

## 32001L0016

### **Direktiva e Parlamentit European dhe e Këshillit 2001/16/KE e 19 marsit 2001 për ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor ndëreuropian.**

*Gazeta Zyrtare L 110, 20/04/2001 Fq. 0001-0027*

Direktiva e Parlamentit European dhe e Këshillit 2001/16/KE e 19 marsit 2001 për ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor ndëreuropian.

#### PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit European dhe në veçanti nenin 156 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),

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të Traktatit (4),

Duke pasur parasysh që:

- (1) Me qëllim që t'u ofrojnë mundësinë shtetasve të Bashkimit European, operatorëve ekonomikë dhe autoriteteve rajonale dhe lokale të përfitojnë plotësisht nga avantazhet që rrjedhin nga krijimi i një zone pa kufij të brendshëm, është e përshtatshme, veçanërisht për të përmirësuar ndërlidhjen dhe ndërveprimshmërinë e rrjeteve kombëtare hekurudhore si dhe të drejten e përdorimit të tyre, duke zbatuar çdo masë që mund të jetë e nevojshme në fushën e standardizimit teknik, siç parashikohet në nenin 155 të Traktatit.
- (2) Me anë të nënshkrimit të Protokollit të miratuar në Kioto, më 12 dhjetor 1997, Bashkimi European është angazhuar të zvogëlojë emetimet e gazrave të tij. Këto objektiva kërkojnë përshtatje ndaj ekuilibrit midis mjeteve të ndryshme të transportit dhe për pasojë një rritje në konkurrueshmërinë e transportit hekurudhor.
- (3) Strategjia e Këshillit për integrimin e mjedisit dhe zhvillimit të qëndrueshëm në politikën e transportit të Komunitetit, thekson nevojën për të vepruar për zvogëlimin e ndikimit mjedisor të transportit.
- (4) Operimi tregtar i trenave nëpër rrjetin hekurudhor transeuropian kërkon veçanërisht pajtueshmëri të plotë midis karakteristikave të infrastrukturës dhe karakteristikave të mjeteve të transportit hekurudhor, si dhe ndërlidhje efektive të sistemeve të informimit dhe komunikimit të administruesve dhe operatorëve të ndryshëm të infrastrukturës. Nivelet e performancës, siguria, cilësia e shërbimit dhe kostoja varen nga kjo pajtueshmëri dhe ndërlidhje siç varet në veçanti ndërveprimshmëria e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian.
- (5) Për arritjen e këtyre objektivave është marrë një masë fillestare nga Këshilli, më 23 korrik 1996 me miratimin e Direktivës 96/48/KE në lidhje me ndërveprimshmërinë e sistemit hekurudhor transeuropian me shpejtësi të lartë (5).
- (6) Në Librin e Bardhë me titull "Një strategji për rimëkëmbjen e hekurudhave të Komunitetit" në 1996, Komisioni njoftoi në lidhje me një masë të dytë në sektorin konvencional hekurudhor dhe më pas urdhëroi një studim mbi integrimin e sistemeve kombëtare hekurudhore, rezultatet e të cilit u botuan në maj 1998 me

këshillimin për miratimin e një Direktive, bazuar në përjasjen e bërë në sektorin e shpejtësisë së lartë. Ky studim këshilloi gjithashtu që më tepër sesa trajtimin e të gjitha pengesave që ndërveprimshmëria të vazhdojë, problemet duhet të zgjidhen gradualisht sipas një rendi prioritetesh, bazuar në raportin kosto-përfitim të secilës masë të propozuar. Në këtë studim, harmonizimi i procedurave dhe rregullave në përdorimin dhe ndërlidhjen e sistemeve të informimit dhe komunikimit rezultuan të ishin më efektive sesa masat, për shembull, në lidhje me nivelin e gabaritit.

- (7) Komunikata e Komisionit për “Integrimin e sistemeve konvencionale hekurudhore” këshillon miratimin e kësaj direktive dhe justifikon ngjashmëritë dhe ndryshimet kryesore të krahasuara me Direktivën 96/48/KE. Ndryshimet kryesore qëndrojnë në përshtatjen e objektit gjeografik, në zgjerimin e objektit teknik për të marrë parasysh rezultatet e studimit të mësipërm dhe në miratimin e një përjasjeje graduale për të zvogëluar pengesat ndaj ndërveprimshmërisë së sistemit hekurudhor që përfshijnë krijimin e një rendi prioritetesh dhe një grafik kohor për projektimin e tij.
- (8) Duke marrë parasysh përjasjen graduale dhe kohën që për rrjedhojë kërkohet për miratimin e të gjitha specifikimeve teknike për ndërveprimshmëri (STN), duhet të merren masa për të shmangur një situatë ku Shtetet Anëtare miratojnë rregullore të reja kombëtare ose ndërmarrin projekte që rrisin panjëtrajtshmerinë e sistemit aktual.
- (9) Miratimi i një përjasjeje graduale plotëson nevojat e veçanta të objektivit të ndërveprimshmërisë së sistemit konvencional hekurudhor që karakterizohet nga infrastruktura e vjetër kombëtare dhe mjeteve që kërkojnë investim të konsiderueshëm për përshtatjen ose rinovimin, si dhe kujdes i veçantë duhet të tregohet për të mos penalizuar ekonomikisht hekurudhat kundrejt llojeve të tjera të transportit.
- (10) Në Rezolutën e tij të 10 marsit 1999 për paketën hekurudhore, Parlamenti Europian kërkoi që hapja graduale e sektorit hekurudhor të ecë paralelisht me masat më të shpejta dhe më efektive të mundshme të harmonizimit teknik.
- (11) Takimi i Këshillit, më 6 tetor 1999, i kërkoi Komisionit të propozojë një strategji për përmirësimin e ndërveprimshmërisë së transportit hekurudhor dhe zvogëlimin e nyjeve të ngushta të trafikut, me synim eliminimin pa vonesë të pengesave teknike, administrative dhe ekonomike ndaj ndërveprimshmërisë së rrjeteve ndërsa garantojnë një nivel të lartë sigurie si dhe trajnime dhe kualifikime personeli.
- (12) Në përputhje me Direktivën e Këshillit 91/440/KEE të 29 korrikut 1991 për zhvillimin e hekurudhave të Komunitetit (6), kompanitë hekurudhore duhet të kenë rritur të drejtat e përdorimit në rrjetet hekurudhore të Shteteve Anëtare që për pasojë kërkojnë ndërveprimshmërinë e infrastrukturës, pajisjeve, mjeteve të transportit hekurudhor dhe sistemeve të menaxhimit dhe veprimit, duke përfshirë ato kualifikime stafi dhe kushte higjene dhe sigurie në punë, të kërkuara për veprimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemeve në fjalë dhe për zbatimin e secilit STN. Megjithatë, qëllimi i kësaj direktive, drejtpërdrejt ose tërthorazi, nuk është harmonizimi i kushteve të punës në sektorin hekurudhor.
- (13) Shtetet Anëtare janë përgjegjëse për sigurimin e pajtueshmërisë me rregullat e sigurisë, shëndetit dhe mbrojtjes së konsumatorit që zbatohen në rrjetet hekurudhore, në përgjithësi, gjatë projektimit, ndërtimit, funksionimit dhe veprimit të këtyre hekurudhave.
- (14) Ka ndryshime kryesore në rregulloret kombëtare, në rregullat e brendshme dhe specifikimeve teknike që zbatohen hekurudhat, meqë ato përfshijnë teknika të cilat janë specifike për industrinë kombëtare dhe përshkruajnë përmasa specifike dhe aparate dhe karakteristika të veçanta. Kjo situatë i pengon trenat që të jenë të aftë për t’u drejtuar pa pengesë në rrjetin e Komunitetit.

- (15) Kjo situatë ka krijuar vit pas viti lidhje shumë të ngushta midis industrive kombëtare hekurudhore dhe hekurudhave kombëtare në dëm të hapjes së vërtetë të tregjeve. Me qëllim përmirësimit e konkurrueshmërisë në nivel botëror, këto industri kërkojnë një treg të hapur konkurrues evropian.
- (16) Rrjedhimisht, është e nevojshme të caktohen kërkesat bazë thelbësore për të gjithë Komunitetin që do të zbatohen për sistemin konvencional hekurudhor transeuropian.
- (17) Duke marrë parasysh shkallën dhe kompleksitetin e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, ka lindur nevoja, për arsye praktike, që sistemi konvencional të ndahet në nënsisteme. Për secilin prej këtyre nënsistemeve, duhet të specifikohen kërkesat thelbësore dhe të caktohen specifikimet teknike për të gjithë Komunitetin, veçanërisht në lidhje me përbërësit dhe elementët lidhës, me qëllim plotësimin e këtyre kërkesave thelbësore.
- (18) Zbatimi i dispozitave mbi ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, nuk duhet të krijojë pengesa të pajustificuara në lidhje me kostopërfitimin ndaj ruajtjes së rrjetit ekzistues hekurudhor të secilit Shtet Anëtar, por duhet të përqipen të ruajnë objektivin e ndërveprimshmërisë.
- (19) Specifikimet teknike për ndërveprimshmërinë kanë, gjithashtu, ndikim mbi kushtet e përdorimit të transportit hekurudhor nga përdoruesit dhe për rrjedhojë, është e nevojshme që këta përdorues të konsultohen mbi aspekte në lidhje me ta.
- (20) Çdo Shtet Anëtar i interesuar duhet të lejohet të mos zbatojë disa specifikime teknike për ndërveprimshmëri në raste të veçanta, me kusht që të ketë procedura për të garantuar që këto derogime të jenë të justifikuara. Neni 155 i Traktatit i kërkon aktivitete Komuniteti në fushën e ndërveprimshmërisë për të marrë parasysh realizimin e mundshëm ekonomik të projekteve.
- (21) Hartimi i STN-ve dhe zbatimi i tyre ndaj sistemit konvencional hekurudhor duhet të mos pengojë inovacionin teknologjik i cili duhet të orientohet drejt përmirësimit të performancës ekonomike.
- (22) Duhet të përfitohet nga ndërveprimshmëria e sistemit konvencional hekurudhor, veçanërisht në rastin e transportit të mallrave për të krijuar kushte për ndërveprimshmëri më të madhe midis llojeve të transportit.
- (23) Për t'u pajtuar me dispozitat përkatëse për procedurat e prokurimit në sektorin hekurudhor dhe në veçanti Direktivën 93/38/KEE (7), subjektet kontraktuese duhet të përfshijnë specifikime teknike në dokumentat e përgjithshme ose në termat dhe kushtet për secilën kontratë. Për këtë qëllim, është e nevojshme të krijohet një grup specifikimesh europiane, me qëllim që të shërbejnë si referenca për këto specifikime teknike.
- (24) Një sistem ndërkombëtar i standardizimit i aftë për të nxjerrë standarde që përdoren, në fakt, nga ata të cilët janë të përfshirë në tregtinë ndërkombëtare dhe që plotësojnë kërkesat e politikës së Komunitetit, do të ishte në interes të Komunitetit. Për rrjedhojë, organet standardizuese europiane duhet të vazhdojnë bashkëpunimin e tyre me organet standardizuese ndërkombëtare.
- (25) Subjektet kontraktuese duhet të përcaktojnë kërkesat e mëtejshme që nevojiten për të plotësuar specifikimet europiane ose standarde të tjera. Këto specifikime duhet të përmbushin kërkesat thelbësore që janë harmonizuar në nivel Komuniteti dhe që duhet të përmbushen nga sistemi konvencional hekurudhor transeuropian.
- (26) Procedurat që rregullojnë vlerësimin e përputhshmërisë ose të përshtatshmërisë së përdorimit të përbërësve, duhet të bazohet në përdorimin e moduleve të përfshira në Vendimin 93/465/KEE (8). Sa më

shumë që të jetë e mundur dhe me qëllim nxitjen e zhvillimit industrial, është e nevojshme të hartohen procedura që përfshijnë një sistem të sigurimit të cilësisë.

- (27) Përputhshmëria i përbërësve është kryesisht i lidhur me fushën e përdorimit, me qëllim që të garantojë ndërveprimshmërinë e sistemit dhe jo vetëm për lëvizjen e tyre të lirë në tregun e Komunitetit. Përshtatshmëria për përdorimin e përbërësve më të rëndësishëm, për sa i përket sigurisë, disponueshmërisë ose ekonomisë së sistemit, duhen të vlerësohen. Rrjedhimisht, nuk është e nevojshme për një prodhues të vendosë një shenjë KE në përbërësit që tashmë i nënshtrohen dispozitave të kësaj direktive. Mbi bazën e vlerësimit të përputhshmërisë dhe/ose përshtatshmërisë për përdorim, deklarata e përputhshmërisë e prodhuesit duhet të jetë e mjaftueshme.
- (28) Kjo nuk cenon detyrimin mbi prodhuesit që të vendosin shenjën KE në disa komponentë, me qëllim që të certifikojnë pajtueshmërinë e tyre me dispozita të tjera të Komunitetit në lidhje me ta.
- (29) Nën sistemet që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian duhet t'i nënshtrohen një procedure verifikimi. Ky verifikim duhet t'u japë mundësinë autoriteteve përgjegjëse për autorizimin e vënies së tyre në punë, për të qënë të sigurt që në fazat e projektimit, ndërtimit dhe vënies në punë me qëllim që rezultati të jetë në përputhje me rregulloret dhe dispozitat teknike dhe operacionale në fuqi. Ai duhet gjithashtu t'u japë mundësinë prodhuesve që të jenë të aftë për të planifikuar trajtim të barabartë në cilindo vend. Rrjedhimisht, është e nevojshme të parashtrohet një modul që përcakton parimet dhe kushtet që zbatohen për verifikimin "KE" të nënsistemeve.
- (30) Procedura e verifikimit "KE" duhet të bazohet në STN-të. Këto STN i nënshtrohen dispozitave të nenit 18 të Direktivës 93/38/KEE. Organet e njoftuara përgjegjëse për shqyrtimin e procedurave për vlerësimin e përputhshmërisë dhe qëndrueshmërisë për përdorimin e përbërësve, së bashku me procedurën për vlerësimin e nënsistemeve duhet, veçanërisht, në mungesë të ndonjë specifikimi evropian të bashkërendojnë vendimet e tyre sa më afër që të jetë e mundur.
- (31) Këto STN hartohen me urdhër të Komisionit nga organi i përbashkët që përfaqëson administruesit e infrastrukturës, kompanitë hekurudhore dhe industrinë. Përfaqësues të shteteve joanëtare, veçanërisht ata të vendeve aplikante, mund të autorizohen fillimisht të marrin pjesë si vëzhgues në mbledhjet e organit të përbashkët përfaqësues.
- (32) Direktiva 91/440/KEE kërkon ndarje të aktiviteteve në lidhje me llogaritjen, midis veprimit të shërbimit të transportit dhe administrimit të infrastrukturës hekurudhore. Në këtë rast, shërbimet e specializuara të ofruara nga administruesit e infrastrukturës hekurudhore të caktuara si organe të njoftuara, duhet të strukturohen në mënyrë të tillë që të plotësojnë kriteret të cilat duhet të zbatohen për këtë tip organi. Organe të tjera të specializuara mund të njoftohen kur plotësojnë të njëjtat kriteret.
- (33) Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj direktive duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 99/468/KE të 28 qershorit 1999 që parashtron procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese të dhëna Komisionit (9).
- (34) Ndërveprimshmëria brenda sistemit konvencional hekurudhor transeuropian është në shkallë mbarë Komuniteti. Asnjë Shtet Anëtar, individual, nuk është në pozicion që të marrë masat e nevojshme me qëllim arritjen e kësaj ndërveprimshmërie. Në përputhje me parimin e subsidiaritetit, objektivat e masës së propozuar nuk mund të arrihen në nivel të mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare dhe rrjedhimisht për shkak të shkallës ose ndikimeve të masës së propozuar, mund të arrihen më mirë nga Komuniteti,

## KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

### KAPITULLI I

#### Neni 1

#### **Dispozita të Përgjithshme**

1. Kjo direktivë ka për qëllim të krijojë kushtet që duhet të përmbushen për të arritur ndëroperueshmërinë brenda territorit të Komunitetit të sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, siç përshkruhet në Shtojcën I. Këto kushte kanë lidhje me projektimin, ndërtimin, vënien në punë, përmirësimin, rinovimin, operimin dhe mirëmbajtjen e pjesëve të këtij sistemi të vënë në punë pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj direktive, si dhe kualifikimet profesionale dhe kushtet e shëndetit dhe sigurisë së stafit që kontribuon në veprimin e saj.
2. Ndjekja e këtij objekti duhet të çojë në përcaktimin e një niveli minimal të harmonizimit teknik dhe të mundësojë:
  - (a) Lehtësimin, përmirësimin dhe zhvillimin e shërbimeve ndërkombëtare të transportit hekurudhor brenda Bashkimit Europian dhe me vendet e treta;
  - (b) Kontributin ndaj krijimit gradual të tregut të brendshëm me pajisje dhe shërbime për ndërtimin, rinovimin, përmirësimin dhe veprimin e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian;
  - (c) Kontributin ndaj ndërveprimshmërisë së sistemit konvencional hekurudhor transeuropian.

#### Neni 2

Për qëllimet e kësaj direktive:

- (a) “sistem konvencional hekurudhor transeuropian” nënkupton strukturën siç përshkruhet në Shtojcën I, të përbërë nga linja dhe instalime fikse të rrjetit të transportit transeuropian, të ndërtuar ose të përmirësuar për transportin konvencional hekurudhor dhe transportin e kombinuar hekurudhor plus mjetet e transportit hekurudhor të projektuara për të udhëtuar në atë infrastrukturë;
- (b) “ndërveprimshmëri” nënkupton aftësinë e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian për të lejuar lëvizjen e sigurt dhe të pandërprerë të trenave që përmbushin nivelet e kërkuara të performancës për këto linja. Kjo aftësi qëndron në të gjitha kushtet rregullatore, teknike dhe vepruese që duhet të plotësohen, me qëllim që të përmbushin kërkesat thelbësore;
- (c) “nënsisteme” nënkupton rezultatit e ndarjes së sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, siç tregohet në Shtojcën II. Këto nënsisteme për të cilat duhet të parashtrohen kërkesat thelbësore, janë strukturore dhe funksionale;
- (d) “përbërësit e ndëroperueshmërisë” nënkupton çdo komponent elementar, grup komponentësh, nënmontim ose montim të plotë të pajisjeve të përfshira ose që synohen të përfshihen në një nënsistem në të cilin ndëroperueshmëria e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian varet në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë. Koncepti i një “përbërësi” mbulon si objektet e prekshme dhe ato të paprekshme, si për shembull *softueri*;

- (e) “kërkesa thelbësore” nënkupton të gjitha kushtet e përcaktuara në Shtojcën III që duhet të përmbushen nga sistemi konvencional hekurudhor transeuropian, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprimshmërisë, duke përfshirë elementët lidhës;
- (f) “specifikim European” nënkupton një specifikim të përbashkët teknik, një miratim teknik european ose një standard kombëtar që transponon një standard european, siç përcaktohet në pikat 8 deri 12 të nenit 1 të Direktivës 93/38/KEE;
- (g) “specifikime teknike për ndërveprimshmëri”, të referuara në vijim si “STN” nënkuptojnë specifikimet nga të cilat çdo nënsistem ose pjesë nënsistemi mbulohet me qëllim që të përmbushë kërkesat thelbësore dhe siguron ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian;
- (h) “organ i përbashkët përfaqësues” (OPP) nënkupton organin që bashkon përfaqësuesit e administruesve të infrastrukturës, kompanitë hekurudhore dhe industrinë që është përgjegjëse për hartimin e STN-ve. “Administruesit e infrastrukturës” nënkuptojnë ata të referuar në nenet 3 dhe 7 të Direktivës 91/440/KEE;
- (i) “organe të njoftuara” nënkuptojnë organet që janë përgjegjëse për vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve të ndëroperueshmërisë ose për vlerësimin e procedurës “KE” për verifikimin e nënsistemeve;
- (j) “parametra bazë” nënkupton çdo kusht rregullator, teknik ose veprues që është vendimtar për ndërveprimshmërinë dhe kërkon një vendim në përputhje me procedurën e parashtruar në nenin 21 pika (2) para ndonjë zhvillimi të projekt STN-së nga organi i përbashkët përfaqësues;
- (k) “rast specifik” nënkupton një pjesë të sistemit konvencional hekurudhor transeuropian që kërkon dispozita të veçanta në STN, qoftë të përkohshme ose përfundimtare, për shkak të kufizimeve gjeografike, topografike ose mjedisore urbane ose ato që prekin pajtueshmërinë me sistemin ekzistues. Kjo mund të përfshijë, në veçanti, linjat dhe rrjetet hekurudhore të izoluara nga pjesa e mbetur e Komunitetit, gabaritin, skartamenti ose hapësirën midis linjave dhe mjeteve të transportit hekurudhor, të synuara vetëm për përdorim lokal, rajonal ose historik, si dhe mjetet e transportit hekurudhor që e kanë orgjinën nga ose janë të përcaktuara për vende të treta, për sa kohë që këta elemente nuk kalojnë kufirin midis dy Shteteve Anëtare;
- (l) “përmirësim” nënkupton një punë modifikimi kryesor në një nënsistem ose pjesë nënsistemi që kërkon autorizim të ri për vënien në funksionim brenda kuptimit të nenit 14 pika (1);
- (m) “rinovim” nënkupton një punë kryesore zëvendësimi në një nënsistem ose pjesë nënsistemi që kërkon autorizim të ri për vënien në funksionim brenda kuptimit të nenit 14 pika (1);
- (n) “sistem ekzistues hekurudhor” nënkupton strukturën e përbërë nga linja dhe instalime fikse të sistemit ekzistues hekurudhor plus mjetet e transportit hekurudhor të të gjitha kategorive dhe origjinave që udhëtojnë në atë infrastrukturë.

### Neni 3

1. Kjo direktivë zbatohet për dispozitat për secilin nënsistem në lidhje me përbërësit e ndërveprimshmërisë, elementet lidhës dhe procedurat, si dhe kushtet e pajtueshmërisë së përgjithshme të sistemit konvencional hekurudhor transeuropian të kërkuar për të arritur ndërveprimshmërinë e tij.
2. Dispozitat e kësaj direktive zbatohen pa cenuar ndonjë dispozitë tjetër përkatëse Komuniteti. Megjithatë, në rastin e përbërësve të ndërveprimshmërisë, duke përfshirë aparatet ndërlidhëse, pajtueshmëria me kërkesat

thelbësore të kësaj direktive mund të kërkojë përdorimin e specifikimeve individuale europiane të hartuara për këtë qëllim.

#### Neni 4

1. Sistemi konvencional hekurudhor transeuropian, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprimshmërisë, duke përfshirë elementet lidhëse, plotësojnë kërkesat përkatëse thelbësore.
2. Specifikimet e mëtejshme teknike të përmendura në nenin 18 pika (4) të Direktivës 93/38/KEE, që janë të nevojshme për të plotësuar specifikimet europiane ose standarde të tjera në përdorim brenda Komunitetit, nuk duhet të jenë në konflikt me kërkesat thelbësore.

### KAPITULLI II

#### Neni 5

#### **Specifikimet teknike për ndërveprimshmërinë (STN)**

1. Secili prej nënsistemeve mbulohet nga një STN. Kur është e nevojshme, veçanërisht për trajtimin individual të kategorive të linjave, nyjeve ose mjeteve të transportit hekurudhor ose për të zgjidhur disa probleme ndërveprimshmërie si çështje prioriteti, një nënsistem mund të mbulohet nga disa STN. Në këtë rast, dispozitat e këtij neni zbatohen edhe në pjesën e nënsistemit përkatës.
2. Nënsistemet pajtohen me STN-të; kjo pajtueshmëri ruhet në çdo kohë ndërsa çdo nënsistem është në përdorim.
3. Në shkallën e nevojshme, me qëllim arritjen e objektivave të përmendur në Shtojcën I, çdo STN do të:
  - (a) tregojë fushën e tij të synuar të veprimit (pjesë të rrjetit ose të mjeteve të transportit hekurudhor të përmendur në Shtojcën I: nënsistem ose pjesë të nënsistemit të përmendur në Shtojcën II);
  - (b) parashtrojë kërkesat thelbësore për secilin nënsistem përkatës dhe aparatet e tij ndërlidhës kundrejt nënsistemeve të tjera;
  - (c) hartojë specifikime funksionale dhe teknike që duhet të përmbushen nga nënsistemi dhe elementet e tij lidhëse kundrejt nënsistemeve të tjera. Nëse lind nevoja, këto specifikime mund të ndryshojnë sipas përdorimit të nënsistemit, për shembull: sipas kategorive të linjave, nyjeve dhe/ose mjeteve të transportit hekurudhor të parashikuara në Shtojcën I;
  - (d) përcaktojë përbërësit e ndërveprimshmërisë dhe elementet lidhëse që duhet të mbulohen nga specifikimet europiane, duke përfshirë standardet europiane që janë të nevojshme për arritjen e ndërveprimshmërisë brenda sistemit konvencional hekurudhor transeuropian;
  - (e) deklarojë, në çdo rast nën shqyrtim, procedurat për vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë së përdorimit. Kjo përfshin veçanërisht modulet e përcaktuara në Vendimin 93/465/KEE ose kur është e nevojshme, procedurat specifike që duhet të përdoren për të vlerësuar ose përputhshmërinë, ose përshtatshmërinë për përdorim të përbërësve të ndërveprueshmërisë dhe verifikimit “KE” të nënsistemeve;
  - (f) tregojë strategjinë për zbatimin e STN-ve. Në veçanti, është e nevojshme të specifikohen fazat që duhet të përmbushen, me qëllim që të bëhet një kalim gradual nga situata ekzistuese në situatën përfundimtare në të cilën pajtueshmëria me STN-të është norma;

- (g) tregojë për stafin e interesuar kualifikimet profesionale dhe kushtet e shëndetit dhe të sigurisë në punë të kërkuara për veprimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemit të mësipërm, si dhe për implementimin e STN-ve.
4. Çdo STN hartohet mbi bazën e një shqyrtimi të një nënsistemi ekzistues dhe tregon një nënsistem të synuar që mund të përftohet gradualisht brenda një grafiku kohor të arsyeshëm. Rjedhimisht, miratimi gradual i STN-ve dhe pajtueshmëria me to do të ndihmojë gradualisht për arritjen e ndërveprueshmërisë së sistemit konvencional hekurudhor transeuropian.
  5. STN-të ruanjnë në mënyrë të përshtatshme pajtueshmërinë e sistemit ekzistues hekurudhor të secilit Shtet Anëtar. Me këtë objektiv, mund të merren masa për raste specifike për secilin grup STN-sh në lidhje si me infrastrukturën dhe mjetet e transportit hekurudhor; vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet gabaritit, skartamentit ose hapësirës midis linjave dhe vagonave nga ose që shkojnë në vende të treta. Për çdo rast specifik, STN-të përcaktojnë rregullat zbatuese të elementeve të STN-ve të treguara në paragrafët 3 pikat (c) deri (g).
  6. STN-të nuk bëhen pengesë për vendimet nga Shtetet Anëtare në lidhje me përdorimin e infrastrukturave për qarkullimin e mjeteve të transportit hekurudhor që nuk mbulohen nga STN-të.

#### Neni 6

1. Projekt STN-të do të hartohen nga organi i përbashkët përfaqësues sipas një mandati nga Komisioni, në përputhje me procedurën e parashtruar në nenin 21 pika (2). STN-të do të miratohen dhe rishikohen nga e njëjta procedurë. Ato botohen nga Komisioni në Gazetën Zyrtare të Komuniteteve Europiane.
2. Organi i përbashkët përfaqësues caktohet në përputhje me procedurën e parashtruar në nenin 21 pika (2); ai respekton rregullat e përcaktuara në Shtojcën VIII. Kur organi i përbashkët përfaqësues nuk pajtohet me këto rregulla ose nuk ka autoritetin e nevojshëm për të hartuar një STN të veçantë, një organ tjetër i autorizuar do të caktohet nga e njëjta procedurë. Në këtë rast, organi i përbashkët përfaqësues duhet të mbështetet nga puna e organit tjetër.
3. Organi i përbashkët përfaqësues ose kur është e nevojshme, organi i autorizuar në fjalë do të jetë përgjegjës për përgatitjen e rishikimit dhe përditësimit të STN-ve dhe bërjen e këshillimeve të nevojshme për Komitetin e përmendur në nenin 21, me qëllim që të marrë në konsideratë zhvillimet në teknologji ose kërkesat sociale.
4. Çdo projekt STN-je hartohet në dy faza.

Para së gjithash, organi i përbashkët përfaqësues do të identifikojë parametrat bazë për këtë STN si dhe elementet lidhëse me nënsistemet e tjera dhe çdo rast tjetër specifik që mund të jetë i nevojshëm. Zgjidhjet alternative më të mundshme të shoqëruara me justifikime teknike dhe ekonomike do të paraqiten për secilin prej këtyre parametrave dhe elementeve lidhëse. Një vendim merret në përputhje me procedurën e parashtruar në nenin 21 pika (2) dhe nëse është e nevojshme përmenden raste specifike.

Organi i përbashkët përfaqësues harton më pas projekt STN-të mbi bazën e këtyre parametrave kryesorë. Kur është e nevojshme, organi i përbashkët përfaqësues merr në konsideratë progresin teknik të punës së standardizimit tashmë të kryer të palëve të punës tashmë funksionale dhe të punës kërkimore të miratuar. Një vlerësim i përgjithshëm i preventivave dhe fitimeve nga zbatimi i STN-ve i bashkëlidhet projekt STN-së; ky vlerësim tregon ndikimin e mundshëm për të gjithë operatorët dhe agjentët ekonomikë të përfshirë.



5. Hartimi, miratimi dhe rishikimi i secilit STN (duke përfshirë parametrat bazë) merr në konsideratë preventivat dhe fitimet e të gjitha zgjidhjeve teknike të shqyrtuara së bashku me elementet lidhës midis tyre, në mënyrë që të mundësojë dhe realizojë zgjidhjet më të mundshme. Shtetet Anëtare marrin pjesë në këtë vlerësim duke dhënë informacionin e nevojshëm.
6. Komiteti i përmendur në nenin 21 mbahet i informuar rregullisht mbi punën përgatitore për STN-të. Gjatë kryerjes së kësaj pune, Komiteti Europian mund të formulojë terma reference ose këshillime të vlefshme në lidhje me projektimin e STN-ve dhe analizën kostopërfitim. Në veçanti, me kërkesë të një Shteti Anëtar, Komiteti mund të kërkojë që të shqyrtohen zgjidhjet alternative dhe që vlerësimi i kostos dhe fitimeve të këtyre zgjidhjeve alternative duhet të parashtrohet në raportin që i bashkëlidhet projektit të STN-së.
7. Për miratimin e çdo STN-je, data e hyrjes në fuqi të asaj STN-je vendoset në përputhje me procedurën e parashikuar në nenin 21 pika (2). Kur duhet të vihen në funksionim njëkohësisht nënsisteme të ndryshme për arsye të pajtueshmërisë teknike, datat e hyrjes në fuqi të STN-ve korresponduese janë të njëjta.
8. Hartimi dhe rishikimi i STN-ve merr në konsideratë mendimet e përdoruesve në lidhje me karakteristikat që kanë ndikim të drejtpërdrejtë mbi kushtet në të cilat ata përdorin nënsistemet.

Për këtë qëllim, organi i përbashkët përfaqësues ose kur është e nevojshme, organi i autorizuar, konsultohet me shoqata dhe organe që përfaqësojnë përdoruesit gjatë fazave të hartimit dhe rishikimit të STN-ve.

Ata i bashkëlidhin projekt STN-së një raport mbi rezultat e këtij këshillimi.

Lista e shoqatave dhe organeve që duhet të konsultohen përfundohet nga Komiteti i përmendur në nenin 21 para miratimit të mandatit të STN-së së parë dhe mund të rishqyrtohen dhe përditësohen me kërkesën e një Shteti Anëtar ose Komisionit.

9. Hartimi dhe rishikimi i STN-ve merr në konsideratë mendimin e partnerëve socialë në lidhje me kushtet e përmendura në nenin 5 pika (3/g).

Për këtë qëllim, partnerët socialë konsultohen para se STN-ja t'i dorëzohet për miratim ose rishikim Komitetit të përmendur në nenin 21.

Partnerët socialë këshillohen në kontekstin e Komitetit të Dialogut Sektorial të krijuar në përputhje me Vendimin e Komisionit 98/500/KE (10).

Partnerët socialë japin mendimin e tyre brenda tre muajve.

#### Neni 7

Një Shtet Anëtar nuk duhet të zbatojë një ose më shumë STN, duke përfshirë ato në lidhje me mjetet e transportit hekurudhor, në rastet dhe rrethanat e mëposhtme:

- (a) për një linjë të re të propozuar për përditësimin e një linje ekzistuese ose për ndonjë element të përmendur në nenin 1 pika (1) në një fazë të avancuar zhvillimi ose subjekt i një kontrate gjatë performancës kur botohen këto STN;
- (b) për projekte në lidhje me rinovimin ose përditësimin e një linje ekzistuese kur gabariti, skartamenti, hapësira midis linjave ose voltazhi i elektrifikimit në këto STN nuk pajtohen me ato të linjës ekzistuese;

- (c) për projekte në lidhje me rinovimin ose përditësimin e një linje ekzistuese në territorin e atij Shteti Anëtar kur rrjeti i tij hekurudhor ndahet ose izolohet me rrugë detare nga rrjeti hekurudhor i pjesës së mbetur të Komunitetit;
- (d) për çdo rinovim, zgjerim ose përditësim të propozuar të një linje ekzistuese, kur zbatimi i këtyre STN-ve do të cenonte realizueshmërinë ekonomike të projektit dhe/ose pajtueshmërinë e sistemit hekurudhor në Shtetin Anëtar;
- (e) kur pas një aksidenti ose një fatkeqësie natyrore, kushtet për rivendosjen e shpejtë të rrjetit nuk lejojnë ekonomikisht ose teknikisht zbatimin e pjesshëm ose të plotë të STN-ve përkatëse;
- (f) për vagonat nga ose që shkojnë në vende të treta, skartamenti i të cilëve është i ndryshëm nga ai i rrjetit kryesor hekurudhor të Komunitetit .

Në çdo rast, Shteti Anëtar i interesuar i dërgon Komisionit European njoftim paraprak të derogimit të tij të synuar dhe i paraqet një dosje që përcakton STN-të ose pjesë të STN-ve që ai nuk dëshiron të zbatohen, si dhe specifikimet korresponduese që dëshiron të zbatojë. Komiteti i parashikuar në nenin 21 analizon masat e parashikuara nga Shteti Anëtar. Në rastet e pikave (b), (d) dhe (f) Komisioni merr vendim në përputhje me procedurën në nenin 21 pika (2). Kur është e nevojshme, hartohet një rekomandim në lidhje me specifikimet që duhet të zbatohen. Megjithatë, në rastin e pikës (b) vendimi i Komisionit nuk mbulon gabaritin dhe skartamentin.

### KAPITULLI III

#### Neni 8

#### **Përbërësit e ndërveprimshmërisë**

Shtetet Anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që përbërësit e ndërveprimshmërisë:

- (a) të nxirren në treg vetëm nëse mundësojnë që ndërveprimshmëria të arrihet brenda sistemit konvencional hekurudhor transeuropian ndërsa, në të njëjtën kohë, plotësojnë kërkesat thelbësore;
- (b) përdoren në zonën e tyre të përdorimit siç synohet dhe janë instaluar dhe mirëmbajtur në mënyrën e duhur.

Këto dispozita nuk pengojnë nxjerrjen në treg të këtyre përbërësve për përdorime të tjera.

#### Neni 9

Shtetet Anëtare në territorin e tyre dhe për arsye në lidhje me këtë direktivë, mund të mos ndalojnë, kufizojnë ose pengojnë nxjerrjen në treg të përbërësve të ndërveprimshmërisë për përdorim në sistemin konvencional hekurudhor transeuropian kur pajtohen me këtë direktivë. Në veçanti, ata mund të mos kërkojnë kontrolle që janë kryer tashmë si pjesë e procedurës së deklaratës së përputhshmërisë “KE” ose përshtatshmërisë për përdorim, komponentët e të cilëve përcaktohen në Shtojcën IV.

#### Neni 10

1. Shtetet Anëtare marrin në konsideratë se pajtohen me kërkesat thelbësore të kësaj direktive që zbatohen për ta, përbërësit e ndërveprimshmërisë së të cilëve zotërojnë deklaratën e përputhshmërisë “KE” ose përshtatshmërinë për përdorim.

2. Pajtueshmëria e një përbërësi ndërveprues me kërkesat përkatëse thelbësore dhe kur është e nevojshme, përshtatshmëria e tij për përdorim vendosen në lidhje me kushtet e parashtruara nga STN-të korresponduese, duke përfshirë çdo specifikim përkatës europian që mund të ekzistojë.
3. Referencat ndaj specifikimeve europiane botohen në Gazeten Zyrtare të Komuniteteve Europiane dhe përmenden në STN-të përkatëse. Kur specifikimet përkatëse europiane botohen pas miratimit të STN-ve, ato merren në konsideratë sapo STN-të të rishikohen.
4. Shtetet Anëtare botojnë referencat për standardet kombëtare që transpozojnë standardet europiane.
5. Për sa i përket periudhës para botimit të një STN-je, në mungesë të ndonjë specifikimi europian dhe pa cenuar nenin 20 pika (5), Shtetet Anëtare njoftojnë Shtetet e tjera Anëtare dhe Komisionin në lidhje me një listë të standardeve dhe specifikimeve teknike në përdorim, me qëllim zbatimin e kërkesave thelbësore. Ky njoftim bëhet jo më vonë se data 20 mars 2002.
6. Kur një specifikim europian nuk është ende i disponueshëm në kohën e miratimit të një STN-je dhe pajtueshmëria me këtë specifikim është një parakusht thelbësor për të garantuar ndërveprimin, STN-ja mund t'i referohet versionit më të avancuar të disponueshëm të projekt specifikimit europian, i cili duhet të pajtohet me ose, që përfshin, të gjithë ose pjesë të këtij projekti.

#### Neni 11

Kur një Shtet Anëtar ose Komisioni Europian çmojnë se specifikimet europiane nuk plotësojnë kërkesat thelbësore, tërheqja e plotë ose e pjesshme e këtyre specifikimeve nga botimet që i përmbajnë ato ose amendimi i tyre, mund të vendoset në përputhje me procedurën e parashtruar në nenin 21 pika (2) ku standardet europiane janë të përfshira, pas konsultimit me Komitetin e krijuar sipas Direktivës 98/34/KE (11).

#### Neni 12

1. Kur një Shtet Anëtar konstaton se një përbërës ndërveprues i mbuluar nga deklarata e përputhshmërisë “KE” ose përshtatshmëria për përdorim dhe i nxjerrë në treg, është i pamundur, kur përdoret ose synohet të plotësojë kërkesat thelbësore, merr të gjitha masat e nevojshme për të kufizuar fushën e tij të zbatimit, për të ndaluar përdorimin e tij ose për ta tërhequr atë nga tregu. Shtetet Anëtare informojnë menjëherë Komisionin Europian për masat e marra dhe japin arsyet për vendimin e tyre, duke deklaruar në veçanti nëse mospërmbushja ka ndodhur për shkak të:
  - (a) dështimit për të plotësuar kërkesat thelbësore
  - (b) moszbatimit të saktë të specifikimeve europiane ku mbështetet zbatimi i këtyre specifikimeve;
  - (c) pamjaftueshmërisë së specifikimeve europiane.
2. Komisioni Europian konsultohet me palët e interesuara sa më shpejt që të jetë e mundur. Kur pas atij konsultimi, Komisioni Europian vendos se masa është e justifikuar, informon menjëherë, në lidhje me këtë, Shtetin Anëtar iniciues si dhe Shtete të tjera Anëtare. Kur, pas konsultimit, Komisioni Europian vendos që masa është e pajustificuar, ai informon menjëherë në lidhje me këtë Shtetin Anëtar iniciues dhe prodhuesin ose përfaqësuesin e tij të autorizuar brenda Komunitetit. Kur vendimi i përmendur në paragrafin (1) është i justifikuar nga ekzistenca e një boshllëku ligjor në specifikimet europiane, zbatohet procedura e përmendur në nenin 11.

3. Kur një përbërës ndëroperueshmërie që zotëron deklaratën e përputhshmërisë “KE” nuk arrin të pajtohet, Shteti Anëtar kompetent merr masat e përshtatshme kundër kujtqo që ka hartuar deklaratën dhe informon në lidhje me këtë Komisionin dhe Shtetet e tjera Anëtare.
4. Komisioni siguron që Shtetet Anëtare të mbahen të informuara për mbarëvajtjen dhe rezultatet e asaj procedure.

### Neni 13

1. Me qëllim krijimin e deklaratës së përputhshmërisë “KE” ose përshtatshmërinë për përdorim të një përbërësi ndërveprues, prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar në Komunitet, zbaton dispozitat e parashtruara nga STN-të përkatëse.
2. Vlerësimi i përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim të një përbërësi ndërveprimshmërie kryhet nga organi i njoftuar me të cilin prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar në Komunitet, kanë depozituar kërkesën.
3. Kur përbërësit e ndërveprimshmërisë i nënshtrohen direktivave të tjera të Komunitetit që mbulojnë aspekte të tjera, deklarata e përputhshmërisë “KE” ose përshtatshmërisë për përdorim, në këto raste, deklararon se përbërësit e ndërveprimshmërisë përmbushin edhe kërkesat e këtyre direktivave të tjera.
4. Kur as prodhuesi, as përfaqësuesi i tij i autorizuar në Komunitet nuk kanë përmbushur detyrimet që lindin nga paragrafët 1, 2 dhe 3, ato detyrime bien mbi çdo person që nxjerr në treg përbërësit e ndërveprimshmërisë. Të njëjtat detyrime zbatohen për cilindo që monton përbërësit e ndërveprimshmërisë ose pjesë të përbërësve të ndërveprimshmërisë që kanë origjina të ndryshme, ose prodhon përbërës ndërveprimshmërie për përdorim vetjak, për qëllime të kësaj direktive.
5. Pa cenuar dispozitat e nenit 12:
  - (a) Në çdo rast kur Shteti Anëtar konstaton se deklarata e përputhshmërisë “KE” është hartuar jo siç duhet, prodhuesit ose përfaqësuesit të tij të autorizuar në Komunitet i kërkohet të rivendosin përbërësin e ndërveprimshmërisë në gjendje përputhshmërie dhe t’i japë fund shkeljes sipas kushteve të parashtruara nga ai Shtet Anëtar;
  - (b) Kur papajtueshmëria vazhdon, Shteti Anëtar merr të gjitha masat e nevojshme për të kufizuar ose ndaluar nxjerrjen në treg të përbërësit të ndërveprueshmërisë në fjalë ose të sigurojë që ai është nxjerrë nga tregu në përputhje me procedurat e parashikuara në nenin 12.

## KAPITULLI IV

### Neni 14

#### Nënsistemet

1. Çdo Shtet Anëtar autorizon vënien në funksionim të atyre nënshërbimeve strukturore që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian që vendosen ose veprojnë në territorin e tij.

Për këtë qëllim, Shtetet Anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që këto nënsisteme mund të vihen në funksionim vetëm nëse janë projektuar, ndërtuar dhe instaluar në mënyrë të tillë që të plotësojnë kërkesat thelbësore në lidhje me to kur integrohen në sistemin konvencional hekurudhor transeuropian. Në veçanti, kontrollojnë pajtueshmërinë e këtyre nënsistemeve me sistemin në të cilin integrohen.

2. Çdo Shtet Anëtar kontrollon kur ato të vihen në funksionim dhe në intervale të rregullta më pas që këto nënsisteme të veprojnë dhe mirëmbahen në përputhje me kërkesat thelbësore në lidhje me to.
3. Në rast të rinovimit ose përmirësimit, administruesi i infrastrukturës hekurudhore ose ndërmarrjes hekurudhore i dërgon Shtetit Anëtar të interesuar një dosje që përshkruan projektin. Shteti Anëtar shqyrton këtë dosje dhe duke marrë parasysh strategjinë e zbatimit të treguar në STN-në e zbatueshme, do të vendosë nëse përmasa e punimeve nënkupton se nevojitet një autorizim i ri për vënien në funksionim brenda kuptimit të kësaj direktive. Ky autorizim, për vënien në funksionim, kërkohet sa herë që niveli i sigurisë mund të cenohet nga punimet e parashikuara.

#### Neni 15

Pa cenuar dispozitat e nenit 19, Shtetet Anëtare, në territorin e tyre dhe për asye në lidhje me këtë direktivë, nuk mund të ndalojnë, kufizojnë ose pengojnë ndërtimin, vënien në funksionim dhe veprimin e nënsistemeve strukturore që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian që plotëson kërkesat thelbësore. Në veçanti, ata mund të mos kërkojnë kontrole që tashmë janë kryer si pjesë e procedurës që çon në deklaratën e verifikimit “KE”, komponentët e të cilit përcaktohen në Shtojcën V.

#### Neni 16

1. Shtetet Anëtare konsiderojnë, sikur të ishin, të ndërveprueshme dhe që plotësojnë kërkesat thelbësore në lidhje me ta, ato nënsisteme strukturore që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian që mbulohen nga deklaratat e verifikimit “KE”.
2. Verifikimi i ndërveprimshmërisë në përputhje me kërkesat thelbësore të një nënsistemi strukturor që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian, kryhet duke iu referuar STN-ve ku ekzistojnë.
3. Për sa i përket periudhës para botimit të STN-ve, Shtetet Anëtare i dërgojnë Shteteve të tjera Anëtare dhe Komisionit, për secilin nënsistem, një listë të rregulloreve teknike në përdorim për zbatimin e kërkesave thelbësore. Kjo njoftohet jo më vonë se data 20 mars 2002.

#### Neni 17

Kur konstatohet që STN-të nuk përmbushin plotësisht kërkesat thelbësore, Komiteti i përmendur në nenin 21 mund të konsultohet me kërkesë të një Shteti Anëtar ose me iniciativën e Komisionit.

#### Neni 18

1. Me qëllim krijimin e një deklarate verifikimi “KE”, enti i prokurimit ose përfaqësuesi i tij zyrtar, fton organin e njoftuar që ka përzgjedhur për atë qëllim të zbatojë procedurën e verifikimit “KE” të përmendur në Shtojcën VI.
2. Detyra e organit të njoftuar përgjegjës për verifikimin “KE” të një nënsistemi fillon në fazën e projektimit dhe mbulon të gjithë periudhën prodhuese deri në fazën e pranimit para se nënsistemi të vihet në funksionim. Ajo mbulon edhe verifikimin e elementeve lidhës të nënsistemit në fjalë me sistemin në të cilin është përfshirë, bazuar në informacionin e disponueshëm në STN-në përkatëse dhe regjistrat e parashikuar në nenin 24.
3. Organi i njoftuar është përgjegjës për hartimin e dosjes teknike që duhet të shoqërojë deklaratën e verifikimit “KE”. Kjo dosje teknike duhet të përmbajë të gjitha dokumentet e nevojshme në lidhje me karakteristikat e nënsistemit dhe, kur është e nevojshme, të gjitha dokumentat që vërtetojnë përputhshmërinë e përbërësve të ndërveprueshmërisë. Ajo duhet të përmbajë gjithashtu të gjithë elementet

në lidhje me kushtet dhe kufijtë e përdorimit dhe udhëzimet në lidhje me kryerjen e shërbimeve, vëzhgimin konstant ose të rregullt, rregullimin dhe mirëmbajtjen.

#### Neni 19

1. Kur një Shtet Anëtar konstaton që një nënsistem strukturor i mbuluar nga deklarata e verifikimit “KE” e shoqëruar nga dosja teknike nuk përputhet plotësisht me këtë direktivë dhe në veçanti nuk plotëson kërkesat thelbësore, ai mund të kërkojë kryerjen e kontrolleve shtesë.
2. Shteti Anëtar që bën kërkesën, informon menjëherë Komisionin për ndonjë kontroll shtesë të kërkuar dhe, për rrjedhojë, jep arsyet e bazuara. Komisioni fillon pa vonesë procedurën e parashikuar në nenin 21 pika (2).

### KAPITULLI V

#### Neni 20

#### **Organet e njoftuara**

1. Shtetet Anëtare njoftojnë Komisionin dhe Shteteve e tjera Anëtare në lidhje me organet përgjegjëse për kryerjen e procedurës për vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, të përmendur në nenin 13 dhe procedurën e verifikimit të përmendur në nenin 18 që tregon zonën e përgjegjësisë të çdo organi dhe numrat e identifikimit të marrë paraprakisht nga Komisioni Europian. Komisioni Europian boton në Gazetën Zyrtare të Komuniteteve Europiane listën e organeve, numrat e tyre të identifikimit dhe zonat e përgjegjësisë dhe e mban listën të përditësuar.
2. Shtetet Anëtare zbatojnë kriteret e parashikuara në Shtojcën VII për vlerësimin e organeve që duhet të njoftohen. Organet që plotësojnë kriteret e vlerësimit të parashikuara në standardet përkatëse europiane konsiderohen se plotësojnë kriteret e mësipërme.
3. Një Shtet Anëtar tërheq miratimin nga një organ që nuk plotëson më kriteret e përmendura në Shtojcën VII. Ai informon menjëherë, në lidhje me këtë, Komisionin dhe Shtetet e tjera Anëtare.
4. Nëse një Shtet Anëtar ose Komisioni çmojnë se një organ i njoftuar nga një Shtet tjetër Anëtar nuk plotëson kriteret përkatëse, çështja i referohet Komitetit të parashikuar në nenin 21 i cili jep mendimin e tij brenda tre muajve. Duke marrë në konsideratë mendimin e Komitetit, Komisioni informon Shtetin Anëtar në fjalë në lidhje me ndonjë ndryshim i cili është i nevojshëm për organin e njoftuar për të ruajtur statusin e dhënë.
5. Kur është e nevojshme, bashkërendimi i organeve të njoftuara realizohet në përputhje me nenin 21 dhe 22.

### KAPITULLI VI

#### Neni 21

#### **Komiteti dhe programi i punës**

1. Komisioni ndihmohet nga Komiteti i krijuar në bazë të nenit 21 të Direktivës 96/48/KE (në vijim i referuar si “Komiteti”).
2. Kur i bëhet referencë këtij paragrafi, zbatohen nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke marrë në konsideratë dispozitat e nenit 8 të tij.

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

3. Komiteti miraton rregullat e veta të procedurës.

#### Neni 22

Sapo kjo direktivë të hyjë në fuqi, Komiteti mund të diskutojë çdo çështje në lidhje me ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, duke përfshirë çështje mbi ndërveprimshmërinë midis sistemit hekurudhor transeuropian dhe sistemit hekurudhor të vendeve të treta.

#### Neni 23

1. Rendi i prioritetit për miratimin e STN-ve është si më poshtë, pa cenuar rendin e miratimit të mandateve të parashikuara në nenin 6 pika (1):

(a) Grupi i parë i STN-ve do të mbulojë kontrollin/komandimin dhe sinjalizimin; zbatimet telemetrike për shërbimet e transportit të mallrave; operimin dhe menaxhimin e trafikut (duke përfshirë kualifikimet e stafit për shërbimet ndërkufitare që plotësojnë kriteret e përcaktuara në Shtojcat II dhe III); vagonat e transportit të mallrave; problemet e zhurmës që shkaktohen nga mjetet e transportit hekurudhor dhe infrastruktura.

Përsa i përket mjeteve të transportit hekurudhor, fillimisht do të zhvillohen ato mjete që synohen për përdorim ndërkombëtar;

(b) Aspektet e mëposhtme diskutohen, gjithashtu, duke marrë parasysh burimet e Komisionit dhe organit të përbashkët përfaqësues, si: zbatimet telemetrike për shërbimet e udhëtarëve, mirëmbajtja me vëmendje të veçantë ndaj sigurisë, vagonat e udhëtarëve, njësitë e mjeteve tërheqëse dhe lokomotivat, infrastruktura, energjia dhe ndotja e ajrit.

Përsa i përket mjeteve të transportit hekurudhor, fillimisht, do të zhvillohen ato mjete që synohen për përdorim ndërkombëtar;

(c) Me kërkesë të Komisionit, një Shtet Anëtar ose organi i përbashkët përfaqësues që Komiteti mund të vendosë sipas procedurës së parashtruar në nenin 21 pika (2) për të hartuar një STN për një subjekt shtesë, pa cenuar rendin e prioritetit të përcaktuara më lart për sa i përket një nënsistemi të përmendur në Shtojcën II.

2. Pas procedurës së parashtruar në nenin 21 pika (2), Komiteti harton një program pune që respekton rendin e prioritetit të përmendur në paragrafin 1 dhe atë të detyrave të tjera që i besohet atij nga kjo direktivë.

STN-të e përmendura në programin e parë të punës të përmendur në paragrafin 1 pika (a) hartohen jo më vonë se data 20 prill 2004.

3. Programi i punës përbëhet nga fazat e mëposhtme:

(a) Caktimi i organit të përbashkët përfaqësues;

(b) Zhvillimi mbi bazën e një projekti të krijuar nga organi i përbashkët përfaqësues i një arkitekture përfaqësuese të sistemit hekurudhor konvencional, bazuar në listën e nënsistemeve (Shtojca II), për të garantuar qëndrueshmëri midis STN-ve. Kjo arkitekturë duhet të përfshijë veçanërisht përbërësit e ndryshëm të këtij sistemi dhe elementet e tyre lidhës dhe të veprojë si kuadër reference për caktimin e zonave të përdorimit të secilit STN;

(c) Miratimi i një strukture model për zhvillimin e STN-ve;

- (d) Miratimi i një metode të analizës kostopërfitim të zgjidhjeve të parashtruara në STN;
- (e) Miratimi i mandateve të nevojshme për hartimin e STN-ve;
- (f) Miratimi i parametrave bazë për secilin STN;
- (g) Miratimi i projektprogrameve të standardizimit;
- (h) Menaxhimi i periudhës së tranzicionit midis datës së hyrjes në fuqi të kësaj Direktive dhe botimit të STN-ve, duke përfshirë miratimin e sistemit të referencës të përmendur në nenin 25.

## KAPITULLI VII

### Neni 24

#### **Regjistrat e infrastrukturës dhe mjeteve të transportit hekurudhor**

1. Shtetet Anëtare sigurojnë që regjistrat e infrastrukturës dhe të mjeteve të transportit hekurudhor të botohen dhe përditësohen çdo vit. Këta regjistra tregojnë karakteristikat kryesore të secilit nënsistem ose pjesë të nënsistemit të përfshirë (për shembull, parametrat bazë) dhe lidhjen e tyre me karakteristikat e përcaktuara nga STN-të e zbatueshme. Për këtë qëllim, çdo STN tregon saktësisht cili informacion duhet të përfshihet në regjistrat e infrastrukturës dhe të mjeteve të transportit hekurudhor.
2. Një kopje e këtyre regjistrave i dërgohet Shteteve Anëtare të interesuara dhe organit të përbashkët përfaqësues dhe i vihet në dispozicion publikut.

## KAPITULLI VIII

### Neni 25

#### **Dispozita të përkohshme**

1. Organi i përbashkët përfaqësues zhvillon, mbi bazën e informacionit të njoftuar nga Shtetet Anëtare sipas neneve 10 pika (5) dhe 16 pika (3), dokumentet teknike nga profesioni dhe tekstet e marrëveshjeve përkatëse ndërkombëtare, një projekt sistem reference të rregullave teknike që siguron shkallën aktuale të ndërveprimshmërisë së sistemit konvencional hekurudhor transeuropian. Komiteti shqyrton këtë projekt dhe vendos nëse ai mund të përbëjë një sistem reference në pritje të miratimit të STN-ve.
2. Pas miratimit të sistemit të lartpërmendur të referencës, Shtetet Anëtare informojnë Komitetin në lidhje me synimin e tyre për të miratuar ndonjë dispozitë kombëtare ose për zhvillimin e një projekti në territorin e tyre që shmanget nga sistemi i referencës.

## KAPITULLI IX

### Neni 26

#### **Dispozita përfundimtare**

Çdo vendim i marrë sipas kësaj direktive në lidhje me vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërinë për përdorim të përbërësve të ndëroperueshmërisë, kontrollimi i nënsistemeve që përbëjnë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian dhe çdo vendim i marrë sipas neneve 11, 12, 17 dhe 19 parashtron hollësisht arsyet mbi të cilat bazohet. Ai i njoftohet sa më parë që të jetë e mundur palës së interesuar, së bashku me një të dhënë



të mjeteve në dispozicion sipas ligjeve në fuqi në Shtetin Anëtar të interesuar dhe për afatet kohore të lejuara për ushtrimin e këtyre mjeteve.

#### Neni 27

1. Shtetet Anëtare nxjerrin ligjet, rregulloret dhe dispozitat administrative të nevojshme për t'u pajtuar me këtë direktivë jo më vonë se data 20 prill 2003, me përjashtim të dispozitave specifike për secilin STN, të cilat do të zbatohen në përputhje me masat specifike për secilin STN. Ata informojnë menjëherë Komisionin në lidhje me këtë.

Në marrjen e këtyre masave, Shtetet Anëtare i referohen kësaj direktive ose shoqërohen nga kjo referencë me rastin e botimit të tyre zyrtar. Metodatat e këtij referimi parashtrohen nga Shtetet Anëtare.

#### Neni 28

Çdo dy vjet dhe për herë të parë, më 20 prill 2005, Komisioni Europian i raporton Parlamentit Europian dhe Këshillit në lidhje me progresin e bërë drejt arritjes së ndërveprimshmërisë së sistemit konvencional hekurudhor transeuropian. Ky raport do të përfshijë gjithashtu një analizë të çështjeve të përcaktuara në nenin 7.

Organi i përbashkët përfaqësues zhvillon dhe përditëson rregullisht një instrument të aftë për të siguruar, me kërkesë të një Shteti Anëtar ose Komisionit Europian, një grafik të nivelit të ndërveprimshmërisë të sistemit konvencional hekurudhor transeuropian. Ky instrument përdor informacionin e disponueshëm në regjistrat e parashikuar në nenin 24.

#### Neni 29

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

#### Neni 30

Kjo direktivë i drejtohet Shteteve Anëtare.

Nënshkruar në Bruksel, 19 mars 2001.

Për Parlamentin Europian

Presidenti

**N. Fontaine**

Për Këshillin

Presidenti

**A. Lindh**

(1) GZ C 89 E, 28. 3. 2000, fq. 1

(2) GZ C 204, 18. 07. 2000, fq. 13

(3) GZ C 317, 6.11.2000, fq. 22

(4) Mendimi i Parlamentit Europian i 17 majit 2000 ( GZ C 59, 23. 2.2001, fq. 106),  
Qendrimi i Përbashkët i Këshillit i 10 nëntorit 2000 (GZ C 23, 24.1.2001, fq. 15) dhe Vendimi i  
Parlamentit Europian i 13 shkurtit 2001.

(5) GZ L 235, 17. 9.1996, fq. 6

(6) GZ L 237, 24. 08. 1991, fq. 25.

(7) Direktiva e Këshillit 93/38/KEE e 14 qershorit 1993 që bashkërendon procedurat e prokurimit të enteve që veprojnë në sektorët e ujit, energjisë, transportit dhe telekomunikacioneve (GZ L 199, 9.8.1993, fq 84). Direktiva e ndryshuar së fundi nga Direktiva 98/4/KE (GZ L 101, 1.4.1998, fq. 1).

(8) Vendimi i Këshillit 93/465/KEE i 22 korrikut 1993 në lidhje me modulet për fazat e ndryshme të procedurave të vlerësimit të përputhshmërisë dhe rregullat për vendosjen dhe përdorimin e shenjës së përputhshmërisë KE, të cilat synohen të përdoren në direktivat e harmonizimit teknik (GZ L 220, 30. 8.1993, fq. 23).

(9) GZ L 184, 17. 7. 1999, fq. 23.

(10) Vendimi i Këshillit 98/500/KE i 20 majit 1998 mbi krijimin e Komiteteve të Dialogut Sektorial që promovojnë dialogun midis partnerëve socialë në nivel evropian (GZ L 255, 12.8.1998, fq. 27).

(11) Direktiva 98/34/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 22 qershorit 1998 që parashtron një procedurë për dhënien e informacionit në fushën e standardeve, rregulloreve teknike dhe rregullave për shërbimet e Shoqërisë së Informacionit (GZ L 204, 21.7.1998, fq. 37). Direktiva e ndryshuar nga Direktiva 98/48/KE (GZ L 217, 5.8.1998, fq. 18).

## SHTOJCA I

### **SISTEMI KONVENCIONAL HEKURUDHOR TRANSEUROPIAN**

#### **1. INFRASTRUKTURA**

Infrastruktura e sistemit konvencional hekurudhor ndëroepian është ajo në linjat e rrjetit të transportit transeuropian të identifikuar në Vendimin nr .1692/96/KE të Parlamentit Europian dhe Këshillit e 3 korrikut 1996 për udhëzimet e Komunitetit për zhvillimin e rrjetit transeuropian të transportit (1) ose të renditura në ndonjë përditësim për të njëjtin vendim, si rezultat i rishikimit të parashikuar në nenin 21 të atij vendimi.

Për qëllimet e kësaj direktive, ky rrjet mund të nënndahet në kategoritë e mëposhtme:

-linjat e synuara për shërbimet e udhëtareve;

-linjat e synuara për trafikun e përzier (udhëtarët dhe mallrat);

-linjat e planifikuara posaçërisht ose të përditësuara për shërbimet e transportit të mallrave;

-nyjet e udhëtarëve;

- nyjet e transportit të mallrave, duke përfshirë терминаlet ndërmodale;

-linjat që lidhin komponentët e lartpërmendur.

Kjo infrastrukturë përfshin sistemet e menaxhimit të trafikut, të linjave dhe të drejtimit: instalimet teknike për përpunimin e të dhënave dhe telekomunikacioneve të synuara për shërbimet e udhëtarëve në distancë dhe shërbimet e transportit të mallrave mbi rrjetin, me qëllim që të garantojë veprimin e sigurt dhe harmonik të rrjetit dhe menaxhimin efektiv të trafikut.

## 2. MJETET E TRANSPORTIT HEKURUDHOR

Mjetet e transportit hekurudhor përfshijnë të gjitha ato mjete që mund të udhëtojnë në të gjitha ose pjesë të rrjetit konvencional hekurudhor transeuropian, duke përfshirë:

- trenat automotorë termikë ose elektrikë;
- mjetet tërheqëse termikë ose elektrike;
- vagonat e udhëtarëve;
- vagonët e transportit të mallrave, duke përfshirë mjetet e transportit hekurudhor të projektuara për të transportuar kamionë.

Secila prej kategorive të mësipërme duhet të nënndahet në:

- mjete të transportit hekurudhor për përdorim ndërkombëtar;
- mjete të transportit hekurudhor për përdorim kombëtar;

duke i kushtuar vëmendjen e duhur përdorimit lokal, rajonal ose në distancë të largët të mjetit.

## 3. PAJTUESHMËRIA E SISTEMIT KONVENCIONAL HEKURUDHOR TRANSEUROPIAN

Cilësia e shërbimeve hekurudhore në Europë varet, ndër të tjera, nga pajtueshmëria e plotë midis karakteristikave të infrastrukturës (në vija të përgjithshme, domethënë, pjesë të caktuara të të gjitha nënsistemeve përkatëse) dhe ato të mjeteve të transportit hekurudhor (duke përfshirë përbërësit e funksionimit të të gjitha nënsistemeve përkatëse). Nivelet e performancës, siguria dhe cilësia e shërbimit dhe kostoja varen nga kjo pajtueshmëri.

(1) GZ L 228, 9.9.1996, fq. 1.

### SHTOJCA II

### **NËNSISTEMET**

#### 1. Lista e nënsistemeve

Për qëllimet e kësaj direktive, sistemi që përfshin sistemin konvencional hekurudhor ndëropeian mund të ndahet në dy nënsistemet e mëposhtme, ose:

(a) Zonat strukturore:

- infrastruktura;
- energja;
- kontrolli dhe komandimi, dhe sinjalizimi;
- veprimi dhe menaxhimi i trafikut;
- mjetet e transportit hekurudhor; ose

(b) Zonat vepruese:

- mirëmbajtja;

-zbatimet telemetrike për shërbimet e udhëtarëve dhe transportit të mallrave.

## 2. PËRSHKRIMI I NËNSISTEMEVE

Për çdo nënsistem ose pjesë nënsistemi, lista e përbërësve dhe aspektet në lidhje me ndërveprimshmërinë propozohen nga organi përfaqësues i përbashkët në kohën e hartimit të projektit përkatës STN.

Pa cenuar zgjidhjen e aspekteve dhe përbërësit në lidhje me ndërveprimshmërinë ose rendin në të cilin ato do t'i nënshtrohen STN-së, nënsistemet përfshijnë veçanërisht:

### 2.1 Infrastrukturën:

Pista, pikat, strukturat inxhinierike (ura, tunele, etj), infrastrukturën ndihmëse të stacionit (platformën, zonat e hyrjes, duke përfshirë nevojat e personave me lëvizshmëri më të ulët etj), pajisjet e sigurisë dhe pajisjet mbrojtëse.

### 2.2 Energjia:

Sistemi i elektrifikimit, linjat ajrore për transmetimin e energjisë dhe kolektorët e rrymës.

### 2.3 Kontrolli dhe komandimi, dhe sinjalizimi:

Të gjitha pajisjet e nevojshme për të garantuar sigurinë dhe për të komanduar dhe kontrolluar lëvizjet e trenave të autorizuar për të udhëtuar në rrjet.

### 2.4. Veprimi dhe menaxhimi i trafikut:

Procedurat dhe pajisjet e ngjashme që mundësojnë një veprim koherent të nënsistemeve strukturore të ndryshme, si gjatë veprimit normal dhe jofunksional, duke përfshirë veçanërisht drejtimin e trenave, planifikimin dhe menaxhimin e trafikut.

Kualifikimet profesionale që mund të kërkohen për kryerjen e shërbimeve ndërkufitare.

### 2.5 Zbatimet telemetrike:

Në përputhje me Shtojcën I, ky nënsistem përbëhet nga dy elementë:

- (a) Zbatimet për shërbimet e udhëtarëve, duke përfshirë sistemet që u japin udhëtarëve informacion para dhe gjatë udhëtimit, sistemet e rezervimit dhe pagesës, menaxhimi i bagazheve dhe menaxhimi i lidhjeve midis trenave dhe me mjete të tjera transporti;
- (b) Zbatimet për shërbimet e transportit të mallrave, duke përfshirë sistemet e informimit (vëzhgimi në kohë reale i transportit të mallrave dhe trenave), sistemet e manovrimit dhe alokimit, sistemet e rezervimit, pagesës dhe faturimit, menaxhimi i lidhjeve me lloje të tjera transporti dhe përgatitja e dokumentave shoqëruese elektronike.

### 2.6. Mjetet e transportit hekurudhor

Struktura, sistemi i komandimit dhe kontrollit për të gjitha pajisjet e trenave, mjeteve tërheqëse dhe njësite të shndërrimit të energjisë, sistemi i frenimit, ingranazhet vagonalidhës dhe të drejtimit (vagoneta, boshte etj) dhe elementet mbështetëse për boshtet, dyert, aparatet ndërlidhëse manualë/automatikë (drejtuesi i mjetit, stafi i trenit dhe pasagjerët, duke përfshirë nevojat e personave me lëvizshmëri më të ulët), aparatet pasive ose aktive të sigurisë dhe elementët e nevojshëm për shëndetin e udhëtarëve dhe stafin e trenit.

## 2.7.Mirëmbajtja:

Procedurat, pajisjet ndihmëse, qendrat logjistike për punën e mirëmbajtjes dhe rezervat që lejojnë mirëmbajtjen e detyrueshme korrigjuese dhe parandaluese të sigurojë ndërveprimshmërinë e sistemit hekurudhor dhe të garantojë performancën e kërkuar.

### SHTOJCA III

#### **KËRKESAT THELBËSORE**

##### 1. KËRKESA TË PËRGJITHSHME

###### 1.1. Siguria

- 1.1.1. Projektimi, ndërtimi ose montimi, mirëmbajtja dhe vëzhgimi i komponenteve vendimtare të sigurisë dhe, më specifikisht, të komponenteve të përfshirë në lëvizjet e trenave duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë në nivel që i korrespondon qëllimeve të parashtruara për rrjetin, duke përfshirë ato për situatat specifike të përkeqësuar.
- 1.1.2. Parametrat e përfshirë në kontaktin rrotë/shinë duhet të plotësojnë kërkesat e qëndrueshmërisë së nevojshme, me qëllim garantimin e lëvizjes së sigurt me shpejtësinë maksimale të autorizuar.
- 1.1.3. Komponentët e përdorur duhet t'i rezistojnë ndonjë tensioni normal ose të jashtëzakonshëm që është specifikuar gjatë periudhës në shërbim. Ndikimet e sigurisë së ndonjë avarie aksidentale duhet të kufizohen me mjete të përshtatshme.
- 1.1.4. Projektimi i instalimeve fikse dhe i mjeteve të transportit hekurudhor, si dhe zgjedhja e materialeve të përdorura duhet të synojë në kufizimin e shfaqjes, përhapjes dhe ndikimeve të zjarrit dhe tymit në rast zjarri.
- 1.1.5. Çdo aparat i synuar për t'u trajtuar nga përdoruesit duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të mos dëmtojë veprimin e sigurt të aparateve ose sigurinë dhe shëndetin e përdoruesve, nëse përdoren në nivel të parashikueshëm në një mënyrë që është në mospërputhje me udhëzimet e afishuara.

###### 1.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Vëzhgimi dhe mirëmbajtja e përbërësve fiksë ose të lëvizshëm që përfshihen në lëvizjet e trenave duhet të organizohen, kryhen dhe maten në mënyrë të tillë që të ruajnë veprimin e tyre sipas kushteve të synuara.

###### 1.3. Shëndeti

- 1.3.1. Materialet, për shkak të mënyrës sesi përdoren, që mund të përbëjnë rrezik për shëndetin ndaj atyre që kanë te drejta përdorimi në to, nuk duhet të përdoren në infrastrukturën e trenave dhe hekurudhës.
- 1.3.2. Ato materiale duhet të përzgjidhen, shpërndahen dhe përdoren në mënyrë të tillë që të kufizojnë emetimin e tymrave dhe gazrave të dëmshme dhe të rrezikshme, veçanërisht në rast zjarri.

###### 1.4. Mbrojtja mjedisore

- 1.4.1. Ndikimi mjedisor i krijimit dhe veprimit të sistemit hekurudhor konvencional transeuropian duhet të vlerësohet dhe merret në konsideratë në fazën e projektimit të sistemit, në përputhje me dispozitat në fuqi të Komunitetit.

- 1.4.2 Materialet e përdorura në trena dhe infrastrukturë duhet të parandalojnë emetimin e tymrave ose gazrave që janë të dëmshme dhe të rrezikshme për mjedisin, veçanërisht në rast zjarri.
- 1.4.3 Mjetet e transportit hekurudhor dhe sistemit e furnizimit me energji duhet të projektohen dhe prodhohen në mënyrë të tillë që të jenë të pajtueshme nga pikëpamja elektromagnetike me instalimet, pajisjet dhe rrjetet publike ose private me të cilat ata mund të ndërhyjnë.
- 1.4.4 Veprimi i sistemit konvencional hekurudhor transeuropian duhet të respektojë rregulloret ekzistuese mbi zhurmën mjedisore.
- 1.4.5 Veprimi i sistemit konvencional hekurudhor transeuropian nuk duhet t'i japë shtysë një nivel të papranueshëm të vibrimeve tokësore për aktivitetet dhe zonat afër infrastrukturës dhe në gjendje normale mirëmbajtjeje.

## 1.5 Pajtueshmëria teknike

Karakteristikat teknike të infrastrukturës dhe instalimeve fikse duhet të jenë të pajtueshme me njëra tjetrën dhe me ato të trenave që duhet të përdoren në sistemin konvencional hekurudhor transeuropian.

Nëse pajtueshmëria me këto karakteristika rezulton e vështirë në disa seksione të rrjetit, mund të zbatohen zgjidhje që sigurojnë pajtueshmëri në të ardhmen.

## 2. KËRKESAT SPECIFIKE PËR ÇDO NËNSISTEM

### 2.1. Infrastruktura

#### 2.1.1. Siguria

Masa të nevojshme duhet të merren për të penguar hyrjen në ose ndërhyrjet e padëshirueshme në instalime.

Masa duhet të merren për të kufizuar rreziqet ndaj të cilave ekspozohen personat, veçanërisht kur trenat kalojnë nëpër stacione.

Infrastruktura në të cilën publiku ka mundësi përdorimi duhet të projektohet dhe bëhet në mënyrë të tillë që të kufizojë çdo rrezik për sigurinë e njerëzve (qëndrueshmëria, zjarri, hyrja, evakuimi, platformat etj).

Dispozita të përshtatshme duhet të parashtrihen për të marrë parasysh kushtet e veçanta të sigurisë në tunele shumë të gjata.

### 2.2. Energjia

#### 2.2.1. Siguria

Veprimi i sistemeve të furnizimit me energji nuk duhet të dëmtojë sigurinë ose të trenave, ose të personave (përdorues, stafi veprues, banorët pranë rrugëkalimeve dhe palët e treta).

#### 2.2.2. Mbrojtja mjedisore

Funksionimi i sistemeve elektrike ose termike të furnizimit me energji nuk duhet të ndërhyjë në mjedis jashtë kufijve të specifikuar.

#### 2.2.3. Pajtueshmëria teknike

Sistemet e përdorura të elektricitetit/termike të furnizimit me energji duhet:

- Të mundësojnë që trenat të arrijnë nivelet e caktuara të performancës;
- Në rast të sistemeve të elektricitetit të furnizimit me energji, duhet të jenë të pajtueshme me aparatet e grumbullimit të përshtatura për trena.

### 2.3. Kontrolli dhe komandimi, dhe sinjalizimi

#### 2.3.1. Siguria

Instalimet dhe procedurat e përdorura të kontrollit dhe komandimit dhe sinjalizimit duhet t'i japin mundësinë trenave të udhëtojnë me një nivel sigurie që i korrespondon objektivave të caktuara për rrjetin. Sistemet e kontrollit, komandimit dhe sinjalizimit duhet të vazhdojnë të parashikojnë kalimin e sigurt të trenave të lejuar për të drejtuar nën kushte të përkeqësuar.

#### 2.3.2. Pajtueshmëria teknike

E gjithë infrastruktura e re dhe të gjitha mjetet e reja të transportit hekurudhor të prodhura ose të zhvilluara pas miratimit të sistemeve të pajtueshme të kontrollit, komandimit dhe sinjalizimit duhet t'i përshtaten përdorimit të atyre sistemeve.

Pajisjet e kontrollit dhe komandimit dhe sinjalizimit të instaluar në kabinat e drejtuesëve të trenave duhet të lejojnë veprimin normal nën kushte të përcaktuara në të gjithë sistemin konvencional hekurudhor transeuropian.

### 2.4. Mjetet e transportit hekurudhor

#### 2.4.1. Siguria

Struktura e mjeteve të transportit hekurudhor dhe të lidhjeve midis mjeteve duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të mbrojnë kabinat e udhëtarëve dhe të drejtimit në rast përplasjeje ose daljeje nga shinat.

Pajisjet elektrike duhet të mos dëmtojnë sigurinë dhe funksionimin e instalimeve të kontrollit, komandimit dhe sinjalizimit.

Teknikat e frenimit dhe tensionet e ushtruara duhet të pajtohen me projektin e shinave, strukturat projektuese dhe sistemet e sinjalizimit.

Masa duhet të merren për të parandaluar hyrjen në përbërësit ku qarkullon rryma elektrike, me qëllim që të mos dëmtohet siguria e personave.

Në rast rreziku, aparatet duhet t'i japin mundësinë udhëtarëve të informojnë drejtuesin e trenit dhe stafin shoqërues për ta kontaktuar atë.

Dyert e hyrjes duhet të përfshijnë një sistem hapjeje dhe mbylljeje që garanton sigurinë e udhëtarëve.

Duhet të sigurohen dhe tregohen dalje emergjence.

Masa të përshtatshme duhet të parashtrihen për të marrë në konsideratë kushtet e veçanta të sigurisë në tunele shumë të gjata.

Një sistem ndriçimi emergjence i një intensiteti dhe kohëzgjatjeje të mjaftueshme është i detyrueshëm në trenat funksionale.

Trenat duhet të pajisjen me një sistem adresash publike që siguron një mjet komunikimi për publikun nga stafi i trenit dhe kontroll tokësor.

#### 2.4.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Projektimi i pajisjeve jetësore, të pajisjeve të drejtimit, mjeteve tërheqëse dhe frenimit; i sistemit të kontrollit dhe komandimit duhet të jetë i tillë që të mundësojë trenin të vazhdojë misionin e tij në një situatë specifike të përkeqësuar, pa pasoja të rënda për pajisjet që mbeten në funksionim.

#### 2.4.3. Pajtueshmëria teknike

Pajisjet elektrike duhet të pajtohen me veprimin e instalimeve të kontrollit dhe komandimit dhe sinjalizimit.

Në rast tërheqjeje elektrike, karakteristikat e aparateve të kolektorit të rrymës duhet të jenë të tilla që të mundësojnë që trenat të udhëtojnë sipas sistemeve të furnizimit me energji për sistemin konvencional hekurudhor transeuropian.

Karakteristikat e mjeteve të transportit hekurudhor duhet të jenë të tilla që ta lejojnë atë të udhëtojë në ndonjë linjë në të cilën pritet të operojë.

### 2.5. Mirëmbajtja

#### 2.5.1. Shëndeti dhe siguria

Instalimet dhe procedurat teknike të përdorura në qendra duhet të sigurojnë veprimin e sigurt të nënsistemit dhe të mos përbëjnë rrezik për shëndetin dhe sigurinë.

#### 2.5.2. Mbrojtja mjedisore

Instalimet dhe procedurat teknike të përdorura në qendrat e mirëmbajtjes, nuk duhet të kalojnë nivelet e lejueshme të dëmit në lidhje me mjedisin rrethues.

#### 2.5.3. Pajtueshmëria teknike

Instalimet e mirëmbajtjes për mjetet konvencionale të transportit hekurudhor duhet të jenë të tilla që të mundësojnë sigurinë, shëndetin dhe veprimet lehtësuese, të cilat duhet të kryhen për të gjithë elementet për të cilat janë projektuar.

### 2.6. Veprimi dhe menaxhimi i trafikut

#### 2.6.1. Siguria

Grupimi i rrjetit që vepron rregullat dhe kualifikimet e drejtuesëve të trenit dhe stafit të trenit dhe të stafit në qendrat e kontrollit duhet të jetë i tillë që të sigurojë veprim të sigurt, duke patur parasysh kërkesat e ndryshme të shërbimeve të brendshme dhe ndërkuftare.

Veprimet dhe intervalet e mirëmbajtjes, trajnimit dhe kualifikimit e stafit të mirëmbajtjes dhe qendrës së kontrollit si dhe sistemi i sigurimit të cilësisë së krijuar nga operatorët e interesuar në qendrat e kontrollit dhe mirëmbajtjes duhet të jenë të tilla që të sigurojnë një nivel të lartë sigurie.

#### 2.6.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria



Operacionet dhe periudhat e mirëmbajtjes, trajnimi dhe kualifikimet e stafit të mirëmbajtjes dhe qendrës së kontrollit, sistemi i sigurimit të cilësisë së krijuar nga operatorët e interesuar në qendrat e kontrollit dhe mirëmbajtjes duhet të jenë të tilla që të sigurojnë një nivel të lartë besueshmërie dhe disponueshmërie.

### 2.6.3. Pajtueshmëria teknike

Grupimi i rrjetit që operon rregullat dhe kualifikimet e makinistëve, stafit të trenit dhe menaxherëve të trafikut duhet të jetë i tillë që të sigurojë efektivitet veprues në sistemin konvencional hekurudhor transeuropian, duke patur parasysh kërkesat e ndryshme të shërbimeve të brendshme dhe ndërkufitare.

## 2.7. Zbatimet telemetrike për transportin e mallrave dhe udhëtarëve

### 2.7.1. Pajtueshmëria teknike

Kërkesat thelbësore për zbatimet telemetrike garantojnë cilësi minimale të shërbimit për udhëtarët dhe transportuesit e mallrave, veçanërisht në lidhje me pajtueshmërinë teknike.

Masa duhet të merren për të siguruar:

-që bazat e të dhënave, softueri dhe protokollet e komunikimit të të dhënave të zhvillohen në mënyrë që të lejojnë shkëmbimin maksimal të të dhënave midis zbatimeve të ndryshme dhe operatorëve, duke përjashtuar të dhënat konfidenciale tregtare;

-përdorim pa pengesa të informacionit për përdoruesit.

### 2.7.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Metodat e përdorimit, menaxhimit, përditësimeve dhe ruajtjes së këtyre bazave të të dhënave, softuerit dhe protokolleve të komunikimit të të dhënave duhet të garantojnë efektivitetin e këtyre sistemeve dhe cilësinë e shërbimit.

### 2.7.3 Shëndeti

Ndërlidhjet midis këtyre sistemeve dhe përdoruesve duhet të pajtohen me rregullat minimale mbi ergonominë dhe mbrojtjen e shëndetit.

### 2.7.4. Siguria

Nivelet e qëndrueshme të integritetit dhe varësisë duhet të sigurohen për ruajtjen ose transmetimin e informacionit në lidhje me sigurinë.

## SHTOJCA IV

### **PËRPUTHSHMËRIA DHE PËRSHTATSHMËRIA PËR PËRDORIMIN E PËRBËRËSVE TË NDËRVEPRIMSHMËRISË**

#### 1. PËRBËRËSIT E NDËRVEPRIMSHMËRISË

Deklarata KE zbatohet për përbërësit e ndërveprimshmërisë të përfshirë në ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor transeuropian, siç përmendet në nenin 3. Këto përbërës ndërveprimshmërie mund të jenë:

##### 1.1. Përbërës shumëpërdorimësh

Këta janë përbërës që nuk janë specifike për sistemin hekurudhor dhe që mund të përdoren si të tillë në zona të tjera.

### 1.2. Përbërësit shumëpërdorimësh që kanë karakteristika specifike

Këta janë përbërës që, si të tillë, nuk janë specifike për sistemin hekurudhor, por që duhet të shfaqin nivele specifike performance kur përdoren për qëllime hekurudhore.

### 1.3. Përbërësit specifike

Këta janë përbërës që janë specifike për zbatimet hekurudhore.

## 2. Fusha e veprimit

Deklarata “KE” mbulon:

-ose vlerësimin nga një organ ose organe të njoftuara në lidhje me përputhshmërinë bazë të një përbërësi ndërveprimshmërie, të marrë veçmas, ndaj specifikimeve teknike që duhen përmbushur;

-ose vlerësimin/gjykimin nga një organ ose organe të njoftuara mbi përshtatshmërinë për përdorim të një përbërësi ndërveprimshmërie, të konsideruar brenda mjedisit të tij hekurudhor dhe veçanërisht në rastet kur përfshihen ndërlikohjet, për sa i përket specifikimeve teknike, veçanërisht, ato të një natyre funksionale që duhet të kontrollohen.

Procedurat e vlerësimit të zbatuara nga organet e njoftuara në fazat e projektimit dhe prodhimit do të mbështesin modulet e përcaktuara në Vendimin 93/465/KEE, në përputhje me kushtet e përmendura në STN-të.

## 3. PËRMBAJTJA E DEKLARATËS “KE”

Deklarata e përputhshmërisë “KE” ose e përshtatshmërisë për përdorim dhe dokumentet shoqëruese duhet të shënojnë datën përkatëse dhe të nënshkruhen.

Ajo deklaratë duhet të shkruhet në të njëjtën gjuhë si udhëzimet dhe duhet të përmbajë sa më poshtë:

-referencat e direktivës;

-emrin dhe adresën e prodhuesit ose të përfaqësuesit të tij të autorizuar brenda Komunitetit (jepni emrin tregtar dhe adresën e plotë, në rastin e përfaqësuesit të autorizuar, jepni edhe emrin tregtar të prodhuesit ose ndërtuesit);

-përshkrimin e përbërësit të ndërveprimshmërisë (prodhimi, tipi etj);

-përshkrimin e procedurës së ndjekur, me qëllim deklarimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërinë për përdorim (neni 13);

-të gjitha përshkrimet përkatëse të realizuara nga përbërësi i ndërveprimshmërisë dhe veçanërisht kushtet e tij të përdorimit;

-emrin dhe adresën e organit ose organeve të njoftuara, të përfshira në procedurën e ndjekur në lidhje me përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim dhe datën e certifikatës së rishikimit së bashku me, nëse është e nevojshme, kohëzgjatjen dhe kushtet e vlefshmërisë së certifikatës;

-kur është e nevojshme, referencën ndaj specifikimeve europiane;

-identifikimin e nënshkruesve të autorizuar për të marrë përsipër angazhimet në emër të prodhuesit ose të përfaqësuesit të autorizuar të prodhuesit brenda Komunitetit.

## SHTOJCA V

### **Deklarata e verifikimit të nënsistemeve**

Deklarata e verifikimit “KE” dhe dokumentet shoqëruese duhet të shënojnë datën përkatëse dhe të nënshkruhen.

Ajo deklaratë duhet të jetë në të njëjtën gjuhë si dosja teknike dhe duhet të përmbajë sa më poshtë:

-referencat e direktivës;

-emrin dhe adresën e subjektit kontraktues ose të përfaqësuesit të tij të autorizuar brenda Komunitetit (jepni emrin tregtar dhe adresën e plotë, në rastin e përfaqësuesit të autorizuar, jepni edhe emrin tregtar të subjektit kontraktues);

-një përshkrim të shkurtër të nënsistemit;

-emrin dhe adresën e organit të njoftuar që ka kryer verifikimin “KE” të përmendur në nenin 18;

-referencat e dokumentit që përmban dosja teknike;

-të gjitha dispozitat përkatëse të përkohshme ose përfundimtare që duhet të përmbushen nga nënsistemet dhe veçanërisht, kur është e nevojshme, ndonjë kufizim ose kusht veprues;

- nëse është e përkohshme: kohëzgjatja e vlefshmërisë së deklaratës “KE”;

-identitetin e nënshkruesit.

## SHTOJCA VI

### **Procedura e verifikimit për nënsistemet**

#### 1. Hyrje

Verifikimi “KE” është procedura me anë të së cilës një organ i njoftuar kontrollon dhe vërteton, me kërkesë të një subjekti kontraktues ose të përfaqësuesit të tij të autorizuar brenda Komunitetit, që një nënsistem:

-të pajtohet me Direktivën;

-të pajtohet me rregullore të tjera që rrjedhin nga Traktati dhe mund të vihen në veprim.

#### 2. Fazat

Nënsistemi kontrollohet në secilën prej fazave të mëposhtme:

-projekti i përgjithshëm;

-ndërtimi i një nënsistemi, duke përfshirë veçanërisht aktivitetet e inxhinierisë civile, montimi i përbërësve, masa të përgjithshme;

-testimin përfundimtar të nënsistemit.

#### 3. Certifikata

Organi i njoftuar përgjegjës për verifikimin “KE” harton certifikatën e përputhshmërisë të synuar për subjektin kontraktues ose përfaqësuesin e tij të autorizuar brenda Komunitetit që për rrjedhojë harton deklaratën e verifikimit “KE” të synuar për autoritetin mbikqyrës në Shtetin Anëtar në të cilin ndodhet dhe/ose vepron nënsistemi.

#### 4. Dosja teknike

Dosja teknike që shoqëron deklaratën e verifikimit duhet të përbëhet nga më poshtë:

-për infrastrukturën: plane të strukturës inxhinierike, të dhëna miratuese për gërmime dhe përforcime, testim dhe raporte inspektimi të betonit;

-për nënsistemet e tjera: skicime të përgjithshme dhe të hollësishme në përputhje me ekzekutimin, diagramat elektrike dhe hidraulike, diagramat e qarkut të kontrollit, përshkrimin e sistemeve automatike dhe të përpunimit të të dhënave, manualët e veprimit dhe mirëmbajtjes etj;

-listën e përbërësve të ndërveprimshmërisë siç përmendet në nenin 3, përfshirë në nënsistem;

-kopje të deklaratave të përputhshmërisë “KE” ose përshatshmërisë për përdorim me të cilat përbërësit e lartpërmendur duhet të pajisjen në përputhje me nenin 13 të direktivës, shoqëruar sipas rastit, me shënimet e llogaritjeve përkatëse dhe një kopje e të dhënave të testeve dhe kontrolleve të kryera nga organet e njoftuara mbi bazën e specifikimeve të përbashkëta teknike;

- certifikatën nga organi i njoftuar përgjegjës për verifikimin “KE”, shoqëruar me shënimet korresponduese të llogaritjes dhe kundërfirmosur nga ai vetë, duke deklaruar se projekti pajtohet me këtë direktivë, dhe, duke përmendur çdo rezervë të regjistruar gjatë kryerjes së aktiviteteve që nuk është tërhequr; certifikata duhet të shoqërohet gjithashtu nga raporte inspektimi dhe auditi të përgatitura nga i njëjti organ në lidhje me detyrën e tij, siç specifikohet në seksionet 5.3 dhe 5.4.

## 5. Vëzhgimi

5.1. Qëllimi i vëzhgimit “KE” është të sigurojë që detyrimet të cilat rrjedhin nga dosja teknike të jenë plotësuar gjatë prodhimit të nënsistemit.

5.2. Organi i njoftuar përgjegjës për kontrollin e prodhimit duhet të ketë të drejtë hyrjeje të përhershme në sheshet e ndërtimit, punishtet e prodhimit, zonat e magazinimit dhe sipas rastit, mjediset e prodhimit paraprak ose të testimit, dhe më përgjithësisht, në të gjitha mjediset që ai i konsideron të nevojshme për detyrën e tij. Subjekti kontraktues ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit duhet të dërgojë atë ose t’i ketë dërguar të gjitha dokumentet e nevojshme për atë qëllim dhe, në veçanti, planet e zbatimit dhe dokumentacionin teknik në lidhje me nënsistemin.

5.3. Organi i njoftuar përgjegjës për kontrollin e zbatimit duhet të kryejë periodikisht audite, me qëllim që të konfirmojë pajtueshmërinë me direktivën. Ai duhet t’u japë një raport auditi personave përgjegjës për zbatimin. Ai mund të kërkojë të jetë i pranishëm në disa faza të veprimeve të ndërtimit.

5.4. Për më tepër, organi i njoftuar mund të kryejë vizita të papritura në vendin e punës ose në punishtet e prodhimit. Në kohën e këtyre vizitave, organi i njoftuar mund të kryejë audite të plota ose të pjesshme. Ai duhet t’u japë një raport inspektimi personave përgjegjës për zbatimin dhe, nëse është e nevojshme, një raport auditi.

## 6. Dorëzimi

Kopja e plotë e përmendur në paragrafin 4 duhet të depozitohet nga subjekti kontraktues ose agjenti i tij i autorizuar i krijuar brenda Komunitetit, në mbështetje të certifikatës së përputhshmërisë të lëshuar nga organi i njoftuar përgjegjës për verifikimin e nënsistemit në rendin e punës. Dosja duhet t’i bashkëlidhet deklaratës së verifikimit “KE” që subjekti kontraktues i dërgon autoritetit mbikqyrës në Shtetin Anëtar të interesuar.

Një kopje e dosjes duhet të ruhet nga subjekti kontraktues gjatë gjithë kohës së shërbimit të nënsistemit. Ajo duhet t’i dërgohet ndonjë Shteti tjetër Anëtar që e kërkon atë.

## 7. Botimi

Çdo organ i njoftuar duhet të botojë periodikishtë informacionin përkatës në lidhje me:

- kërkesat për verifikimin e marrë “KE”;
- certifikatat e lëshuara të përputhshmërisë;
- certifikatat e refuzuara të përputhshmërisë.

## 8. Gjuha

Dosjet dhe korrespondencat në lidhje me procedurat e verifikimit “KE” duhet të shkruhen në gjuhën zyrtare të Shtetit Anëtar ku është vendosur subjekti kontraktues ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit ose në gjuhën e pranuar nga subjekti.

## SHTOJCA VII

### **Kriteret minimale që duhet të merren në konsideratë nga shtetet anëtare gjatë njoftimit të organeve**

1. Organi, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për kryerjen e kontrolleve mund të mos përfshihet, qoftë drejtpërdrejt ose si përfaqësues të autorizuar, në projektimin, prodhimin, ndërtimin, marketimin ose

mirëmbajtjen e përbërësve të ndërperueshmërisë ose nënsistemet ose në përdorimin e tyre. Kjo nuk përjashton mundësinë e një shkëmbimi të informacionit teknik midis prodhuesit ose ndërtuesit dhe vetë organit.

2. Organi dhe stafi përgjegjës për kontrollet duhet të kryejë kontrolle me shkallën më të lartë të mundshme të ndershmërisë profesionale dhe kompetencës teknike dhe nuk duhet të ndikohet nga asnjë presion dhe stimul, veçanërisht të një lloji financiar që mund të cenonte gjykimin ose rezultatet e inspektimit të tyre, veçanërisht, nga persona ose grupe personash të prekur nga rezultatet e kontrolleve.
3. Organi duhet të punësojë stafin dhe të zotërojë mjetet e kërkuara për të kryer në nivel të mjaftueshëm detyrat teknike dhe administrative të lidhura me kontrollet; ai duhet të ketë gjithashtu të drejtë hyrjeje në pajisjet e nevojshme për kontrolle të jashtëzakonshme.
4. Stafi përgjegjës për kontrollet duhet të ketë:
  - trajnimin e duhur teknik dhe profesional;
  - njohuri të kënaqshme të kërkesave në lidhje me kontrollet që ata kryejnë dhe praktikë të mjaftueshme në ato kontrolle;
  - aftësinë për të hartuar certifikata, të dhëna dhe raporte që përbëjnë të dhënat formale të inspektimeve të kryera.
5. Duhet të garantohet pavarësia e stafit përgjegjës për kontrollet. Asnjë nënpunës nuk duhet të shpërblehet ose mbi bazën e numrit të kontrolleve të kryera ose të rezultatit të këtyre kontrolleve.
6. Organi duhet të marrë sigurimin e detyrimit civil nëse ai detyrim nuk mbulohet nga shteti sipas ligjit të brendshëm ose nëse kontrollet nuk kryhen drejtpërdrejt nga ai Shtet Anëtar.
7. Stafi i organit ka detyrimin ligjor fshehtësinë profesionale në lidhje me gjithçka që ata mësojnë gjatë përbushjes së detyrave të tyre (me përjashtim të autoriteteve kompetente administrative në shtetin ku kryejnë ato aktivitete) në zbatim të kësaj direktive ose ndonjë dispozite të ligjit të brendshëm që zbatojnë direktivën.

## SHTOJCA VIII

### **Rregullat e përgjithshme që duhet të respektohen nga organi i përbashkët përfaqësues (opp)**

1. Në përputhje me procedurat e përgjithshme të standardizimit të Komunitetit, OPP duhet të punojë në mënyrë të hapur dhe transparente, bazuar në konsensus dhe pavarësisht ndonjë interesi të veçantë. Për këtë qëllim, të gjithë anëtarët e të tre kategorive të përfaqësuar në OPP- administruesit e infrastrukturës, kompanitë hekurudhore dhe industria duhet të kenë mundësinë për të shprehur mendimin e tyre gjatë procesit të hartimit të STN-ve, në përputhje me rregullat e procedurës së OPP-së dhe para përfundimit të projekt STN-ve dhe OPP-së.
2. Nëse OPP-së i mungon ekspertiza e kërkuar me qëllim që të hartojë një STN të veçantë, duhet të informojë menjëherë Komisionin.
3. OPP duhet të krijojë palët e punës, të nevojshme për qëllimet e hartimit të STN-ve; këto palë pune duhet të kenë një strukturë të ndryshueshme, efektive. Për këtë qëllim, numri i ekspertëve duhet të jetë i kufizuar. Përfaqësimi i ekuilibruar duhet të sigurohet midis administruesve të infrastrukturës dhe kompanive hekurudhore nga njëra anë dhe industrisë nga ana tjetër; një ekuilibër i duhur duhet të vendoset midis

kombësive të ndryshme. Ekspertët nga vendet jashtë Komunitetit mund të veprojnë në palët e punës si vëzhgues.

4. Çdo vështirësi që lind në lidhje me këtë direktivë dhe që nuk mund të zgjidhet nga palët e punës së OPP-së duhet t'i raportohet Komisionit pa vonesë.
5. Të gjitha dokumentet e punës të nevojshme, me qëllim vëzhgimin e punës së OPP-së, duhet të vihen në dispozicion të Komisionit dhe Komitetit të përmendur në nenin 21.
6. OPP duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të ruajtur fshehtësinë e ndonjë informacioni të rëndësishëm që ai zbulon gjatë aktiviteteve të tij.

OPP duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të informuar të gjithë anëtarët e tij dhe të gjithë ekspertët që marrin pjesë në palët e punës mbi rezultatet e punës së Komitetit, të përmendur në nenin 21 dhe të këshillimeve të bëra nga Komiteti dhe nga Komisioni.