arrijë zgjidhjen e çdo konflikti.
4. Parimet që rregullojnë procesin e bashkërendimit përcaktohen në deklaratën e rrjetit. Ato reflektojnë veçanërisht vështirësinë e rregullimit të rrugëkalimeve ndërkombëtare, dhe ndikimin që ndryshimi mund të ketë mbi administruesit e tjerë të infrastrukturës.
5. Kur kërkesat për kapacitetin infrastrukturor nuk mund të përmbushen pa bashkërendim, administruesi i infrastrukturës përpiqet të përshtatë të gjitha kërkesat përmes bashkërendimit.
6. Pa cenuar procedurat ekzistuese të apelit dhe dispozitat e nenit 30, në rast mosmarrëveshjes, në lidhje me ndarjen e kapaciteteve infrastrukturore, një sistem i zgjidhjes së konflikteve vihet në dispozicion, me qëllim që të zgjidhë menjëherë këto konflikte. Nëse zbatohet ky sistem, merret një vendim brenda një afati kohor prej 10 ditësh pune.

Neni 22

Infrastruktura e ngjeshur

1. Kur pas bashkërendimit të rrugëkalimeve të kërkuara dhe konsultimit me kërkuesit nuk është e mundur për të përmbushur kërkesat për kapacitetin infrastrukturor në nivel të mjaftueshëm, atëherë administruesi

i infrastrukturës duhet të deklarojë menjëherë se elementi i infrastrukturës mbi të cilin ka ndodhur kjo, është i ngjeshur. Kjo bëhet gjithashtu edhe për infrastrukturën që mund të parashikohet se nuk do të ketë kapacitet të mjaftueshëm në të ardhmen e afërt.

2. Kur infrastruktura është deklaruar e ngjeshur, administruesi i infrastrukturës kryen një analizë kapaciteti siç përshkruhet në nenin 25, nëse tashmë nuk është zbatuar një plan përmirësimi kapacitetesh siç përshkruhet në nenin 26.
3. Kur tarifat në përputhje me nenin 7 pika (4) nuk janë vendosur, ose nuk kanë arritur një rezultat të kënaqshëm, dhe infrastruktura është deklaruar e ngjeshur, përveç kësaj administruesi i infrastrukturës mund të përdorë kritere prioriteti për ndarjen e kapaciteteve infrastrukturore.
4. Kriteret e prioritetit marrin parasysh rëndësinë e një shërbimi për shoqërinë, në lidhje me ndonjë shërbim tjetër që për pasojë do të përjashtohet.

Me qëllim garantimin brenda këtij kuadri të zhvillimit të shërbimeve të mjaftueshme të transportit, veçanërisht për të përmbushur kërkesat e shërbimit publik, ose për të nxitur transportin e mallrave në rrugë hekurudhore, Shtetet Anëtare mund të marrin të gjitha masat e nevojshme nën kushte jodiskriminuese për të siguruar që këtyre shërbimeve t'u jepet prioritet, kur u ndahen kapacitete infrastrukturore.

Sipas rastit, Shtetet Anëtare mund t'i japin administruesit të infrastrukturës kompensim që i korrespondon çdo humbjeje të ardhurave, në lidhje me nevojën për të ndarë një kapacitet të caktuar për disa shërbime sipas nënparagrafit të mëparshëm.

Kjo përfshin marrjen parasysh të ndikimit të këtij përjashtimi në Shtetet e tjera Anëtare.

5. Rëndësia e shërbimeve të transportit të mallrave dhe në veçanti shërbimet ndërkombëtare të transportit të mallrave do t'u kushtohet vëmendja e duhur në përcaktimin e kriterëve të prioritetit.
6. Procedurat që ndiqen dhe kriteret e përdorura kur infrastruktura është e ngjeshur, përcaktohen në deklaratën e rrjetit.

Neni 23

Kërkesa të posaçme

1. Administruesi i infrastrukturës do t'i përgjigjet kërkesave të posaçme për rrugëkalime të veçanta sa më shpejt që të jetë e mundur, dhe në çdo rast, brenda pesë ditësh pune. Informacioni i dhënë mbi kapacitetin rezervë në dispozicion do t'i jepet të gjithë kërkuësve që mund të dëshirojnë ta përdorin këtë kapacitet.
2. Administruesit e infrastrukturës do të kryejnë sipas rastit një vlerësim të nevojës për kapacitetin rezervë, që duhet të mbahet në dispozicion brenda afatit kohor të punës të planifikuar, për t'u dhënë atyre mundësinë t'u përgjigjen shpejt kërkesave të parashikueshme të posaçme për kapacitet. Kjo do të zbatohet edhe në rastet e infrastrukturës së ngjeshur.

Neni 24

Infrastruktura e specializuar

1. Pa cenuar paragrafin 2, kapaciteti infrastrukturor do të konsiderohet të jetë i gatshëm për përdorimin e të gjitha llojeve të shërbimit që pajtohen me karakteristikat e nevojshme për operimin në rrugëkalimet.
2. Kur ka vija të përshtatshme alternative, pas konsultimit me palët e interesuara, administruesi i infrastrukturës mund të caktojë infrastrukturë të veçantë për përdorim nga lloje të veçanta trafiku. Pa cenuar nenet 81, 82 dhe 86 të Traktatit, kur ky përcaktim është bërë, administruesi i infrastrukturës mund t'i japë prioritet këtij tipi trafiku kur ndahen kapacitetet infrastrukturore.

Ky përcaktim nuk do të pengojë përdorimin e kësaj infrastrukture nga tipe të tjera trafiku, kur kapaciteti është i gatshëm dhe kur mjetet e transportit hekurudhor pajtohen me karakteristikat teknike të nevojshme për operimin në linjë.

3. Kur infrastruktura është caktuar sipas paragrafit 2, do të përshkruhet në deklaratën e rrjetit.

Neni 25

Analiza e kapaciteteve

1. Objektivi i analizës së kapaciteteve është të përcaktojë kufizimet mbi kapacitetin infrastrukturor që pengon plotësimin e mjaftueshëm të kërkesave për kapacitet, dhe të propozojë metoda për mundësimin e përmbushjes së kërkesave shtesë. Kjo analizë identifikon arsyet për ngjeshjen, dhe cilat masa mund të merren në planin afatshkurtër dhe afatmesëm për të lehtësuar ngjeshjen.
2. Analiza shqyrton infrastrukturën, procedurat operuese, natyrën e shërbimeve të ndryshme që operojnë, dhe ndikimin e të gjithë këtyre faktorëve në kapacitetin infrastrukturor. Masat që duhet të shqyrtohen përfshijnë në veçanti ricaktimin e itinerarëve të shërbimeve, shërbimet e rillogaritjes së kohës, ndryshimet e shpejtësisë dhe përmirësimet infrastrukturore.
3. Analiza e kapaciteteve përfundon brenda gjashtë muajve për përcaktimin e infrastrukturës si e ngjeshur.

Neni 26

Plani i përmirësimit të kapaciteteve

1. Brenda gjashtë muajve nga përfundimi i analizës së kapaciteteve, administruesi i infrastrukturës përgatit një plan për përmirësimin e kapaciteteve.
2. Një plan për përmirësimin e kapaciteteve zhvillohet pas konsultimit me përdoruesit e infrastrukturës përkatëse të ngjeshur.

Ai identifikon:

- a) Arsyet për ngjeshjen;
- b) Zhvillimin e mundshëm të trafikut në të ardhmen;
- c) Kufizimet në zhvillimin e infrastrukturës;
- d) Mundësitë dhe kostot për përmirësimin e kapaciteteve, duke përfshirë ndryshimet e mundshme në tarifat e përdorimit.

Gjithashtu, mbi bazën e analizës së përfitimit të kostos të masave të mundshme të identifikuara, përcakton se cilat masa do të merren për të përmirësuar kapacitetin infrastrukturor, përfshirë një kalendar për zbatimin e masave.

Plani mund t'i nënshtrohet miratimit paraprak nga Shteti Anëtar.

3. Administruesi i infrastrukturës do të ndërpresë vendosjen e ndonjë tarifë që është caktuar për infrastrukturën përkatëse sipas nenit 7 pika (4), në rastet kur:
 - a) Nuk përgatit një plan për përmirësimin e kapaciteteve, ose;
 - b) Nuk përparon me planin e veprimit të identifikuar në planin e përmirësimit të kapaciteteve.

Megjithatë, administruesi i infrastrukturës, në varësi të miratimit të organit rregullator të përmendur në nenin 30, mund të vazhdojë të vendosë ato tarifa nëse:

- a) Plani i përmirësimit të kapaciteteve nuk mund të realizohet për arsye jashtë kontrollit të tij, ose;
- b) Mundësitë e gatshme nuk janë të realizueshme nga pikëpamja ekonomike ose financiare.

Përdorimi i rrugëkalimeve

1. Në veçanti për infrastrukturën e ngjeshur, administruesi i infrastrukturës do të kërkojë dorëzimin e një rrugëkalimi që gjatë një periudhe prej të paktën një muaji, është përdorur më pak se një kuotë kufi që duhet të përcaktohet në deklaratën e rrjetit, nëse kjo nuk ka ndodhur për shkak të arsyeve joekonomike jashtë kontrollit të operatorit.
2. Një administrues infrastrukture mund të specifikojë në kushtet e deklaratës së rrjetit me anë të së cilës merr parasysh nivelet e mëparshme të shfrytëzimit të rrugëkalimeve në përcaktimin e prioriteteve për procesin e ndarjes.

Kapaciteti infrastrukturor për mirëmbajtjen e planifikuar

1. Kërkesat për kapacitetin infrastrukturor për të mundësuar realizimin e mirëmbajtjes dorëzohen gjatë procesit të planifikimit.
2. Administruesi i infrastrukturës i kushton vëmendjen e duhur ndikimit të kapacitetit infrastrukturor të rezervuar për mirëmbajtjen e linjës së planifikuar për kërkuessit.

Masa të veçanta që duhet të merren në rast çrregullimesh

1. Në rast çrregullimesh të lëvizjeve të trenave të shkaktuara nga avaritë teknike ose aksidente, administruesi i infrastrukturës duhet të marrë të gjitha hapat e nevojshëm për të kthyer situatën në normalitet. Për këtë qëllim, ai harton një plan rezervë që rendit organet e ndryshme publike të cilat duhet të lajmërohen në rast incidentesh të rënda ose çrregullimesh serioze në lëvizjet e trenave.
2. Në rast emergjence dhe kur është tepër e nevojshme, për shkak të një avarie që e bën infrastrukturën përkohësisht të papërdorshme, rrugët e ndara mund të tërhiqen pa paralajmërim për sa kohë duhet që sistemi të riparohet.

Nëse e çmon të arsyeshme, administruesi i infrastrukturës mund të kërkojë që ndërmarrjet hekurudhore t'i vënë në dispozicion burime që ai mendon se janë më të përshtatshmet, për të kthyer situatën në normalitet sa më parë që të jetë e mundur.

3. Shtetet Anëtare mund të kërkojnë që ndërmarrjet hekurudhore të përfshihen në sigurimin e zbatimit dhe monitorimit të pajtueshmërisë së standardeve dhe rregullave të tyre të sigurisë.

KAPITULLI IV

MASA TË PËRGJITHSHME

Organi rregullator

1. Pa cenuar nenin 21 pika (6), Shtetet Anëtare krijojnë një organ rregullator. Ky organ që mund të jetë ministria përgjegjëse për çështjet e transportit, ose ndonjë organ tjetër, në organizimin e tij, vendimet e financimit, strukturën ligjore dhe vendimmarrje është i pavarur nga ndonjë administrues infrastrukture, organ tarifues, organ ndarës ose kërkuess. Organi funksionon sipas parimeve të parashtruara në këtë nen, me anë të cilave apeli dhe funksionet rregullatore mund t'i ngarkohen organeve të veçanta.
2. Një kërkuess ka të drejtë të apelojë pranë organit rregullator, nëse beson se është trajtuar në mënyrë të padrejtë, është diskriminuar ose dëmtuar në ndonjë mënyrë tjetër, dhe veçanërisht kundër vendimeve të

miratuara nga administruesi i infrastrukturës ose kur është e nevojshme, ndërmarrja hekurudhore në lidhje me:

- a) deklaratën e rrjetit;
 - b) kriteret në përmbajtje të saj;
 - c) procesin e ndarjes dhe rezultatin e tij;
 - d) skemën e tarifimit;
 - e) nivelin ose strukturën e tarifave infrastrukturore që kërkohen, ose mund të kërkohen të paguhen;
 - f) certifikatën e sigurisë, zbatimin dhe monitorimin e standardeve dhe rregullave të sigurisë.
3. Organi rregullator siguron që tarifatat e caktuara nga administruesi i infrastrukturës të pajtohen me kapitullin II dhe të jenë jodiskriminuese. Negocimi midis kërkuesve dhe një administruesi infrastrukture në lidhje me nivelin e tarifave infrastrukturore lejohen, vetëm nëse ato përmbushen nën mbikqyrjen e organit rregullator. Organi rregullator ndërhyr, nëse negociimet ka të ngjarë të shkelin kërkesat e kësaj direktive.
4. Organi rregullator ka kompetencën për të kërkuar informacion përkatës nga administruesi i infrastrukturës, kërkuesit dhe ndonjë palë e tretë e përfshirë brenda Shtetit Anëtar të interesuar, që duhet të jepet pa shumë vonesë.
5. Organit rregullator i kërkohet të vendosë në lidhje me ndonjë ankesë, dhe të marrë masa për të rregulluar situatën brenda një periudhe maksimale prej dy muajsh nga marrja e të gjithë informacionit.
- Pavarësisht paragrafit 6, një vendim i organit rregullator është detyrues për të gjitha palët që preken nga ai vendim.
- Në rast të një apeli kundër një refuzimi për dhënien e kapacitetit infrastrukturor, ose kundër kushteve të një oferte kapaciteti, organi rregullator ose konfirmon që nuk kërkohet asnjë modifikim i vendimit të administruesit të infrastrukturës, ose kërkon modifikimin e atij vendimi në përputhje me udhëzimet e specifikuar nga organi rregullator.
6. Shtetet Anëtare marrin masat e nevojshme për të siguruar që vendimet e marra nga organi rregullator t'i nënshtrohen rishikimit gjyqësor.

Neni 31

Bashkëpunimi i organeve rregullatore

Organet rregullatore kombëtare shkëmbejnë informacion rreth punës së tyre, parimeve të vendimmarrjes dhe praktikës për qëllim të bashkërendimit të parimeve të tyre vendimmarrëse në Komunitet. Komisioni i mbështet ata në këtë detyrë.

Neni 32

Certifikimi i sigurisë

1. Masat për certifikimin e sigurisë për ndërmarrjet hekurudhore që janë krijuar ose do të krijohen në Komunitet, dhe grupimet ndërkombëtare që ata formojnë, janë në përputhje me këtë nen.
2. Shtetet Anëtare sigurojnë për territoret e tyre përkatëse që një certifikatë sigurie në të cilën janë përcaktuar kërkesat e sigurisë së ndërmarrjeve hekurudhore të dorëzohet, me qëllim për të garantuar shërbim të sigurt në rrugët përkatëse.
3. Me qëllim marrjen e certifikatës së sigurisë, ndërmarrja hekurudhore pajtohet me rregulloret sipas ligjit kombëtar të pajtueshëm me të drejtën Komunitare, dhe të zbatuar në mënyrë jodiskriminuese, që parashtron kërkesat teknike dhe operacionale specifike për shërbime hekurudhore dhe kërkesat e sigurisë që zbatohen për stafin, mjetet e transportit hekurudhor dhe organizimin e brendshëm të ndërmarrjes.

Në veçanti, siguron prova që stafi të cilin punëson për të operuar dhe shoqëruar trenat, ka trajnimin e nevojshëm për t'u pajtuar me rregullat e trafikut, të zbatuara nga administruesi i infrastrukturës, dhe për të plotësuar kërkesat e sigurisë të vendosura mbi të në interes të lëvizjes së trenave.

Ndërmarrja hekurudhore provon, gjithashtu, që mjetet e transportit hekurudhor që formojnë trenat të jenë miratuar nga autoriteti publik ose nga administruesi i infrastrukturës, dhe të kontrollohen në përputhje me rregullat operuese të zbatueshme për infrastrukturën e përdorur. Certifikata e sigurisë lëshohet, nga cilido organ i caktuar për këtë qëllim, nga Shteti Anëtar në të cilin ndodhet infrastruktura e përdorur.

Neni 33

Përfshirjet nga rregullat e përgjithshme

1. Për një periudhë prej pesë vjetësh nga 15 marsi 2003, për Shtetet e mëposhtme Anëtare:

-Irlanda, si Shtet Anëtar i vendosur në një ishull, me një linjë hekurudhore në vetëm një Shtet tjetër Anëtar,

-Mbretëria e Bashkuar, në lidhje me Irlandën e Veriut, për të njëjtën arsye, dhe;

-Greqia, si Shtet Anëtar që nuk ka lidhje të drejtpërdrejtë hekurudhore me ndonjë Shtet tjetër Anëtar,

nuk kërkohet të zbatohen kërkesat e përcaktuara në:

a) Nenet 3, 4 pika (2), 13, 14, 17, 21 pika (4), 21 pika (6), 22, 24 pika (3), 25 deri 28 dhe 30, me kusht që vendimet për ndarjen e kapaciteteve infrastrukturore, ose vënien e tarifave, të jenë të hapura për apel kur kjo kërkohet me shkrim nga një ndërmarrje hekurudhore para një organi të pavarur që do të marrë vendim brenda dy muajve nga paraqitja e të gjithë informacionit përkatës, dhe vendimi i të cilit i nënshtrohet rishikimit gjyqësor, dhe;

b) Nenin 32 në shkallën që kanë lidhje shërbimet e transportit hekurudhor, të cilat janë jashtë fushës së zbatimit të nenit 10 të Direktivës 91/440/KEE.

2. Megjithatë, kur:

a) Më shumë se një ndërmarrje hekurudhore e licencuar, në përputhje me nenin 4 të Direktivës 95/18/KE, ose në rastin e Irlandës dhe Irlandës së Veriut, një kompani hekurudhore e licencuar në këtë mënyrë diku tjetër paraqet një kërkesë zyrtare për të kryer shërbimet konkurruese hekurudhore në, për, ose nga Irlanda, Irlanda e Veriut ose Greqia, vazhdimi i zbatimit të këtij përjashtimi vendoset në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 35 pika (2), ose;

b) Një ndërmarrje hekurudhore që kryen shërbime hekurudhore në Irlandë, Irlandën e Veriut ose Greqi paraqet një kërkesë zyrtare për të kryer shërbime hekurudhore në, për, ose nga territori i një Shteti tjetër Anëtar (në rastin e Irlandës ose Mbretërisë së Bashkuar, në lidhje me Irlandën e Veriut ose në të dyja, një Shtet tjetër Anëtar jashtë territoreve të tyre), përjashtimet e përmendura në paragrafin 1 nuk zbatohen.

Brenda një viti nga marrja e vendimit të përmendur në pikën (a), i miratuar në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 35 pika (2), ose e njoftimit të kërkesës zyrtare të përmendur në pikën (b), Shteti ose Shtetet Anëtare të interesuara (Irlanda, Mbretëria e Bashkuar në lidhje me Irlandën e Veriut ose Greqinë) miratojnë legjisllacionin e nevojshëm për të zbatuar nenet e përmendura në paragrafin 1.

3. Përjashtimi i përmendur në paragrafin 1 mund të rinovohet për periudha jo më të gjata se pesë vjet. Jo më vonë se 12 muaj para datës së mbarimit të afatit të përjashtimit, Shteti Anëtar duke përfituar nga ky përjashtim mund t'i drejtojë një kërkesë Komisionit për një rinovim të përjashtimit. Kjo kërkesë duhet të jetë e bazuar. Komisioni shqyrton kërkesën dhe merr vendim në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 35 pika (2). Procedura e mësipërme këshillimore zbatohet për çdo vendim në lidhje me kërkesën.

Në miratimin e vendimit të tij, Komisioni merr parasysh çdo zhvillim në situatën gjeopolitike dhe zhvillimin e tregut hekurudhor, nga dhe për në Shtetin Anëtar që ka kërkuar rinovimin e përjashtimit.

4. Luksemburgu, si Shtet Anëtar me një rrjet relativisht të vogël hekurudhor nuk duhet të zbatohet deri në 31 gusht 2004 parashikimin për t'i dhënë një organi të pavarur funksionet që përcaktojnë të drejta të barasvlefshme dhe jodiskriminuese përdorimi në infrastrukturë, siç parashikohet në nenet 4 dhe 14, për sa këto nene i detyrojnë Shtetet Anëtare të krijojnë organe të pavarura që kryejnë detyrat e përmendura në këto nene.

KAPITULLI V

DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 34

Masa zbatuese

1. Shtetet Anëtare mund të sjellin në vëmendjen e Komisionit çështje të caktuara, në lidhje me zbatimin e kësaj direktive. Vendimet miratohen në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 35 pika (2).
2. Me kërkesë të një Shteti Anëtar ose me iniciativën e vet, Komisioni, në një rast të veçantë, shqyrton përdorimin dhe zbatimin e dispozitave për tarifimin, ndarjen e kapaciteteve dhe certifikimin e sigurisë, dhe brenda dy muajve nga marrja e kësaj kërkesë vendos në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 35 pika (2), nëse të njëjtat masa mund të vazhdojnë të zbatohen. Komisioni ia komunikon vendimin e tij Parlamentit Europian, Këshillit dhe Shteteve Anëtare.

Pa cenuar nenin 226 të Traktatit, çdo Shtet Anëtar mund t'ia paraqesë vendimin e Komisionit Këshillit brenda një afati kohor prej një muaji. Këshilli, brenda një muaji, duke vepruar me shumicë të cilësuar, në rrethana të jashtëzakonshme mund të marrë një vendim të ndryshëm.

3. Ndryshimet e nevojshme për të përshtatur shtojcat miratohen në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 35 pika (3).

Neni 35

Procedurat e Komitetit

1. Komisioni asistohet nga një Komitet.
2. Në referim të këtij paragrafi, nenet 3 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE zbatohen duke marrë parasysh nenin 8 të tij.
3. Në referim të këtij paragrafi, nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE zbatohen duke marrë parasysh nenin 8 të tij.

Periudha e përcaktuar në nenin 5 pika (6) të Vendimit 1999/468/KE caktohet në tre muaj.

4. Komiteti miraton rregullat e veta të procedurës.

Neni 36

Raporti

Deri në datën 15 mars 2005, Komisioni i paraqet Parlamentit Europian dhe Këshillit një raport mbi zbatimin e kësaj direktive, të shoqëruar, nëse është e nevojshme, me propozime për veprime të mëtejshme të Komunitetit.

Neni 37

Shfuqizime

Në këtë mënyrë, Rregullorja (KEE) Nr. 2830/77, Rregullorja (KEE) Nr. 2183/78, Vendimi 82/529/KEE, Vendimi 83/418/KEE dhe Direktiva 95/19/KE, shfuqizohen.

Neni 38

Zbatimi

Shtetet Anëtare miratojnë ligje, rregullore dhe dispozita administrative të nevojshme, për të siguruar përputhshmërinë me këtë direktivë, deri në datën 15 mars 2003. Ata lajmërojnë menjëherë Komisionin në lidhje me këtë.

Me miratimin e këtyre dispozitave, Shtetet Anëtare i referohen kësaj direktive, ose i shoqërojnë këto dispozita me një referencë të botimit të direktivës në Gazetën Zyrtare.

Metodat për të bërë një referencë të tillë përcaktohen nga vetë Shtetet Anëtare.

Neni 39

Hyrja në fuqi

Kjo direktivë hyn në fuqi në ditën e botimit të saj zyrtar në Gazetën Zyrtare të Komuniteteve Europiane.

Neni 40

Të adresuarit

Kjo Direktivë i drejtohet Shteteve Anëtare.

Nënshkruar në Bruksel, më 26 shkurt 2001.

Për Parlamentin Europian

Presidenti

N. Fontaine

Për Këshillin

Presidenti

A. Lindh

(1) GZ C 321, 20.10.1998, fq. 10, dhe

GZ C 116E, 26. 4. 2000, fq. 40

(2) GZ C 209, 22. 7. 1999, fq. 22

(3) GZ C 57, 29.2.2000, fq. 40.

(4) Mendimi i Parlamentit Europian i datës 10 mars 1999 (GZ C 175, 21. 06. 1999, fq. 120), miratuar më 27 tetor 1999 (GZ C 154, 5.6.2000, fq. 22), Qëndrimi i Përbashkët i Këshillit i datës 28 mars 2000 (GZ C 178, 27.6.2000, fq. 28) dhe Vendimi i Parlamentit Europian i datës 5 korrik 2000 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare), Vendimi i Parlamentit Europian i datës 1 shkurt 2001 dhe vendimi i Këshillit i datës 20 dhjetor 2000.

(5) GZ L 237, 24. 8. 1991, fq. 25, Direktiva e ndryshuar nga Direktiva 2001/12/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit (shih faqen 1 të kësaj Gazete Zyrtare).

(6) GZ L 143, 27.6.1995, fq. 75.

(7) GZ L 184, 17.7.1999, fq. 23.

(8) GZ L 334, 24. 12. 1977, fq. 13. Rregullore e ndryshuar së fundi nga Akti i Aderimit i vitit 1994.

(9) GZ L 258, 21. 9. 1978, fq. 1. Rregullore e ndryshuar së fundi nga Akti i Aderimit i vitit 1994.

- (10)GZ L 234, 9. 8. 1982, fq. 5. Rregullore e ndryshuar së fundi nga Akti i Aderimit i vitit 1994.
- (11)GZ L 237, 26. 8. 1983, fq. 32. Rregullore e ndryshuar së fundi nga Akti i Aderimit i vitit 1994.
- (12)Rregullorja (KEE) Nr. 1191/69 e Këshillit e 26 qershorit 1969 për veprimin nga Shtetet Anëtare në lidhje me detyrimet e lindura në konceptin e një shërbimi publik në transportin me rrugë hekurudhore, rrugore dhe kanale të lundrueshme të brendshme (GZ L 156, 28.6.1969, fq. 1). Rregullore e ndryshuar së fundi nga Rregullorja (KE) nr. 1893/91 (GZ L 169, 29.6.1991, fq. 1).

SHTOJCA I

Përmbajtja e deklaratës së rrjetit

Deklarata e rrjetit e përmendur në nenin 3 përmban informacionin e mëposhtëm:

1. Një seksion që përcakton natyrën e infrastrukturës, që është në dispozicion të ndërmarrjes hekurudhore, dhe kushtet e përdorimit të saj.
2. Një seksion për parimet e tarifimit dhe tarifat. Ky përmban hollësira të përshtatshme të skemës së tarifimit, si dhe informacion të mjaftueshëm mbi tarifat që zbatohen për shërbimet e renditura në Shtojcën II, të cilat jepen vetëm nga një furnizues. Ai paraqet hollësisht metodologjinë, rregullat dhe kur është e zbatueshme, shkallët e përdorura për zbatimin e neneve 7 pika (4) dhe pika 5, 8 dhe 9. Ai përmban informacion mbi ndryshimet në tarifat tashmë të vendosura ose të parashikuara.
3. Një seksion për parimet dhe kriteret për ndarjen e kapaciteteve. Ky përcakton karakteristikat e kapacitetit të përgjithshëm të infrastrukturës, që është në dispozicion të ndërmarrjeve hekurudhore, dhe çdo kufizim në lidhje me përdorimin e tij, duke përfshirë kërkesat e mundshme të kapacitetit për mirëmbajtje. Ai specifikon gjithashtu procedurat dhe afatet që kanë lidhje me procesin e ndarjes së kapaciteteve. Ai përmban kritere specifike që përdoren gjatë atij procesi, veçanërisht:
 - a. Procedurat, sipas të cilave kërkuesit mund të kërkojnë kapacitet nga administruesi i infrastrukturës.
 - b. Kërkesat që orientojnë kërkuesit;
 - c. Planifikimin për proceset e zbatimit dhe të ndarjes;
 - d. Parimet që rregullojnë procesin e bashkërendimit;
 - e. Procedurat që do të ndiqen dhe kriteret e përdorura kur infrastruktura është e ngjeshur;
 - f. Hollësira të kufizimeve mbi përdorimin e infrastrukturës;
 - g. Çdo kusht, nga i cili merren parasysh nivelet e mëparshme të shfrytëzimit të kapacitetit në përcaktimin e prioritetëve për procesin e ndarjes.

Ai paraqet hollësisht masat e marra për të siguruar trajtimin e mjaftueshëm të transportit të mallrave, shërbimeve ndërkombëtare, dhe kërkesat që i nënshtrohen procedurës së posaçme.

SHTOJCA II

Shërbimet që i ofrohen ndërmarrjeve hekurudhore

1. Paketa minimale e përdorimit përfshin:

- a) Trajtimin e kërkesave për kapacitet infrastrukturor;
- b) Të drejtën për të shfrytëzuar kapacitetin që është dhënë;
- c) Përdorimin e degëzimeve dhe nyjeve të rrjetit;
- d) Kontrollin e trenave duke përfshirë sinjalizimin, rregullimin, dërgimin dhe komunikimin, si dhe dhënien e informacionit mbi lëvizjen e trenave;
- e) Çdo informacion tjetër të nevojshëm për të zbatuar ose kryer shërbimin për të cilin është dhënë kapaciteti.

2. E drejta e përdorimit të trasesë në mjediset e shërbimit dhe dhënia e shërbimeve përfshin:

- a) përdorimin e pajisjeve elektrike për rrymën e forcës tërheqëse, kur është e mundur;
- b) shërbimet e rifurnizimit me lëndë djegëse;
- c) stacionet e udhëtarëve, ndërtesat e tyre dhe ambiente të tjera;
- d) terminale të transportit të mallrave;
- e) stacionet e manovrës;
- f) shërbimet e formimit të trenave;
- g) stacionet e dorëzimit;
- h) mirëmbajtje dhe shërbime të tjera teknike.

3. Shërbimet shtesë mund të përfshijnë:

- a) rrymën e tërheqjes;
- b) ngrohjen paraprake të trenave të udhëtarëve;
- c) furnizimin me lëndë djegëse, manovër dhe të gjitha shërbimet e tjera të dhëna në ambientet e shërbimeve të mundshme të lartpërmendura;
- d) kontrata sipas kërkesave për:
 - kontrollin e transportit të mallrave të rrezikshme,
 - ndihmë në qarkullimin e trenave specialë.

4. Shërbimet ndihmëse mund të përfshijnë:

- a) të drejtën e përdorimit të rrjetit të telekomunikacionit;
- b) dhënien e informacionit plotësues;
- c) inspektimin teknik të mjeteve të transportit hekurudhor.

SHTOJCA III

Planifikimi për procesin e ndarjes

1. Grafiku i lëvizjes së trenave përgatitet një herë në çdo vit kalendarik.
2. Ndryshimi i grafikut të lëvizjes së trenave bëhet në mesnatë, të shtunën e fundit në maj. Kur ndryshimi ose rregullimi kryhet pas verës, ai bëhet në mesnatë, të shtunën e fundit në shtator të çdo viti, dhe në intervale të tilla kohore midis këtyre datave, siç kërkohen. Administruesit e infrastrukturës mund të bien dakord për data të ndryshme, dhe në këtë rast ata lajmërojnë Komisionin.
3. Data përfundimtare për marrjen e kërkesave për kapacitetin që duhet të përfshihet në grafikun e lëvizjes së trenave, nuk mund të jetë më shumë se 12 muaj para hyrjes në fuqi të grafikut të lëvizjes së trenave.
4. Të paktën 11 muaj para se grafiku i lëvizjes së trenave të hyjë në fuqi, administruesit e infrastrukturës sigurojnë që vijat ndërkombëtare të përkohshme hekurudhore të jenë të vendosura në bashkëpunim me organe të tjera përkatëse ndarjeje, sipas përcaktimeve të nenit 15. Administruesit e infrastrukturës sigurojnë që ato të mbështeten sa më shumë të jetë e mundur gjatë proceseve të mëtejshme.
5. Të paktën katër muaj pas afatit për dorëzimin e ofertave nga kërkuesit, administruesi i infrastrukturës përgatit një projekt-grafik të lëvizjes së trenave.