

---

**DIREKTIVË 2008/57/KE E PARLAMENTIT EVROPIAN DHE E KËSHILLIT, DATA 17 QERSHOR 2008, "PËR NDËRVEPRIMIN E SISTEMIT HEKURUDHOR BRENDIA BE-SË"**

(Riformulim)

(Tekst kuptimi i të cilit lidhet me ZEE-në)

PARLAMENTI EVROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EVROPIAN,

Duke pasur parasysh traktatin themelues të Komunitetit Evropian dhe në veçanti nenet 71 dhe 156 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit,

Duke pasur parasysh opinionin e Komitetit Evropian Ekonomik dhe Social<sup>1</sup>,

Pas konsultimit me Komitetin e Rajoneve,

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 251 të Traktatit<sup>2</sup>,

Meqë:

1. Direktiva e Këshillit 96/48/KE, datë 23 korrik 1996 "Për ndërveprimin e sistemeve hekurudhore transevropiane të shpejtësisë së lartë"<sup>3</sup> dhe Direktiva 2001/16/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 19 mars 2001 "Për ndërveprimin e sistemit hekurudhor të zakonshëm"<sup>4</sup> janë ndryshuar në mënyrë thelbësore me Direktivën 2004/50/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit<sup>5</sup>. Meqë aktualisht po prezantohen ndryshime të reja, këto direktiva duhet të riformulohen për hir të qartësisë dhe dispozitat e tyre duhet të bashkohen në një akt të vetëm për arsye thjeshtimi.

2. Për të bërë të mundur që qytetarët e BE-së, operatorët ekonomikë dhe autoritetet rajonale dhe lokale të përfitojnë plotësisht nga avantazhet që rrjedhin nga krijimi i një zone pa kufij të brendshëm, është e përshtatshme të përmirësohet veçanërisht ndërlidhja dhe ndërveprimi i rrjeteve kombëtare hekurudhore dhe aksesit në to, duke vendosur në zbatim çdo masë që mund të jetë e nevojshme në fushën e standardizimit teknik, siç parashikohet në nenin 155 të traktatit.

3. Me nënshkrimin e Protokollit të Kiotos më datë 12 dhjetor 1997, Bashkimi Evropian është angazhuar për reduktimin e shkarkimeve të gazeve me efekt serrë. Këto objektiva kërkojnë rregullimin e balancës mes mënyrave të ndryshme të transportit, dhe për rrjedhojë rritjen e konkurrueshmërisë së transportit hekurudhor.

4. Strategjia e BE-së për integrimin e problematikave mjedisore dhe të zhvillimit të qëndrueshëm në politikën e vet të transportit, thekson nevojën për ndërmarrjen e veprimeve për reduktimin e ndikimit mjedisor të transportit.

5. Funksionimi tregtar i trenave përmes rrjetit hekurudhor kërkon veçanërisht një përputhshmëri të përkryer mes karakteristikave të infrastrukturës dhe atyre të automjeteve, si dhe ndërlydhje efikase të sistemeve të informacionit dhe komunikimit të administratorëve të ndryshëm të infrastrukturës dhe sipërmarrjeve hekurudhore. Nivelet e performancës, siguria, cilësia e shërbimit dhe kostot varen nga kjo përputhshmëri dhe interkoneksion dhe po ashtu varet veçanërisht edhe ndërveprimi i sistemit hekurudhor.

6. Shtetet anëtare janë përgjegjëse për garantimin e përputhshmërisë me rregullat e sigurisë, shëndetit dhe mbrojtjes së konsumatorëve që zbatohen për rrjetet hekurudhore në përgjithësi gjatë projektimit, ndërtimit, vendosjes në shërbim dhe funksionimit të këtyre hekurudhave.

7. Ekzistojnë ndryshime madhore mes rregulloreve kombëtare dhe rregullave të brendshme dhe specifikimeve teknike që zbatojnë hekurudhat, duke qenë se ato përmbajnë teknika që janë specifike për industritë kombëtare dhe parashkruajnë dimensione dhe pajisje specifike dhe karakteristika të veçanta. Kjo situatë i pengon trenat për të udhëtuar pa pengesa në rrjetin e BE-së.

8. Me kalimin e viteve, kjo situatë ka krijuar lidhje shumë të ngushta mes industrive kombëtare hekurudhore dhe hekurudhave kombëtare, duke cenuar hapjen e vërtetë të tregjeve. Për të përmirësuar konkurrueshmërinë e tyre në nivel botëror, këto industri kërkojnë një treg Evropian të hapur dhe konkurrues.

9. Për rrjedhojë, duhet të përcaktohen kërkesat thelbësore bazë për të gjithë BE-në, të cilat do të zbatohen edhe për sistemin e saj hekurudhor.

10. Për të përmbushur këto objektiva, Këshilli ka marrë një masë fillestare më datë 23 korrik 1996 me miratimin e Direktivës 96/48/KE. Më pas, Parlamenti Evropian dhe Këshilli miratuan Direktivën 2001/16/KE.

11. Hyrja në fuqi e Direktivave 2001/12/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 26 shkurt 2001, që ndryshon Direktivën e Këshillit 91/440/KEE "Për zhvillimin e hekurudhave të Komunitetit"<sup>6</sup>, 2001/13/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 26 shkurt 2001 që ndryshon Direktivën e Këshillit 95/18/KE "Për licencimin e sipërmarrjeve hekurudhore"<sup>7</sup> dhe 2001/14/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 26 shkurt 2001 "Për alokimin e kapacitetit të infrastrukturës hekurudhore dhe vendosjen e tarifave për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore dhe për certifikimin e sigurisë"<sup>8</sup> ka ndikuar në zbatimin e ndërveprimit. Njësoj si në rastin e mënyrave të tjera të transportit, zgjerimi i të drejtave për akses duhet të shoqërohet me masat për harmonizimin e domosdoshëm. Për rrjedhojë, ndërveprimi duhet të zbatohet në të gjithë rrjetin duke zgjeruar në mënyrë progresive fushën gjeografike të zbatimit të Direktivës 2001/16/KE. Gjithashtu, është e nevojshme të zgjerohet baza ligjore e Direktivës 2001/16/KE me nenin 71 të traktatit, mbi të cilin mbështetet Direktiva 2001/12/KE.

12. Zhvillimi i kushteve teknike të ndërveprimit (TSI) ka treguar nevojën për të qartësuar marrëdhënien mes kërkesave thelbësore dhe TSI-ve nga njëra anë, dhe standardeve Evropiane dhe dokumenteve të tjera me natyrë normative nga ana tjetër. Në veçanti, duhet të bëhet dallimi i qartë mes standardeve ose pjesëve të standardeve që duhet të bëhen të detyrueshme për arritjen e

objektivave të kësaj Direktive, dhe standardeve të "harmonizuara" që janë zhvilluar në frymën e kësaj qasjeje të re për harmonizimin dhe standardizimin teknik.

13. Si rregull, kushtet teknike evropiane zhvillohen në frymën e një qasjeje të re për harmonizimin dhe standardizimin teknik. Ato mundësojnë prezumimin e përputhshmërisë me disa kërkesa të tjera thelbësore të kësaj Direktive, veçanërisht në rastin e përbërësve të ndërveprimit dhe elementëve bashkues të nënsistemeve. Këto kushte teknike evropiane ose pjesët e zbatueshme të tyre, nuk janë të detyrueshme dhe mund të mos përmenden shprehimisht në TSI. Referencat për këto kushte teknike evropiane publikohen në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian, dhe shtetet anëtare i publikojnë këto referenca në standardet kombëtare që transportojnë standardet evropiane.

14. Në disa raste të caktuara, TSI-të mund të përmbajnë referime të shprehura në standardet ose në specifikimet Evropiane, kur kjo është shumë e nevojshme për të arritur objektivat e kësaj Direktive. Këto referime të shprehura kanë pasoja të cilat duhet të bëhen të qarta; në mënyrë të veçantë, këto standarde ose specifikime Evropiane bëhen të detyrueshme nga momenti kur hyjnë në fuqi TSI-të.

15. Në TSI përcaktohen të gjitha kushtet me të cilat duhet të pajtohet një përbërës i ndërveprimit, dhe procedura që duhet të ndiqet për vlerësimin e konformitetit. Gjithashtu, është e nevojshme të specifikohet që çdo përbërës duhet t'i nënshtrohet procedurës së vlerësimit të konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorimin e cilësuar në TSI, dhe të ketë certifikatën përkatëse.

16. Gjatë hartimit të TSI-ve të reja, gjithmonë duhet të synohet sigurimi i përputhshmëria me sistemin ekzistues të autorizuar. Kjo ndihmon për promovimin e konkurrueshmërisë së transportit hekurudhor dhe për parandalimin e kostove të panevojshme shtesë për ristrukturimin ose rinovimin e nënsistemeve të autorizuar ekzistuese, për të garantuar përputhshmëri historike. Në raste të veçanta kur nuk është e mundur të garantohet përputhshmëria, TSI-të mund të përcaktojnë kuadrin e nevojshëm për të vendosur nëse nënsistemet ekzistuese kanë nevojë të riautorizohen, si dhe afatet përkatëse.

17. Për arsye sigurie, është e nevojshme t'u kërkohej shteteve anëtare të vendosin një kod identifikimi për çdo mjet të vendosur në shërbim. Më pas, ky mjet duhet të regjistrohet në regjistrin kombëtar të mjeteve. Regjistrat janë të hapur për konsultime nga të gjithë shtetet anëtare dhe nga disa aktorë të caktuar ekonomik të Komunitetit. Regjistrat duhet të jenë konsistent për sa i përket formatit të të dhënave. Për rrjedhojë, ata duhet të mbulohen nga kushte të përbashkëta operacionale dhe teknike.

18. Duhet të specifikohet procedura që duhet ndjekur në rastin e kërkesave thelbësore të zbatueshme për një nënsistem, të cilat ende nuk mbulohen nga kushtet e hollësishme në TSI-në përkatëse. Në këtë rast, organet përgjegjëse për vlerësimin e konformitetit dhe për procedurat e verifikimit duhet të jenë organet e notifikuara të përmendura në nenin 20 të Direktivave 96/48/KE dhe 2001/16/KE.

19. Dallimi mes një sistemi hekurudhor me shpejtësi të lartë dhe një sistemi hekurudhor të zakonshëm nuk përlligj dy direktiva të veçanta. Procedurat për hartimin e TSI-ve janë të njëjta

për të dy sistemet, njëlloj si ato për certifikimin e përbërësve të ndërveprimit dhe të nënsistemeve. Kërkesat thelbësore janë praktikisht identike, ashtu siç është nëndarja e sistemit në nënsistemet për të cilat duhet të përgatiten kushtet teknike. Gjithashtu, meqë trenat duhet të udhëtojnë lirisht nga rrjeti me shpejtësi të lartë në rrjetin e zakonshëm, ka shumë mbivendosje të kushteve teknike për dy sistemet. Puna për zhvillimin e TSI-ve ka treguar që, për disa nënsisteme të caktuara, një TSI e vetme mund t'u shërbejë të dy sistemeve. Për rrjedhojë, duhet të kombinohen Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE.

20. Direktiva 2004/50/KE parashikon zgjerimin progresiv të fushës së zbatimit të Direktivës 2001/16/KE pas miratimit të TSI-ve të reja ose rishikimit të atyre ekzistueseve. Kur kjo direktivë të hyjë në fuqi, fusha e saj e veprimit do të mbulojë rrjetet evropiane të zakonshme dhe të shpejtësisë së lartë, siç përcaktohet në Vendimin nr. 1692/96/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 23 korrik 1996, "Për udhëzimet e Komunitetit për zhvillimin e rrjetit transevropian të transportit"<sup>9</sup>, dhe mjetet që ka gjasa të udhëtojnë në këto rrjete. Fusha e veprimit do të zgjerohet në mënyrë progresive në të gjithë rrjetin dhe për të gjitha mjetet, me kusht që vlerësimi i ndikimit të tregojë përfitimet ekonomike të këtij veprim.

21. Duke pasur parasysh qasjen graduale për eliminimin e pengesave për ndërveprimin e sistemit hekurudhor dhe kohën e nevojshme për miratimin e kushteve teknike të ndërveprimit (TSI), duhet të ndërmerren hapa për shmangien e një situatë të tillë ku shtetet anëtare miratojnë rregulla të reja të brendshme ose ndërmarrin projekte që rrisin shumëllojshmërinë e sistemit aktual.

22. Përshtatja e një qasje graduale përmbush nevojat e veçanta të kësaj objektivë për ndërveprimin e sistemit hekurudhor, e cila karakterizohet nga një infrastrukturë e vjetër kombëtare dhe mjete që kërkojnë shumë investime për përshtatje apo rinovim, dhe vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet faktit që hekurudha të mos penalizohet në aspektin ekonomik kundrejt mënyrave të tjera të transportit.

23. Në rregulloret legjislative të datës 10 mars 1999 për paketën hekurudhore, Parlamenti Evropian ka kërkuar që hapja progresive e sektorit hekurudhor të shoqërohet nga masat më të shpejta dhe më efektive të mundshme të harmonizimit teknik.

24. Këshilli, në mbledhjen e datës 6 tetor 1999, i kërkoi Komisionit të propozojë një strategji për përmirësimin e ndërveprimit të transportit hekurudhor dhe për reduktimin e bllokimeve me qëllim eliminimin pa vonesë të barrierave teknike, administrative dhe ekonomike për ndërveprimin e rrjeteve, duke garantuar një nivel të lartë sigurie, trajnimit dhe kualifikimit të stafit përkatës.

25. Sipas Direktivës së Këshillit 91/440/KEE, datë 29 korrik 1991 "Për zhvillimin e hekurudhave të BE-së"<sup>10</sup>, shoqëritë hekurudhore duhet të kenë më shumë akses në rrjetet hekurudhore të shteteve anëtare, gjë e cila kërkon ndërveprimin e infrastrukturës, pajisjeve, mjeteve të transportit hekurudhor dhe sistemeve të administrimit dhe operimit, duke përfshirë kualifikimet e stafit dhe kushtet e sigurisë dhe higjienës në punë, të nevojshme për funksionimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemeve në fjalë dhe për zbatimin e çdo TSI-je. Megjithatë, qëllimi i kësaj direktive nuk është të harmonizojë drejtpërdrejtë ose tërthorazi kushtet e punës në sektorin hekurudhor.

26. Duke pasur parasysh shtrirjen dhe kompleksitetin e sistemit hekurudhor, për arsye praktike është vlerësuar si e nevojshme që ky sistem të ndahet në nënsistemet e mëposhtme: infrastruktura, kontroll-komanda dhe sinjalizimi, energjia, mjetet e transportit hekurudhor, operimi dhe administrimi i qarkullimit, mirëmbajtja dhe aplikacionet për telematikën për shërbimet e udhëtarëve dhe mallrave. Për secilin nga këto nënsisteme, duhet të specifikohen kërkesat thelbësore dhe të përcaktohen kushtet teknike për të gjithë Bashkimin Evropian, veçanërisht në lidhje me përbërësit dhe elementët bashkues të nënsistemeve, me qëllim plotësimin e kërkesave thelbësore. I njëjti sistem ndahet në elementë të palëvizshëm dhe të lëvizshëm, që përfshijnë rrjetin, të përbërë nga vijat, stacionet, терминаlet dhe të gjitha llojet e pajisjeve fikse të nevojshme për të garantuar operimin e sigurt dhe të pandërprerë të sistemit nga njëra anë dhe nga të gjitha mjetet që udhëtojnë në këtë rrjet nga ana tjetër. Për rrjedhojë, për qëllimet e kësaj direktive, një mjet përbëhet nga një nënsistem (hekurudhor) dhe sipas rastit nga një ose më shumë pjesë të nënsistemeve të tjera (kryesisht nënsistemi kontroll-komanda dhe sinjalizimi te kabina e komandimit (onboard) dhe nënsistemi energjia te kabina e komandimit).

27. Zbatimi i dispozitave për ndërveprimin e sistemit hekurudhor nuk duhet të krijojë pengesa të pajustificuara, në aspektin kosto-përfitim, për ruajtjen e rrjetit ekzistues hekurudhor të çdo shteti anëtar, por duhet të përpiqet të ruajë objektivat e ndërveprimit.

28. TSI-të ndikojnë gjithashtu edhe në kushtet e përdorimit të transportit hekurudhor nga përdoruesit dhe për rrjedhojë është e nevojshme të flitet me këta përdorues në lidhje me aspekte që i shqetësojnë.

29. Çdo shtet anëtar në fjalë duhet të lejohet të mos zbatojë disa TSI të caktuara në raste të veçanta, me kusht që të ekzistojnë procedura për të garantuar justifikimin e këtyre derogimeve. Neni 155 i traktatit kërkon veprimtari të BE-së në fushën e ndërveprimit, me qëllim që të merret në konsideratë realizueshmëria e mundshme ekonomike e projekteve.

30. Hartimi i TSI-ve dhe zbatimi i tyre në sistemin hekurudhor nuk duhet të pengojë inovacionin teknologjik, i cili duhet të orientohet drejt përmirësimit të performancës ekonomike.

31. Duhet të përfitohet nga ndërveprimi i sistemit hekurudhor, veçanërisht në rastin e transportit të mallrave, për të krijuar kushtet për ndërveprim më të madh mes mënyrave të transportit.

32. Për të qenë në përputhje me dispozitat përkatëse për procedurat e prokurimit në sektorin hekurudhor dhe veçanërisht me Direktivën 2004/17/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit<sup>11</sup>, subjektet kontraktuese duhet të përfshijnë kushtet teknike në dokumentet e përgjithshme ose në kushtet e përgjithshme për çdo kontratë. Për këtë qëllim, është e nevojshme të krijohet një grup me kushtet teknike evropiane që të shërbejnë si referencë për këto kushte teknike.

33. Një sistem ndërkombëtar standardizimi që të mund të gjenerojë standarde të cilat përdoren aktualisht nga personat e përfshirë në tregtinë ndërkombëtare dhe që plotëson kërkesat e politikës së BE-së, do të ishte me interes për BE-në. Për rrjedhojë, organet e standardizimit Evropian duhet të vijojnë bashkëpunimin e tyre me organet ndërkombëtare të standardizimit.

34. Subjektet kontraktuese duhet të përcaktojnë kërkesat e tjera të nevojshme për të plotësuar kushtet teknike evropiane ose standardet e tjera. Këto kushte duhet të përmbushin kërkesat thelbësore që janë harmonizuar në nivel BE-je dhe që duhet të përmbushen nga sistemi hekurudhor.

35. Procedurat që rregullojnë vlerësimin e konformitetit ose të përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve, duhet të bazohen në përdorimin e moduleve që mbulohen nga Direktiva e Këshillit 93/465/KEE<sup>12</sup>. Duhet të hartohen procedura që përfshijnë një sistem për sigurimin e cilësisë, me qëllim nxitjen sa më shumë të jetë e mundur të zhvillimit industrial.

36. Konformiteti i përbërësve lidhet kryesisht me fushën e përdorimit, me qëllim garantimin e ndërveprimit të sistemit dhe jo vetëm me lëvizjen e lirë të tyre në tregun e BE-së. Duhet të vlerësohet se sa e përshtatshme është të përdoren përbërësit më kritikë, për sa i përket sigurisë, disponueshmërisë ose ekonomisë së sistemit. Për rrjedhojë, nuk është e nevojshme që një prodhues të vendosë markimin CE në përbërësit që janë objekt i dispozitave të kësaj direktive. Në bazë të vlerësimit të konformitetit dhe/ose përshtatshmërisë për përdorim, mjafton vetëm deklaratat e konformitetit e lëshuar nga prodhuesi.

37. Megjithatë, prodhuesit janë të detyruar të vendosin markimin EC në disa përbërës të caktuar, me qëllim që të vërtetojnë përputhshmërinë me dispozitat e tjera të BE-së që lidhen me to.

38. Në momentin që një TSI hyn në fuqi, ka disa përbërës të ndërveprimit që janë të vendosur që më parë në treg. Ndaj duhet të parashikohet një periudhë kalimtare në mënyrë që përbërësit të integrohen në nënsistem edhe në rast se nuk përputhen në mënyrë rigorozë me atë TSI.

39. Nënsistemet që përbëjnë sistemin hekurudhor duhet t'i nënshtrohen një procedure verifikimi. Verifikimi duhet t'u lejojë autoriteteve që janë përgjegjëse për autorizimin e vendosjes së tyre në shërbim që të sigurohen që gjatë fazave të projektimit, ndërtimit dhe vendosjes në shërbim, rezultatet të jenë në përputhje me dispozitat teknike dhe operacionale në fuqi. Gjithashtu, kjo duhet të bëjë të mundur që prodhuesit të mund të mbështeten në barazinë e trajtimit pavarësisht vendit të tyre. Për rrjedhojë, duhet të përcaktohen një ose më shumë module ku të përcaktohen parimet dhe kushtet e vlefshme për verifikimin "EC" të nënsistemeve.

40. Pasi një nënsistem të jetë vendosur në shërbim, duhet t'i kushtohet vëmendje garantimit që ai të funksionojë dhe të mirëmbahet në përputhje me kërkesat thelbësore që lidhen me të. Sipas Direktivës 2004/49/KE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 29 prill 2004 "Për sigurinë në hekurudhat e Bashkimit Evropian" (Direktiva për Sigurinë e Hekurudhës)<sup>13</sup>, përgjegjësia për plotësimin e këtyre kërkesave qëndron te administratori i infrastrukturës ose sipërmarrja hekurudhore, përkatësisht për nënsistemet e tyre. Shtetet anëtare mund të kontrollojnë përputhshmërinë me këto kërkesa në momentin e dhënies së certifikatave të sigurisë dhe miratimeve të sigurisë, sipas neneve 10 dhe 11 të Direktivës për Sigurinë e Hekurudhës.

41. Për sa i përket mjeteve, duhet të qartësohet procedura për vendosjen në shërbim duke marrë në konsideratë përkufizimin e mjetit, i cili përbëhet nga një ose më shumë nënsisteme. Gjithashtu, Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE trajtojnë nënsistemet e reja dhe të

ristrukturuara dhe Direktiva 2004/49/KE trajton mjetet në përdorim, të gjitha dispozitat në lidhje me autorizimet për vendosjen në shërbim të mjeteve duhet të integrohen në këtë direktivë. Për më tepër, me qëllim lehtësimin e vendosjes në shërbim të mjeteve dhe reduktimin e barrës administrative, duhet të shtohet edhe një procedurë për autorizimin e tipeve të mjeteve. Për të lehtësuar këtë procedurë dhe për të ndihmuar për identifikimin e tipeve të mjeteve, duhet të krijohet një regjistër Evropian për tipet e autorizuara të mjeteve dhe ky regjistër të mbahet nga Agjencia Evropiane e Hekurudhave (në vijim referuar si Agjencia).

42. Përvoja ka treguar se zbatimi i një procedure të tillë në nivel kombëtar shpesh rezulton i komplikuar dhe i nënshtrohet kërkesave të ndryshme kombëtare që nuk janë transparente, dhe madje përsërisin njëra tjetrën. Për pasojë, kjo procedurë përbën një pengesë të madhe për krijimin e sipërmarrjeve të reja hekurudhore, veçanërisht në sektorin e transportit të mallrave. Për rrjedhojë, duhet të ndërmerren masa për të qartësuar dhe thjeshtuar procedurat për autorizimin e mjeteve. Së pari, duhet të vendoset parimi i përgjithshëm që mjafton vetëm një autorizim për të gjithë rrjetin hekurudhor të BE-së. Së dyti, procedura për autorizimin e mjeteve që janë në përputhje me TSI-në duhet të jetë më e thjeshtë dhe më e shpejtë se në rastin e atyre që nuk janë në përputhje me TSI-në. Së treti, parimi i njohjes së ndërsjellë duhet të zbatohet sa më shumë të jetë e mundur: kur një mjet është vënë në shërbim më parë në një nga shtetet anëtare, shtetet e tjera anëtare nuk duhet të kërkojnë vendosjen e kërkesave të panevojshme dhe verifikimeve të tepërta në rregullat e tyre të brendshme, përveç kur janë shumë të nevojshme për verifikimin e përputhshmërisë teknike të mjetit me rrjetin përkatës. Për këtë qëllim, rregullat kombëtare duhet të klasifikohen dhe të krahasohen sipas një liste kontrolli, me qëllim që të përcaktohet se deri në çfarë mase rregullat kombëtare mund të deklarohen si të barasvlershme për sa i përket kërkesave, performancës dhe sigurisë. Së katërti, duhet të ndiqet parimi i sigurisë ligjore në lidhje me rezultatet e procedurës. Për këtë qëllim, në mungesë të një vendimi të autoritetit kombëtar për sigurinë brenda afateve kohore të parashikuara, aplikuesi duhet të autorizohet të vendosë në shërbim një mjet. Ky autorizim duhet të bëhet i mundur vetëm nëse mjeti është autorizuar më parë në një tjetër shtet anëtar. Gjithashtu, vetëm një sipërmarrje hekurudhore ose një administrator infrastrukture i autorizuar siç duhet, në përputhje me Direktivën 2004/49/KE, mund ta përdorë një mjet të tillë nën përgjegjësinë e tij të plotë.

43. Procedurat e autorizimit për mjetet që janë në përputhje me TSI-në dhe për ato mjetet që nuk janë në përputhje me TSI-në, ndryshojnë nga njëra-tjetra. Mund të ketë raste kur zgjedhja e procedurës nuk është e drejtpërdrejtë. Mjete të përfshira në objektin e mjeteve që janë në përputhje me TSI-në, janë mjetet për të cilat ka hyrë në fuqi TSI-ja përkatëse për to, duke përfshirë të paktën TSI-në për mjetet e transportit hekurudhor. Kjo do të thotë se janë përcaktuar një pjesë e konsiderueshme e kërkesave thelbësore. Për shembull, deri në momentin që të hyjë në fuqi TSI-ja e zakonshme për lokomotivat, ato përfshihen në objektin e mjeteve që nuk janë në përputhje me TSI-në, edhe pse mund të jenë në përputhje me TSI-të e tjera përkatëse që janë në fuqi në momentin kur ato janë vendosur në shërbim.

44. Nëse në një TSI nuk mund të mbulohen shprehimisht disa aspekte të caktuara teknike që përkohë me kërkesat thelbësore, ato identifikohen në një shtojcë të TSI-së si pika të hapura. Kur një mjet në përputhje me TSI-në është autorizuar më parë në një shtet anëtar, autorizimet shtesë duhet të marrin në konsideratë vetëm ato pika të hapura që lidhen me përputhshmërinë teknike mes mjetit dhe rrjetit.

45. Lista e parametrave që duhet të kontrollohen në lidhje me vendosjen në shërbim të mjeteve që nuk janë në përputhje me TSI-në është element thelbësor për arritjen e ndërveprimit të sistemeve hekurudhore, veçanërisht në lidhje me mjetet ekzistuese. Në këtë listë merret në konsideratë përvoja e një numri të kufizuar rrjetesh. Për rrjedhojë, është e nevojshme që Agjencia të rishikojë parametrat në shtojcën VII dhe t'i japë Komisionit rekomandimet që i konsideron të përshtatshme.

46. Procedura e verifikimit "EC" duhet të bazohet në TSI-të. Këto TSI janë objekt i dispozitave të nenit 18 të direktivës 93/38/KEE. Organet e notifikuara përgjegjëse për shqyrtimin e procedurave të vlerësimit të konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve, së bashku me procedurën për vlerësimin e nënsistemeve, veçanërisht në mungesë të kushteve teknike evropiane, duhet të koordinojnë vendimet e tyre sa më nga afër të jetë e mundur.

47. Organet e notifikuara duhet të jenë të organizuara në mënyrë të tillë që të plotësojnë kriteret që zbatohen për këto lloj organesh në të gjithë sektorët e qasjes së re ndaj harmonizimit teknik dhe verifikimit të konformitetit, veçanërisht kriteret që lidhen me pavarësinë dhe kompetencat.

48. TSI-të rishikohen në intervale të rregullta. Kur zbulohen gabime, duhet të krijohet një procedurë e shpejtë e posaçme në mënyrë të tillë që të miratohet fillimisht një korrigjim i përkohshëm në kontekstin e një komiteti dhe më pas të publikohet nga Agjencia. Kjo do të lejojë përdorimin e hershëm të këtij korrigjimi nga të gjithë aktorët, duke përfshirë edhe industrinë, organet dhe autoritetet e notifikuara në pritje që Komisioni të kryejë rishikimin zyrtar të TSI-së. Duhet të përdoret termi "opinion teknik" në mënyrë që kjo të mos ngatërrohet me korrigjimin zyrtar të Komisionit. Kjo procedurë është në përputhje me autorizimin e miratuar nga Komisioni në Vendimin, datë 13 korrik 2007, "Për autorizimin kuadër që i jepet Agjencisë Evropiane Hekurudhore për kryerjen e disa veprimtarive që mbulojnë nga Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE". Megjithatë, nëse TSI-ja duhet të ndryshohet për shkak të ndonjë gabimi të rëndësishëm ose kritik, duhet të zbatohet një procedurë rishikimi.

49. Përkufizimi i mbajtësit duhet të jetë sa më i përafërt me përkufizimin e përdorur në Konventën e vitit 1999 në lidhje me Transportin Ndërkombëtar Hekurudhorë (COTIF). Shumë subjekte mund të identifikohen si mbajtës të një mjeti, si për shembull pronari, një shoqëri që ushtron aktivitetin me një flotë vagonësh, një shoqëri që merr me qira mjete nga një sipërmarrje hekurudhore, një sipërmarrje hekurudhore ose një administrator infrastrukture që përdor mjetet për të mbajtur infrastrukturën e vet. Këto subjekte kanë kontroll mbi mjetin me qëllim përdorimin e tij si mjet transporti nga sipërmarrja hekurudhore dhe administratorët e infrastrukturës. Për të shmangur çdo dyshim, mbajtësi duhet të identifikohet qartë në regjistrat kombëtar të mjeteve.

50. Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj direktive duhet të miratohen në përputhje me vendimin 1999/468/KE të Këshillit, datë 28 qershor 1999, që parashtron procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese që i delegohen Komisionit<sup>14</sup>.

51. Komisioni duhet të ketë në veçanti kompetencat për të miratuar dhe përditësuar TSI-të. Duke qenë se ato masa kanë objekt të përgjithshëm dhe janë projektuar për të ndryshuar elemente jothelbësore të kësaj direktive, ndër të tjera duke e plotësuar atë me elemente të reja



jothelbësore, ato duhet të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore sipas shqyrtimit të imtësishëm të parashikuar në nenin 5a të vendimit 1999/468/KE.

52. Kur, për arsye të domosdoshme urgjente, nuk mund të arrihen afatet kohore për procedurën rregullatore të shqyrtimit të imtësishëm, Komisioni duhet të jetë në gjendje të zbatojë procedurën e emergjencës të parashikuar në nenin 5a, paragrafi 6 të Vendimit 1999/468/KE për miratimin e masave të projektuara për të ndryshuar elemente jo-thelbësorë të kësaj Direktive duke e plotësuar atë me TSI ose ndryshime të tyre.

53. Meqenëse objektivi i kësaj direktive, përkatësisht ndërveprimi me sistemin hekurudhor në shkallë të gjerë të Bashkimit Evropian, nuk mund të arrihet plotësisht nga shtetet anëtare, duke vepruar të vetme, pasi asnjë shtet anëtar nuk është në pozitat e duhura për të marrë masat e nevojshme për të arritur këtë ndërveprim dhe, rrjedhimisht, mund të arrihet më mirë në nivel BE-je, kjo e fundit mund të miratojë masa në përputhje me parimin e subsidiaritetit, siç përcaktohet në nenin 5 të traktatit. Në përputhje me parimin e proporcionalitetit, sipas përcaktimit në atë nen, direktiva nuk shkon përtej asaj që është e nevojshme për arritjen e këtij objektivi.

54. Në përputhje me paragrafin 34 të marrëveshjes ndërinstucionale për hartim më të mirë të legjislacionit<sup>15</sup>, shtetet anëtare nxiten që të hartojnë për veten e tyre dhe në interes të BE-së, tabela që ilustronë, aq sa është e mundur, përputhshmërinë ndërmjet kësaj direktive dhe masave për transpozim dhe t'i bëjnë ato publike.

55. Detyrimi për transpozimin e kësaj direktive në të drejtën e brendshme duhet të kufizohet në ato dispozita që përfaqësojnë një ndryshim thelbësor krahasuar me direktiva të mëparshme. Detyrimi për transpozimin e dispozitave të pandryshuara, lind nga direktivat e mëparshme.

56. Për rrjedhojë, neni 14 i Direktivës 2004/49/KE dhe Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE duhet të shfuqizohen,

**MIRATOJNË KËTË DIREKTIVË:**

**KREU I**

**DISPOZITA TË PËRGJITHSHME**

**Neni 1**

**Qëllimi dhe fusha e zbatimit**

1. Kjo direktivë përcakton kushtet që duhet të plotësohen për të arritur ndërveprimin brenda sistemit hekurudhor të BE-së, në përputhje me dispozitat e Direktivës 2004/49/KE. Këto kushte kanë të bëjnë me projektimin, ndërtimin, vendosjen në shërbim, ristrukturimin, rinovimin, operimin dhe mirëmbajtjen e pjesëve të këtij sistemi, si dhe me kualifikimet profesionale dhe kushtet shëndetësore dhe të sigurisë së stafit që kontribuon për funksionimin dhe mirëmbajtjen e tij.

2. Ndjekja e këtij objektivi duhet të sjellë përcaktimin e një niveli optimal të harmonizimit teknik dhe duhet të bëjë të mundur:

a) lehtësimin, përmirësimin dhe zhvillimin e shërbimeve të transportit hekurudhor ndërkombëtar brenda Bashkimit Evropian dhe me vende të treta;

b) dhënien e kontributit për krijimin progresiv të tregut të brendshëm të pajisjeve dhe shërbimeve për ndërtimin, rinovimin, ristrukturimin dhe funksionimin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit Evropian;

c) dhënien e kontributit për ndërveprimin e sistemit hekurudhor brenda Bashkimit Evropian.

3. Shtetet anëtare mund të përjashtojnë masat e miratuara për zbatimin e kësaj Direktive:

a) metrotë, tramvajet dhe sistemet e tjera të lehta hekurudhore;

b) rrjetet që janë të ndarë nga ana funksionale nga pjesa tjetër e sistemit hekurudhor, dhe janë të destinuara vetëm për funksionimin e shërbimeve lokale, urbane ose periferike, si dhe sipërmarrjet hekurudhore që operojnë vetëm në këto rrjete;

c) infrastrukturat hekurudhore në pronësi private dhe mjetet që përdoren ekskluzivisht në këtë infrastrukturë dhe vetëm për nevojat vetjake të zotëruesit të tyre;

d) infrastrukturat dhe mjetet vetëm për përdorim vendas, për qëllime historike apo turistike.

4. Fusha e veprimit të TSI-ve duhet të zgjerohet në mënyrë progresive për të gjithë sistemin hekurudhor, në përputhje me nenin 8, duke përfshirë aksesin e binarëve në terminale dhe në ambientet kryesore të porteve në shërbim real ose të mundshëm të më shumë se një përdoruesi, pa cenuar derogimet për zbatimin e TSI-ve të renditura në nenin 9.

Neni 2

### **Përkufizime**

Për qëllimet e kësaj direktive:

a) "sistem hekurudhor trans-evropian" janë sistemet hekurudhore transevropiane të zakonshme dhe të shpejtësisë së lartë, të përcaktuara në shtojcën I, pikat 1 dhe 2, përkatësisht;

b) "ndërveprim" është aftësia e sistemit hekurudhor për të lejuar lëvizjen e sigurt dhe të pandërprerë të trenave që përmbushin nivelet e kërkuara të performancës. Kjo aftësi varet nga të gjitha kushtet rregullatore, teknike dhe operacionale që duhet të plotësohen për të përmbushur kërkesat thelbësore;

c) "mjet" është një mjet hekurudhor që qarkullon mbi rrotat e veta në vijat hekurudhore, me ose pa tërheqje. Mjeti përbëhet nga një ose më shumë nënsisteme strukturore dhe funksionale ose pjesë të këtyre nënsistemeve;

d) "rrjet" janë të gjitha linjat, stacionet, terminalët dhe të gjitha llojet e pajisjeve fikse të nevojshme për të garantuar funksionimin e sigurt dhe të pandërprerë të sistemit hekurudhor;

e) "nënsistem" është rezultati i ndarjes së sistemit hekurudhor, siç përcaktohet në shtojcën II. Këto nënsisteme, për të cilat duhet të përcaktohen kërkesat thelbësore, mund të jenë strukturore ose funksionale;

f) "përbërësit e ndërveprimit" është çdo përbërës elementar, grup përbërësish, disa pjesë ose një tërësi pjesësh të pajimeve të përfshira ose që synohen për t'u përfshirë në një nënsistem, nga të cilët varet direkt ose indirekt ndërveprimi i sistemit hekurudhor. Koncepti i "përbërësit" mbulon edhe objektet materiale dhe jo materiale, si p.sh. softuerët;

g) "kërkesa thelbësore" janë të gjitha kushtet e përcaktuara në shtojcën III, të cilat duhet të plotësohen nga sistemi hekurudhor, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprimit, duke përfshirë edhe elementët bashkues të nënsistemeve;

h) "kusht teknik evropian" është një kusht teknik i përbashkët, një miratim teknik evropian ose një standard kombëtar që transponon një standard evropian, siç përcaktohet në shtojcën XXI të Direktivës 2004/17/KE;

i) "kushtet teknike të ndërveprimit" (TSI) janë specifikimet e miratuara në përputhje me këtë direktivë që mbulojnë çdo nënsistem apo pjesë të një nënsistemi, me qëllim përmbushjen e kërkesave thelbësore dhe për të siguruar ndërveprimin e sistemit hekurudhor;

j) "organet e notifikuara" janë organet përgjegjëse për të vlerësuar konformitetin ose përshtatshmërinë për përdorim të përbërësve të ndërveprimit ose për vlerësimin e procedurës "EC" për verifikimin e nënsistemeve;

k) "parametrat bazë" është çdo kusht rregullator, teknik ose operacional kritik për ndërveprimin dhe i specifikuar në TSI-të përkatëse;

l) "rast specifik" është çdo pjesë e sistemit hekurudhor që ka nevojë për dispozita të veçanta në TSI, të përkohshme ose të përhershme, për shkak të kufizimeve gjeografike, topografike ose mjedisore urbane ose ato që prekin përputhshmërinë me sistemin ekzistues. Kjo përfshin veçanërisht linjat hekurudhore dhe rrjetet e izoluara nga pjesa tjetër e BE-së, hapësirën e ngarkimit, gjerësinë e vijave hekurudhore ose hapësirën mes shinave dhe mjeteve të destinuara vetëm për përdorim lokal, rajonal ose historik, si dhe mjeteve me origjinë nga ose të destinuara për vendet e treta;

m) "ristrukturim" është çdo punim i modifikimit të rëndësishëm në një nënsistem ose pjesë të nënsistemit, i cili përmirëson performancën e përgjithshme të nënsistemit;

n) "renovim" është çdo punim i zëvendësimit të rëndësishëm në nënsistem ose pjesë të nënsistemit, i cili nuk ndryshon performancën e përgjithshme të nënsistemit;

o) "sistem hekurudhor ekzistues" është struktura e përbërë nga linjat dhe instalimet fikse të sistemit hekurudhor ekzistues, si dhe mjetet e të gjitha kategorive dhe origjinave që qarkullojnë në atë infrastrukturë;

p) "zëvendësimi në kuadrin e mirëmbajtjes" është çdo zëvendësim i përbërësve me pjesë që kanë funksion dhe performancë identike në kuadër të mirëmbajtjes parandaluese dhe korrigjuese;

q) "vendosje në shërbim" janë të gjitha operacionet e përdorura për vendosjen e një nënsistemi ose mjeti në gjendjen e punës për të cilën është projektuar;

r) "subjekt kontraktor" është çdo subjekt privat ose publik, i cili urdhëron hartimin dhe/ose ndërtimin, rinovimin apo ristrukturimin e një nënsistemi. Ky subjekt mund të jetë një sipërmarrje hekurudhore, një administrator infrastrukture ose një mbajtës, ose zotëruesi i koncesionit përgjegjës për realizimin e një projekti;

s) "mbajtës" është personi ose subjekti i cili, si zotërues i një mjeti ose si një person që gëzon të drejtën për ta përdorur atë, e shfrytëzon mjetin si një mjet transporti dhe është i regjistruar si i tillë në regjistrin kombëtar të mjeteve të përmendur në nenin 33;

t) "projekt në fazë të avancuar zhvillimi" është çdo projekt, planifikimi dhe ndërtimi i të cilit ka arritur në atë nivel ku ndryshimi i specifikimeve teknike është i papranueshëm. Kjo pengesë mund të jetë e një natyrë ligjore, kontraktuale, ekonomike, financiare, sociale ose mjedisore dhe duhet të argumentohet siç duhet;

u) "standard i harmonizuar" është çdo standard evropian i miratuar nga një prej organizmave evropianë të standardizimit të renditura në shtojcën I të Direktivës 98/34/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 22 qershor 1998, "Për përcaktimin e një procedure për dhënien e informacionit në fushën e standardeve dhe të rregulloreve teknike dhe të rregullave për shërbimet e shoqërisë së informacionit"<sup>16</sup>, në lidhje me një autorizim nga Komisioni të hartuar në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 6, paragrafi 3 të direktivës së përmendur më sipër, e cila, e vetme ose së bashku me standarde të tjera, ofron një zgjidhje për respektimin e dispozitave ligjore;

v) "autoriteti për sigurinë kombëtare" është autoriteti i sigurisë i përcaktuar në nenin 3, germa "g" të Direktivës 2004/49/KE;

w) "tip" është një tip mjeti që përcakton karakteristikat bazë të projektimit të mjetit të mbuluar nga një certifikatë ekzaminimi i një tipi të vetëm, të përshkruar në modulën B të Vendimit 93/465/KEE;

x) "seri" janë disa mjete identike të një tipi dizajni;

y) "Agjenci" është Agjencia Evropiane për Hekurudhat, siç përcaktohet në Rregulloren (KE) nr. 881/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 29 prill 2004 "Për krijimin e Agjencisë së Bashkimit Evropian për Hekurudhat" (Rregullorja e Agjencisë)<sup>17</sup>;

z) "subjekt përgjegjës për mirëmbajtjen" është subjekti përgjegjës për mirëmbajtjen e një mjeti, dhe i regjistruar si i tillë në regjistrin kombëtar të mjeteve.

### Neni 3

#### **Përputhshmëria e përgjithshme**

1. Kjo direktivë parashikon dispozita që lidhen, për çdo nënsistem, me përbërësit e ndërveprimit, elementët bashkues të nënsistemeve dhe procedurat e kushtet e përputhshmërisë së përgjithshme të sistemit hekurudhor, të nevojshme për arritjen e ndërveprimit së saj.

2. Dispozitat e kësaj direktive zbatohen pa cenuar dispozita të tjera përkatëse të Bashkimit Evropian. Megjithatë, në rastin e përbërësve të ndërveprimit, duke përfshirë edhe elementët bashkues të nënsistemeve, përputhshmëria me kërkesat thelbësore të kësaj direktive mund të kërkojë përdorimin e kushteve evropiane të veçanta të hartuara për këtë qëllim.

### Neni 4

#### **Kërkesat thelbësore**

1. Sistemi hekurudhor, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprimit, duke përfshirë edhe elementët bashkues të nënsistemeve, duhet të përmbushin kërkesat thelbësore përkatëse.

2. Kushtet e tjera teknike të përmendura në nenin 34 të Direktivës 2004/17/KE, të cilat nevojiten për të plotësuar kushtet teknike evropiane ose standarde të tjera që përdoren brenda BE-së, nuk duhet të bien ndesh me kërkesat thelbësore.

## KREU II

### KUSHTET TEKNIKE TË NDËRVEPRIMIT

### Neni 5

#### **Përmbajtja e TSI-ve**

1. Çdo nënsistem duhet të mbulohet nga një TSI. Kur është e nevojshme, një nënsistem mund të mbulohet nga disa TSI dhe një TSI mund të mbulojë disa nënsisteme. Vendimi për hartimin apo rishikimin e një TSI-je dhe zgjedhja e fushëveprimit teknik ose gjeografik kërkon një autorizim në përputhje me nenin 6, paragrafi 1.

2. Nënsistemet duhet të jenë në përputhje me TSI-të në fuqi në momentin kur vendosen në shërbim, ristrukturohen ose rinovohen, në përputhje me këtë direktivë; kjo përputhshmëri duhet të ruhet në mënyrë të përhershme ndërkohë që çdo nënsistem është në përdorim.

3. Deri në masën e nevojshme për përmbushjen e objektivave të përmendura në nenin 1, çdo TSI:

a) përcakton qëllimin e saj (pjesë të rrjetit ose mjetet e përmendura në shtojcën I; nënsistemin ose pjesë të nënsistemit të përmendur në shtojcën II);

b) përcakton kërkesat thelbësore për çdo nënsistem përkatës dhe elementët bashkues me nënsistemet e tjera;

c) përcakton kushtet teknike dhe funksionale që duhet të përmbushë nënsistemi dhe elementët bashkues me nënsistemet e tjera. Nëse është e nevojshme, këto specifikime mund të ndryshojnë në bazë të përdorimit të nënsistemit, për shembull, sipas kategorive të linjës, shpërndarës dhe/ose mjeteve, të parashikuara në shtojcën I;

d) përcakton përbërësit e ndërveprimit dhe elementët bashkues të nënsistemeve që duhet të mbulohen nga kushtet teknike evropiane, duke përfshirë standardet evropiane, të cilat janë të nevojshme për arritjen e ndërveprimit brenda sistemit hekurudhor;

e) përcakton, për çdo rast të marrë në shqyrtim, procedurat që do të përdoren për të vlerësuar konformitetin ose përshtatshmërinë për përdorim të përbërësve të ndërveprimit, nga njëra anë, apo verifikimin "EC" të nënsistemeve, nga ana tjetër. Këto procedura duhet të bazohen në modulet e përcaktuara në Vendimin 93/465/KEE;

f) tregon strategjinë për zbatimin e TSI-ve. Në mënyrë të veçantë, është e nevojshme të përcaktojnë fazat që duhet të realizohen që të bëhet kalimi gradual nga gjendja ekzistuese në atë përfundimtare, në të cilën pajtueshmëria me TSI-të do të jetë normë;

g) tregon kualifikimet profesionale të stafit përkatës dhe kushtet e shëndetit dhe të sigurisë në punë, të nevojshme për operimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemit të mësipërm, si dhe për zbatimin e TSI-ve.

4. Çdo TSI hartohet në bazë të ekzaminimit të një nënsistemi ekzistues dhe vendos një nënsistem si objektiv, që mund të arrihet gradualisht brenda një periudhe të arsyeshme. Prandaj, miratimi i kushteve teknike të ndërveprimit (TSI) dhe pajtueshmëria me to do të çojë gradualisht në arritjen e ndërveprimit të sistemit hekurudhor.

5. TSI-të ruajnë siç duhet përputhshmërinë e sistemit ekzistues hekurudhor të çdo shteti anëtar. Me këtë objektivë, mund të parashikohen raste specifike për çdo TSI, si për rrjetin ashtu edhe për mjetet, ku vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet hapësirës së ngarkimit, gjerësisë së vijave hekurudhore ose hapësirës midis binarëve, si dhe mjeteve me origjinë ose të destinuara për në vendet e treta. Për çdo rast specifik, TSI-të duhet të citojnë rregullat zbatuese të elementëve të TSI-ve të shënuara në paragrafin 3, germa "c" deri në "g".

6. Në qoftë se disa aspekte teknike që korrespondojnë me kërkesat thelbësore nuk mund të mbulohen në mënyrë të qartë nga një kusht teknik i ndërveprimit (TSI), ato do të identifikohen qartë në një shtojcë të kushteve teknike të ndërveprimit (TSI) si pika të hapura. Për këto raste, zbatohet neni 17, paragrafi 3.

7. TSI-të nuk bëhen pengesë për vendimet e shteteve anëtare në lidhje me përdorimin e infrastrukturave për qarkullimin e mjeteve që nuk mbulohen nga TSI-të.

8. TSI-të mund të bëjnë referime të shprehura dhe të identifikuara qartë në standardet ose në specifikimet Evropiane ose ndërkombëtare, ose në dokumentet teknike të botuara nga Agjencia, kur kjo është shumë e nevojshme për të arritur objektivat e kësaj direktive. Në këtë

rast, këto standarde ose specifikime (ose pjesët përkatëse) ose dokumentet teknike duhet të konsiderohen si shtojca të TSI-së përkatëse dhe duhet të bëhen të detyrueshme nga momenti kur kjo TSI hyn në fuqi. Në mungesë të këtyre standardeve ose specifikimeve ose të dokumenteve teknike dhe në pritje të hartimit të tyre, mund të merren si referencë dokumente të tjera normative të identifikuara qartë; në këtë rast, kjo lidhet me dokumentet që janë lehtësisht të aksesueshme dhe të bëra publike.

## Neni 6

### **Miratimi, rishikimi dhe publikimi i TSI-ve**

1. Draft TSI-të dhe draft ndryshimet pasuese të këtyre TSI-ve hartohen nga Agjencia me autorizim nga Komisioni, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3 të kësaj direktive. Ato hartohen në përputhje me nenet 3 dhe 12 të Rregullores (KE) nr. 881/2004 dhe në bashkëpunim me palët e punës të përmendura në këto nene.

Masat e hartuara për të ndryshuar elemente jothelbësore të kësaj direktive duke e plotësuar atë me TSI ose me ndryshime të tyre, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore sipas shqyrtimit të imtësishëm, të përmendur në nenin 29, paragrafi 4.

Mbi bazën e arsyeve detyruese emergjente, Komisioni mund të përdorë procedurën e emergjencës të përmendur në nenin 29, paragrafi 5.

2. Agjencia është përgjegjëse për përgatitjen e rishikimit dhe përditësimin të TSI-ve dhe për hartimin e rekomandimeve drejtuar Komisionit, me qëllim marrjen në konsideratë të zhvillimeve të teknologjisë dhe të kërkesave të shoqërisë. Komisioni ia njofton këto rekomandime komitetit të përmendur në nenin 29.

3. Çdo draft TSI hartohet me dy faza.

E para, Agjencia identifikon parametrat bazë të TSI-së si dhe elementët bashkues të nënsistemeve dhe çdo rast tjetër specifik të nevojshëm. Për secilin nga këto parametra dhe elementë bashkues të nënsistemeve paraqiten zgjidhjet më të mira alternative të shoqëruara me argumente teknike dhe ekonomike.

E dyta, Agjencia harton TSI-në e parë në bazë të këtyre parametrave bazë. Sipas rastit, Agjencia merr parasysh progresin teknik, punë e standardizuar ekzistuese, palët ekzistuese të punës dhe punët kërkimore të njohura. Draft TSI-së duhet t'i bashkëngjitet një vlerësim i përgjithshëm i kostove dhe përfitimeve të parashikuara për zbatimin e TSI-ve; ky vlerësim duhet të tregojë ndikimin e mundshëm të të gjithë operatorëve dhe agjentëve ekonomikë të përfshirë.

4. Hartimi, miratimi dhe rishikimi i çdo TSI-je (duke përfshirë edhe parametrat bazë) merr në konsideratë kostot dhe përfitimet e parashikuara për të gjitha zgjidhjet teknike të marra në shqyrtim, së bashku me elementët bashkues të tyre, në mënyrë që të identifikohet dhe të vendoset në zbatim zgjidhja më e mirë. Shtetet anëtare marrin pjesë në këtë vlerësim duke vendosur në dispozicion të dhënat e nevojshme.

5. Komiteti i përmendur në nenin 29 informohet rregullisht për punën parapërgatitore për TSI-të. Gjatë kësaj pune Komisioni, me kërkesë të komitetit, mund të formulojë termat e referencës ose rekomandimet e dobishme në lidhje me projektimin e TSI-ve dhe analizën kosto-përfitim. Në veçanti, Komisioni, me kërkesë të një shteti anëtar, mund të kërkojë shqyrtimin e zgjidhjeve alternative dhe që vlerësimi i koston dhe përfitimeve të këtyre zgjidhjeve alternative të përcaktohet në raportin bashkëlidhur draftit të TSI-së.

6. Me miratimin e çdo TSI-je, vendoset data e hyrjes së saj në fuqi, në përputhje me procedurën rregullatore sipas shqyrtimit të imtësishëm, të përmendur në nenin 29, paragrafi 4. Kur duhet të vendosen në shërbim në të njëjtën kohë disa nënsisteme të ndryshme, për arsye të përputhshmërisë teknike, datat e hyrjes në fuqi të TSI-ve përkatëse duhet të jenë të njëjta.

7. Hartimi, miratimi dhe rishikimi i TSI-ve duhet të marrë në konsideratë opinionin e përdoruesve, për sa i përket karakteristikave që kanë ndikim të drejtpërdrejtë në kushtet në të cilave ata përdorin nënsistemet. Për këtë qëllim, Agjencia duhet të konsultohet me shoqata dhe organe përfaqësuese të përdoruesve, gjatë fazave të hartimit dhe rishikimit të TSI-ve. Bashkë me draft TSI-në, Agjencia duhet të bashkëngjisë një raport me rezultatet e këtij konsultimi.

Lista e shoqatave dhe organeve me të cilat bëhet konsultimi, hartohet nga Komisioni, pas konsultimeve me komitetin, në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 29, paragrafi 2, dhe mund të rishqyrtohet dhe të përditësohet me kërkesë të një shteti anëtar ose me iniciativë të Komisionit.

8. Hartimi, miratimi dhe rishikimi i TSI-ve duhet të marrë në konsideratë opinionin e parterëve socialë, për sa i përket kushteve të përmendura në nenin 5, paragrafi 3, germa "g".

Ndaj duhet të organizohen konsultime me partnerët socialë, përpara se draft TSI-ja t'i paraqitet për miratim ose rishikimin komitetit të përmendur në nenin 29.

Konsultimi me partnerët socialë realizohet në kontekstin e Komitetit të Dialogut Sektorial të ngritur në përputhje me Vendimin e Komisionit 98/500/KE, datë 20 maj 1998, "Për krijimin e Komiteteve të Dialogut Sektorial që nxisin dialogun mes partnerëve socialë në nivel evropian"<sup>18</sup>. Partnerët socialë japin opinionin e tyre brenda tre muajve.

9. Kur rishikimi i një TSI-je rezulton në ndryshim të kërkesave, versioni i TSI-së së re duhet të garantojë përputhshmërinë me nënsistemet e vëna në shërbim në përputhje me versionet e mëparshme të TSI-së.

Në rastin kur për arsye sigurie dhe ndërveprimi, të argumentuara siç duhet, nevojiten autorizime të reja, rinovime ose ristrukturime të këtyre nënsistemeve, afatet e tyre përkatëse duhet të vendosen ose në TSI ose nga shtetet anëtare, kur është e mundur.

10. Komisioni i boton TSI-të në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 7

**Mangësitë e TSI-ve**



1. Nëse pas miratimit rezulton se një TSI nuk i përmbush plotësisht kërkesat thelbësore, mund të bëhet konsultim me komitetin e përmendur në nenin 29, me kërkesë të një shteti anëtar ose me iniciativë të Komisionit.

Komisioni mund të kërkojë një opinion teknik nga Agjencia. Komisioni, me përfshirjen e komitetit, analizon këtë opinion teknik.

2. Nëse TSI-ja duhet të ndryshohet për shkak të ndonjë gabimi të vogël dhe kjo nuk e justifikon kryerjen e një rishikimi të menjëhershëm, Komisioni mund të rekomandojë që opinionin teknik të përdoret në pritje të rishikimit të TSI-së, në përputhje me nenin 6, paragrafi 1. Në këtë rast, Agjencia publikon këtë opinion teknik.

3. Nëse TSI-ja duhet të ndryshohet për shkak të ndonjë gabimi të rëndësishëm ose kritik, procedura e rishikimit e përmendur në nenin 6, paragrafi 1 duhet të zbatohet menjëherë.

## Neni 8

### **Zgjerimi i fushëveprimit të TSI-së**

1. Komisioni miraton, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3, një ose më shumë autorizime që synojnë hartimin e TSI-ve të reja dhe/ose rishikimin e TSI-ve të miratuara, me qëllim përfshirjen e linjave dhe mjeteve të papërfshira më parë.

2. Autorizimi i parë duhet të cilësojë grupin e parë të TSI-ve të reja dhe/ose ndryshimeve të TSI-ve që duhet të miratohen deri në janarin e vitit 2012, pa cenuar nenin 5, paragrafi 5, në lidhje me mundësinë e parashikimit të rasteve specifike dhe pa cenuar nenin 9, duke lejuar derogime në rrethana të veçanta. Autorizimi i parë do të hartohet në bazë të rekomandimeve nga Agjencia, me qëllim përcaktimin e TSI-ve të reja që duhet të zhvillohen dhe/ose TSI-ve ekzistuese që duhet të ndryshohen në bazë të kosto-efiçencës së pritshme të çdo mase të propozuar dhe në bazë të parimit të proporcionalitetit të masave që duhet të merren në nivel Bashkimi Evropian. Për këtë qëllim, duhet të shqyrtohet siç duhet shtojca I, pika 4 dhe balanca e nevojshme mes objektivave të qarkullimit të pandërprerë të trenave dhe të harmonizimit teknik, nga njëra anë, dhe nivelit të trafikut trans evropian, kombëtar, rajonal ose lokal, nga ana tjetër.

3. Deri në momentin që të hyjë në fuqi zgjerimi i fushëveprimit të TSI-ve, i cili do të mbulojë të gjithë rrjetin hekurudhor:

a) autorizimet për vendosjen në shërbim

— të mjeteve dhe nënsistemeve kontroll-komanda dhe sinjalizimi te kabina e komandimit të mjeteve hekurudhore, që duhet të përdoren të paktën pjesërisht në një pjesë të rrjetit që ende nuk është përfshirë në fushëveprimin e TSI-ve, në lidhje me atë pjesë të rrjetit,

— të nënsistemeve: infrastruktura, energjia dhe kontroll-komanda dhe sinjalizimi anash vijave hekurudhore, në ato pjesë të rrjetit që ende nuk janë përfshirë në fushëveprimin e TSI-ve,

duhet të jepen në përputhje me rregullat kombëtare të përmendura në nenin 8 të Direktivës 2004/49/KE, ose, sipas rastit, në nenin 17, paragrafi 3 të kësaj Direktive;

b) autorizimet për vendosjen në shërbim të mjeteve që do të përdoren në mënyrë të rastësishme në atë pjesë të rrjetit që ende nuk është përfshirë në fushëveprimin e TSI-ve, duhet të jepen, për atë pjesë të rrjetit, në përputhje me nenet 21 deri në 27 dhe me rregullat kombëtare të përmendura në nenin 8 të Direktivës 2004/49/KE, ose, sipas rastit, në nenin 17, paragrafi 3 të kësaj direktive.

4. Një shtet anëtar nuk duhet të zbatojë TSI-të e reja ose të rishikuara, të miratuara në përputhje me paragrafin 2, në rastin e projekteve që janë në një fazë të avancuar të zhvillimit ose që janë objekt i një kontrate që është duke u realizuar në momentin e publikimit të grupeve përkatëse të TSI-ve.

## Neni 9

### **Derogimet**

1. Në mungesë të rasteve specifike përkatëse, shtetet anëtare lejohen të mos zbatojë një ose më shumë TSI, në përputhje me këtë nen, në rastet e mëposhtme:

a) për një nënsistem të ri të propozuar, për rinovimin ose ristrukturimin e një nënsistemi ekzistues, ose për çdo element të përmendur në nenin 1, paragrafi 1, që është në një fazë të avancuar të zhvillimit ose objekt i një kontrate që është duke u realizuar në momentin e publikimit të këtyre TSI-ve;

b) për çdo projekt që lidhet me rinovimin ose ristrukturimin e një nënsistemi ekzistues kur hapësira e ngarkimit, gjerësia e vijave hekurudhore, hapësira midis binarëve ose tensioni elektrik i përcaktuar në këto TSI nuk përputhet me ato të nënsistemit ekzistues;

c) për një nënsistem të ri të propozuar ose për rinovimin apo ristrukturimin e një nënsistemi ekzistues në territorin e atij shteti anëtar, në rastin kur rrjeti hekurudhor është i ndarë ose i izoluar me det ose i ndarë, për shkak të kushteve specifike gjeografike, nga rrjeti hekurudhor i pjesës tjetër të Bashkimit Evropian;

d) për çdo rinovim të propozuar, zgjerim ose ristrukturim të nënsistemit ekzistues, kur zbatimi i këtyre TSI-ve do të komprometonte qëndrueshmërinë ekonomike të projektit dhe/ose pajtueshmërinë e sistemit hekurudhor në atë shtet anëtar;

e) kur, pas një aksidenti ose një fatkeqësie natyrore, kushtet ekonomike apo teknike për rikthimin e shpejtë të rrjetit në gjendjen e mëparshme nuk lejojnë zbatimin e plotë apo të pjesshëm të TSI-ve përkatëse;

f) për mjete që vijnë nga ose që shkojnë drejt vendeve të treta, gjerësia e vijave hekurudhore të të cilave është e ndryshme nga ajo e rrjetit kryesor hekurudhor brenda Bashkimit Evropian.

2. Në rastet e përmendura në paragrafin 1, shtetet anëtare në fjalë i përcjellin Komisionit një dosje që përmban informacionin e përcaktuar në shtojcën IX. Komisioni analizon masat e propozuara nga shteti anëtar dhe informon komitetin e përmendur në nenin 29.

3. Në rastin e përmendur në paragrafin 1, germa "a", brenda një viti nga hyrja në fuqi e çdo TSI-je, çdo shtet anëtar i komunikon Komisionit listën e projekteve që po zhvillohen brenda territorit të tij dhe që janë në fazë të avancuar zhvillimi.

4. Në rastet e përmendura në paragrafin 1, gjerat "a", "c" dhe "e", Komisioni kontrollon nëse dosja është në përputhje dhe informon shtetin anëtar për rezultatet e analizës së tij. Kur është e nevojshme, duhet të hartohet një rekomandim në lidhje me specifikimet që duhet të zbatohen. Shteti anëtar mund të zbatojë pa vonesë dispozita alternative të përmendura në shtojcën IX.

5. Në rastet e përmendura në paragrafin 1, germa "b", "d" dhe "f", Komisioni vendos, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3, nëse duhet të pranohet kërkesën për derogim. Në rastin e përmendur në paragrafin 1, germa "b", vendimi i Komisionit nuk duhet të mbulojë hapësirat e ngarkimit dhe gjerësinë e vijave hekurudhore. Komisioni jep vendimin e tij brenda gjashtë muajve nga paraqitja e kërkesës së shoqëruar me dosjen e plotë. Në mungesë të këtij vendimi, kërkesa konsiderohet si e pranuar. Në pritje të vendimit të Komisionit, në rastin e përmendur në paragrafin 1, germa "f", një shtet anëtar mund të zbatojë dispozitat alternative të përmendura në shtojcën IX.

6. Të gjitha shtetet anëtare duhet të informohen për rezultatet e analizave dhe për rezultatet e procedurës së përcaktuar në paragrafët 4 dhe 5.

### KREU III

#### PËRBËRËSIT E NDËRVEPRIMIT

##### Neni 10

#### **Vendosja në treg e përbërësve të ndërveprimit**

1. Shtetet anëtare ndërmarrin të gjitha hapat e nevojshme për të garantuar që përbërësit e ndërveprimit:

a) të vendosen në treg vetëm nëse mundësojnë ndërveprimin brenda sistemit hekurudhor dhe në të njëjtën kohë plotësojnë kërkesat thelbësore;

b) të përdoren në fushën e tyre të synuar të përdorimit dhe të instalohen dhe mirëmbahen në mënyrë të përshtatshme.

Këto dispozita nuk duhet të pengojnë vendosjen në treg të këtyre përbërësve për aplikime të tjera.

2. Shtetet anëtare nuk mund të ndalojnë, kufizojnë ose pengojnë vendosjen në treg, në territorin e tyre dhe në bazë të kësaj Direktive, të përbërësve të ndërveprimit për përdorim në sistemin hekurudhor, kur ato janë në përputhje me këtë direktivë. Veçanërisht, ata nuk mund të kërkojnë kontrolle që janë kryer më parë si pjesë e procedurës së deklaratës "EC" të konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, komponentët e të cilëve përcaktohen në shtojcën IV.

## Neni 11

### **Konformiteti ose përshtatshmëria për përdorim**

1. Përbërësit e ndërveprimit, të cilët janë të pajisur me deklaratën "EC" të konformitetit ose të përshtatshmërisë për përdorim, duhet të konsiderohen nga shtetet anëtare se përmbushin kërkesat thelbësore të kësaj direktive.

2. Të gjithë përbërësit e ndërveprimit i nënshtrohen procedurës së vlerësimit të konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorim, të përcaktuar në TSI-në përkatëse dhe duhet të shoqërohen me certifikatën përkatëse.

3. Një përbërës ndërveprimit konsiderohet nga shtetet anëtare se i përmbush kërkesat thelbësore, vetëm nëse ky përbërës plotëson kushtet e përcaktuara në TSI-në përkatëse ose kushtet teknike evropiane të hartuara për përmbushjen e këtyre kushteve.

4. Pjesët e këmbimit të nënsistemeve të vendosura në shërbim përpara hyrjes në fuqi të TSI-së përkatëse, mund të instalohen në këto nënsisteme pa qenë nevoja t'i nënshtrohen procedurës së përmendur në paragrafin 2.

5. TSI-të mund të parashikojnë një periudhë tranzicioni për produktet hekurudhore të identifikuar nga këto TSI si përbërës ndërveprimi të vendosur në treg përpara hyrjes në fuqi të TSI-ve. Këta përbërës duhet të përmbushin kërkesat e nenit 10, paragrafi 1.

## Neni 12

### **Mospërputhshmëria e kushteve teknike evropiane me kërkesat thelbësore**

Kur një shtet anëtar ose Komisioni mendon se kushtet teknike evropiane të përdorura drejtpërdrejtë ose tërthorazi për përmbushjen e objektivave të kësaj direktive nuk plotësojnë kërkesat thelbësore, kjo gjë i komunikohet komitetit të përmendur në nenin 29 dhe Komisioni duhet të miratojë masat më të përshtatshme, të cilat janë:

a) tërheqja e pjesshme ose e plotë e specifikimeve nga publikimet që i përmbajnë ato, ose ndryshimi i tyre, pas konsultimit me Komitetin e krijuar me Direktivën 98/34/KE, kur bëhet fjalë për standarde evropiane, ose

b) rishikimi i TSI-ve në përputhje me nenin 7.

## Neni 13

### **Procedura për deklaratën "EC" të konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim**

1. Për të hartuar deklaratën "EC" të konformitetit ose të përshtatshmërisë për përdorim të një përbërësi të ndërveprimit, prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i regjistruar në BE duhet të zbatojë dispozitat e përcaktuara në TSI-të përkatëse.

2. Kur kërkohet në TSI-në përkatëse, vlerësimi i konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim i një përbërësi të ndërveprimit duhet të kryhet nga organi i notifikuar ku ka dorëzuar aplikimin prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i regjistruar në BE.

3. Nëse përbërësit e ndërveprimit u nënshtrohen direktivave të tjera të Bashkimit Evropian që mbulojnë aspekte të tjera, deklarata "EC" e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, në këto raste, përcakton se përbërësit e ndërveprimit përmbushin edhe kërkesat e këtyre direktivave të tjera.

4. Kur as prodhuesi dhe as përfaqësuesi i tij i autorizuar i regjistruar në BE nuk kanë përmbushur detyrimet e përcaktuara në paragrafët 1 dhe 3, këto detyrime duhet të përmbushen nga çdo person që vendos në treg përbërës të ndërveprimit. Të njëjtat detyrime vlejné për këdo që monton përbërës të ndërveprimit ose pjesë të tyre me origjina të ndryshme ose që prodhon përbërës të ndërveprimit për përdorim vetjak, për qëllimet e kësaj direktive.

5. Pa cenuar dispozitat e nenit 14:

a) në çdo rast, kur shteti anëtar konstaton se deklarata "EC" e konformitetit nuk është hartuar siç duhet, prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i regjistruar në BE duhet të kthejë në gjendje konformiteti përbërësin e ndërveprimit, nëse është e nevojshme, si dhe t'i japë fund kësaj shkeljeje, sipas kushteve të përcaktuara nga ai shtet anëtar;

b) në rastet kur vazhdon mungesa e konformitetit, shteti anëtar duhet të marrë të gjitha masat e duhura për të kufizuar ose ndaluar vendosjen në treg të përbërësit të ndërveprimit në fjalë ose për të bërë të mundur tërheqjen e tij nga tregu, në përputhje me procedurat e përcaktuara në nenin 14.

#### Neni 14

#### **Mospërputhshmëria e përbërësve të ndërveprimit me kërkesat thelbësore**

1. Kur një shtet anëtar konstaton se një përbërës i ndërveprimit që mbulohet nga deklarata "EC" e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim dhe i vendosur në treg, nuk mund të plotësojë kërkesat thelbësore kur përdoret sipas synimit të destinuar, ai merr të gjitha masat e nevojshme për kufizimin e fushëveprimit, ndalimin e përdorimit dhe tërheqjen e tij nga tregu. Shteti anëtar njofton menjëherë Komisionin për këto masa të marra dhe jep arsyet e vendimit të tij, duke cituar veçanërisht nëse kjo mospërputhje vjen si rezultat i:

a) mosplotësimi të kërkesave thelbësore;

b) zbatimit të gabuar të kushteve teknike evropiane kur zbatimi i këtyre kushteve mbështetet në to;

c) pamjaftueshmërisë së kushteve teknike evropiane.

2. Komisioni konsultohet sa më shpejt të jetë e mundur me palët përkatëse. Në rast se, pas konsultimit, Komisioni gjykon se zbatimi i masave është i justifikuar, atëherë ai njofton menjëherë shtetin anëtar që ka bërë njoftimin dhe shtetet e tjera anëtare. Në rast se, pas

konsultimit, Komisioni gjykon se zbatimi i masave nuk është i justifikuar, ai njofton menjëherë shtetin anëtar që ka bërë njoftimin dhe prodhuesin ose përfaqësuesin e tij të autorizuar të vendosur në Bashkimin Evropian. Kur vendimi i përmendur në paragrafin 1 justifikohet nga ekzistenca e një boshllëku në kushtet teknike evropiane, zbatohet procedura e përcaktuar në nenin 12.

3. Kur një përbërës i ndërveprimit që mban deklaratën "EC" të konformitetit nuk është i pajtueshëm, shteti anëtar kompetent merr masat e nevojshme kundër cildo personi që ka hartuar deklaratën dhe informon për këtë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare.

4. Komisioni sigurohet që shtetet anëtare të mbahen të informuara për ecurinë dhe rezultatet e kësaj procedure.

## KREU IV

### NËNSISTEMET

#### Neni 15

#### **Procedura për vendosjen në shërbim**

1. Pa cenuar kreun V, çdo shtet anëtar autorizon vendosjen në shërbim të nënsistemeve strukturore që përbëjnë sistemin hekurudhor, të cilat ndodhen ose përdoren brenda territorit të tyre.

Për këtë qëllim, shtetet anëtare marrin masat e nevojshme për të garantuar që këto nënsisteme të mund të vendosen në shërbim vetëm nëse janë projektuar, ndërtuar dhe instaluar në mënyrë të tillë që në momentin e integritit të tyre në sistemin hekurudhor të përmbushin kërkesat thelbësore të vendosura për to. Veçanërisht, ato kontrollojnë:

— përputhshmërinë teknike të këtyre nënsistemeve me sistemin ku ato do të integrohen,

— integrimin e sigurt të këtyre nënsistemeve në përputhje me nenet 4, paragrafi 3 dhe 6, paragrafi 3 të Direktivës 2004/49/KE.

2. Përpara se këto nënsisteme të vendosen në shërbim, çdo shtet anëtar duhet të kontrollojë nëse ato janë në përputhje, sipas rastit, me dispozitat përkatëse të TSI-së për përdorimin dhe mirëmbajtjen.

3. Pasi këto nënsisteme të vihen në shërbim, kryhen këto kontrolle për:

a) infrastrukturën, në kontekstin e dhënies dhe mbikëqyrjes së autorizimeve të sigurisë, sipas nenit 11 të Direktivës 2004/49/KE;

b) mjetet, në kontekstin e dhënies dhe mbikëqyrjes së certifikatave të sigurisë, sipas nenit 10 të Direktivës 2004/49/KE.

Për këtë qëllim, duhet të përdoren procedurat e vlerësimit dhe të verifikimit të përcaktuara në TSI-të përkatëse strukturore dhe funksionale.

#### Neni 16

### **Lëvizja e lirë e nënsistemeve**

Pa cenuar dispozitat e nenit 15, paragrafi 1, shtetet anëtare nuk mund të ndalojnë, kufizojnë ose pengojnë në territorin e tyre dhe për arsye që lidhen me këtë direktivë, ndërtimin, vendosjen në shërbim dhe funksionimin e nënsistemeve strukturore që përbëjnë sistemin hekurudhor, të cilat përmbushin kërkesat thelbësore. Veçanërisht, ato nuk mund të kërkojnë kontrolle të cilat janë kryer më parë:

— ose si pjesë e procedurës për nxjerrjen e deklaratës "EC" të verifikimit, përbërësit e të cilës përcaktohen në shtojcën V,

— ose në shtete të tjera anëtare, përpara dhe pas hyrjes në fuqi të kësaj direktive, me qëllim verifikimin e përputhshmërisë me kërkesa identike në kushte identike të funksionimit.

#### Neni 17

### **Përputhshmëria me TSI-të dhe rregullat kombëtare**

1. Një nënsistem strukturor i sistemit hekurudhor konsiderohet nga shtetet anëtare si ndërveprues dhe se i plotëson kërkesat thelbësore përkatëse, vetëm nëse është i mbuluar nga deklarata "EC" e verifikimit.

2. Verifikimi i ndërveprimit, në përputhje me kërkesat thelbësore, të një nënsistemi strukturor që përbën sistemin hekurudhor, duhet të kryhet duke iu referuar TSI-ve, kur ato ekzistojnë.

3. Shtetet anëtare hartojnë, për çdo nënsistem, një listë të rregullave teknike në përdorim për zbatimin e kërkesave thelbësore dhe ia përcjellin këtë listë Komisionit kur:

— nuk ekziston asnjë TSI përkatëse, ose

— është njoftuar një derogim sipas nenit 9, ose

— një rast specifik kërkon zbatimin e rregullave teknike që nuk janë të përfshira në TSI-në përkatëse.

Kjo listë njoftohet:

— sa herë që ndryshohet lista e rregullave teknike që, sipas nenit 16, paragrafi 3 të Direktivës 96/48/KE dhe nenit 16, paragrafi 3 të Direktivës 2001/16/KE, duhet të njoftohet deri më 30 prill 2005, ose

— pasi të jetë njoftuar derogimi, ose

— pas publikimit të TSI-së në fjalë.

Me këtë rast, shtetet anëtare përcaktojnë gjithashtu edhe organet përgjegjëse për kryerjen e procedurës së verifikimit të përmendur në nenin 18, në rastin e rregulloreve teknike.

Komisioni ia përcjell këtë informacion Agjencisë, e cila e publikon atë.

Shtetet anëtare vendosin në dispozicion tekstin e plotë të rregullave të njoftuara, me kërkesë të Komisionit. Për të parandaluar krijimin e pengesave të tjera, dhe me qëllim përparimin e klasifikimit të rregullave kombëtare në përputhje me nenin 27, Komisioni monitoron prezantimin e rregullave të reja nga shtetet anëtare. Nëse Komisioni gjykon se ky rregull i ri përbën një mënyrë diskriminimi arbitrar ose një kufizim të fshehur për operacionet e transportit hekurudhor mes shteteve anëtare, duhet të miratohet një vendim që i drejtohet shteteve anëtare në fjalë, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3.

Shtetet anëtare mund të vendosin të mos njoftojnë rregullat dhe kufizimet vetëm me natyrë vendore. Në këto raste, shtetet anëtare duhet t'i përmendin këto rregulla dhe kufizime në regjistrat e infrastrukturës, të përmendur në nenin 35.

Shtetet anëtare sigurohen që rregullat e detyrueshme teknike të publikohen dhe të vendosen në dispozicion për të gjithë administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore dhe kërkuesit e autorizimeve për vënien në shërbim, në një gjuhë të qartë që mund të kuptohet nga palët e interesuara.

## Neni 18

### **Procedura për hartimin e deklaratës "EC" të verifikimit**

1. Për të hartuar deklaratën "EC" të verifikimit, aplikuesi duhet të ftojë organet e notifikuar që ai vet ka përzgjedhur për këtë qëllim, që të zbatojnë procedurën e verifikimit "EC" të përmendur në shtojcën VI. Aplikuesi mund të jetë subjekti kontraktues ose prodhuesi, ose përfaqësuesi i autorizuar i tyre brenda Bashkimit Evropian.

2. Detyra e organit të notifikuar përgjegjës për verifikimin "EC" të një nënsistemi, fillon që në fazën e projektimit dhe mbulon të gjithë periudhën e prodhimit deri në fazën e pranimi, përpara se nënsistemi të vendoset në shërbim. Gjithashtu, ajo mbulon edhe verifikimin e elementëve bashkues të nënsistemit në fjalë me sistemin ku është integruar, në bazë të informacionit të disponueshëm në TSI-në përkatëse dhe në regjistrat e parashikuar në nenet 34 dhe 35.

3. Organi i notifikuar është përgjegjës për përpilimin e dosjes teknike që duhet të shoqërojë deklaratën "EC" të verifikimit. Kjo dosje teknike duhet të përmbajë të gjitha dokumentet e nevojshme që lidhen me karakteristikat e nënsistemit dhe, sipas rastit, të gjitha dokumentet që certifikojnë konformitetin e përbërësve të ndërveprimit. Gjithashtu, ajo duhet të përmbajë të gjithë elementët që lidhen me kushtet dhe kufizimet e përdorimit dhe me udhëzimet në lidhje me vendosjen në shërbim, monitorimin konstant ose rutinë, rregullimet dhe mirëmbajtjen.



4. Organi i notifikuar mund të lëshojë deklarata të ndërmjetme verifikimi që mbulojnë disa faza të caktuara të procedurës së verifikimit ose disa pjesë të caktuara të nënsistemit. Në këtë rast, zbatohet procedura e përcaktuar në shtojcën VI.

5. Nëse lejohet nga TSI-ja përkatëse, organi i notifikuar mund të lëshojë certifikata konformiteti për një seri nënsistemesh ose disa pjesë të caktuara të këtyre nënsistemeve.

## Neni 19

### **Mospërputhshmëria e nënsistemeve me kërkesat thelbësore**

1. Kur një shtet anëtar konstaton se një nënsistem strukturor që mbulohet nga deklarata "EC" e verifikimit e shoqëruar me dosjen teknike, nuk është plotësisht në përputhje me këtë direktivë dhe konkretisht nuk përmbush kërkesat thelbësore, ai mund të kërkojë që të kryhen kontrolle shtesë.

2. Shteti anëtar që bën këtë kërkesë informon menjëherë Komisionin për çdo kontroll shtesë të kërkuar dhe përcakton arsyet për këto kontrolle. Komisioni konsultohet me palët e interesuara.

3. Shteti anëtar që bën kërkesën deklaron nëse mospërputhja e plotë me këtë direktivë ka ndodhur për shkak të:

a) mospërputhjes me kërkesat thelbësore ose mospërputhjes me një TSI, ose zbatimit të gabuar të TSI-së. Në këtë rast, Komisioni informon menjëherë shtetin anëtar ku është rezident personi që ka hartuar deklaratën "EC" të verifikimit me gabime dhe i kërkon atij shteti anëtar të marrë masat e duhura;

b) pamjaftueshmërisë së një TSI-je. Në këtë rast, zbatohet procedura për ndryshimin e TSI-së e përmendur në nenin 7.

## Neni 20

### **Vendosja në shërbim e nënsistemeve ekzistuese pas rinovimit ose ristrukturimit**

1. Në rastin e rinovimit ose ristrukturimit, subjekti kontraktues ose prodhuesi duhet t'i dërgojë shtetit anëtar në fjalë një dosje ku përshkruhet projekti. Shteti anëtar shqyrton këtë dosje dhe, duke marrë parasysh strategjinë e zbatimit të cilësuar në TSI-në përkatëse, vendos nëse për zgjerimin e punimeve nevojitet një autorizim i ri për vendosjen në shërbim, brenda kuptimit të kësaj direktive.

Ky autorizim i ri për vendosjen në shërbim kërkohet sa herë që niveli i përgjithshëm i sigurisë së nënsistemit në fjalë, mund të ndikohet negativisht nga punët e parashikuara. Nëse nevojitet një autorizim i ri, shteti anëtar vendos se deri në çfarë mase duhet të zbatohen TSI-të për këtë projekt.

Shteti anëtar e merr këtë vendim jo më vonë se katër muaj pasi aplikuesi të ketë dorëzuar dosjen e plotë.

2. Kur nevojitet autorizim i ri dhe nëse TSI-ja nuk është zbatuar plotësisht, shtetet anëtare i njoftojnë Komisionit informacionet e mëposhtme:

— arsyen pse TSI-ja nuk është zbatuar plotësisht,

— karakteristikat teknike të zbatueshme në vend të TSI-së,

— organet përgjegjëse për zbatimin e procedurës së verifikimit të përmendur në nenin 18, në rastin e këtyre karakteristikave.

3. Komisioni ia përcjell informacionin e përmendur në paragrafin 2 Agjencisë, e cila e publikon atë.

## KREU V

### MJETET

#### Neni 21

#### **Autorizimi për vendosjen në punë të mjeteve**

1. Përpara se të përdoret në një rrjet, një mjet duhet të autorizohet për t'u vendosur në shërbim nga autoriteti kombëtar për sigurinë, i cili është përgjegjës për këtë rrjet, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë krye.

2. Një mjet në përputhje me TSI-në autorizohet në përputhje me nenet 22 ose 23.

3. Një mjet që nuk është në përputhje me TSI-në autorizohet në përputhje me nenet 24 ose 25.

4. Një mjet që është në përputhje me një tip të autorizuar, autorizohet në përputhje me nenin 26.

5. Autorizimi i dhënë nga një shtet anëtar është i vlefshëm në të gjitha shtetet anëtare, pa cenuar dispozitat e neneve 23 dhe 25, në lidhje me autorizimet shtesë. Shtetet anëtare duhet të bëjnë të qartë, duke miratuar disa rregulla specifike kombëtare ose përmes dispozitave kombëtare në zbatim të kësaj direktive, nëse nevojiten autorizime shtesë në përputhje me dispozitat përkatëse të nenit 23, në rastin e mjeteve që janë në përputhje me TSI-të ose me nenin 25 në rastin e mjeteve që nuk janë në përputhje me TSI-të.

6. Të gjitha aplikimet për autorizime për vendosjen në shërbim duhet të jenë objekt i një vendimi nga autoriteti kompetent kombëtar për sigurinë, sipas neneve 22 dhe 23 ose neneve 24 dhe 25. Autorizimet për vendosjen në shërbim mund të citojnë kushtet e përdorimit dhe kufizime të tjera.

7. Çdo vendim i dhënë nga një autoritet kompetent kombëtar për sigurinë që refuzon vendosjen në shërbim të një mjeti duhet të argumentohet siç duhet. Brenda një periudhe një mujore nga marrja e vendimit negativ, aplikuesi mund t'i kërkojë autoritetit kompetent kombëtar

për sigurinë të rishikojë vendimin për arsye të argumentuara siç duhet. Autoriteti kombëtar për sigurinë ka dy muaj kohë për të konfirmuar ose revokuar vendimin, duke filluar nga marrja e ankimit. Nëse vendimi refuzues konfirmohet, aplikuesi mund të kërkojë që organi i ankimit i përcaktuar nga shteti anëtar kompetent sipas nenit 17, paragrafi 3 të Direktivës 2004/49/KE të rishikojë vendimin për arsye të mbështetura siç duhet. Shtetet anëtare mund të caktojnë organin rregullator të ngritur në përputhje me nenin 30 të Direktivës 2001/14/KE për qëllime të kësaj procedure ankimimi.

8. Në mungesë të një vendimi nga autoriteti kompetent kombëtar për sigurinë, siç përmendet në nenet 23, paragrafi 7 dhe 25, paragrafi 5 brenda afatit kohor të parashikuar, vendosja në shërbim e mjetit në fjalë do të konsiderohet si e autorizuar pas periudhës tre mujore që fillon në fund të këtyre afateve kohore. Autorizimet e dhëna sipas këtij paragrafi janë të vlefshme vetëm për rrjetin, për të cilin autoriteti kompetent kombëtar për sigurinë nuk ka kthyer reagim brenda afatit kohor të parashikuar.

9. Një autoritet kompetent kombëtar që synon të revokojë një autorizim për vendosje në shërbim, të dhënë nga vetë ai ose një autorizim që i është dhënë aplikuesit në përputhje me paragrafin 8, duhet të përdorë procedurën për rishikimin e certifikatave të sigurisë, të përmendura në nenin 10, paragrafi 5 të Direktivës 2004/49/KE ose, sipas rastit, procedurën për rishikimin e autorizimeve të sigurisë, të përmendura në nenin 11, paragrafi 2 të kësaj direktive.

10. Në rastin e një procedurë ankimimi, organi kompetent i ankimit i përmendur në paragrafin 7 mund t'i kërkojë Agjencisë një opinion i cili, në këtë rast, duhet të lëshohet brenda një muaji nga momenti kur kërkesa i dorëzohet dhe njoftohet aplikuesit, organit kompetent të ankimit dhe autoritetit kompetent kombëtar për sigurinë, i cili ka refuzuar dhënien e autorizimit.

11. Në rastin e mjeteve që udhëtojnë ndërmjet një shteti anëtar dhe një vendi të tretë, në një rrjet me gjerësi të vijës hekurudhore të ndryshme nga ajo e rrjetit kryesor hekurudhor brenda BE-së dhe për të cilën mund të jepet një derogim në përputhje me nenin 9, paragrafi 5 ose që janë objekt i disa rasteve të veçanta, rregullat kombëtare të përmendura në nenet 22 dhe 24 mund të përfshijnë edhe marrëveshjet ndërkombëtare, me kusht që ato të jenë në përputhje me legjislacionin e BE-së.

12. Autorizimet për vendosjen në shërbim të cilat janë dhënë përpara datës 19 korrik 2008, duke përfshirë autorizimet e dhëna sipas marrëveshjeve ndërkombëtare, në veçanti RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) dhe RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), duhet të mbeten të vlefshme, në përputhje me kushtet e dhënies së këtyre autorizimeve. Kjo dispozitë ka përparësi ndaj neneve 22 deri në 25.

13. Shtetet anëtare mund të japin autorizime për vendosjen në shërbim të një seri mjetesh. Për këtë qëllim, autoritetet kombëtare për sigurinë njoftojnë aplikuesin për procedurën që duhet ndjekur.

14. Autorizimet për vendosje në shërbim, të dhëna në përputhje me këtë nen, nuk cenojnë kushtet e tjera të vendosura ndaj sipërmarrjeve hekurudhore dhe administratorëve të

infrastrukturës për përdorimin e këtyre mjeteve në rrjetin përkatës, në përputhje me nenet 9, 10 dhe 11 të Direktivës 2004/49/KE.

## Neni 22

### **Autorizimi i parë për vendosjen në shërbim të mjeteve që janë në përputhje me TSI**

1. Ky nen zbatohet për mjetet që janë në përputhje me të gjitha TSI-të përkatëse në fuqi në momentin e vendosjes në shërbim, me kusht që një pjesë e konsiderueshme e kërkesave thelbësore të përcaktohen në këto TSI dhe që TSI-ja përkatëse për mjetet e transportit hekurudhor të ketë hyrë në fuqi dhe të jetë e zbatueshme.

2. Autorizimi i parë duhet të jepet nga një autoritet kombëtar për sigurinë si më poshtë:

a) kur të gjitha nënsistemet strukturore të një mjeti janë autorizuar në përputhje me dispozitat e kreut IV, autorizimi jepet pa qenë nevoja për kontrolle të mëtejshme;

b) në rastin e mjeteve që mbajnë të gjitha deklaratat e nevojshme "EC" të verifikimit, siç parashikohet në nenin 18, kriteret që mund të kontrollojë autoriteti kombëtar për sigurinë me qëllim dhënien e një autorizimi për vendosjen në shërbim, lidhen vetëm me:

— përputhshmërinë teknike mes nënsistemeve përkatëse të mjetit dhe integrimin e sigurt të tyre në përputhje me nenin 15, paragrafi 1,

— përputhshmërinë teknike mes mjetit dhe rrjetit në fjalë,

— rregullat kombëtare të zbatueshme në pikat e hapura,

— rregullat kombëtare të zbatueshme për raste specifike të identifikuar siç duhet në TSI-të përkatëse.

## Neni 23

### **Autorizime shtesë për vendosjen në shërbim të mjeteve që janë në përputhje me TSI**

1. Mjetet që janë plotësisht në përputhje me TSI-të që mbulojnë të gjitha aspektet e nënsistemeve përkatëse pa raste specifike dhe pa pika të hapura që lidhen në mënyrë rigoroze me përputhshmërinë teknike mes mjetit dhe rrjetit, nuk do të jenë objekt i autorizimeve shtesë për vendosjen në shërbim për sa kohë që ato përdorin rrjete në përputhje me TSI-të në shtetet e tjera anëtare ose sipas kushteve të specifikuar në TSI-të përkatëse.

2. Në rastin e mjeteve të vendosura në shërbim në përputhje me nenin 22 por që nuk mbulohen nga paragrafi 1, shtetet anëtare vendosin nëse nevojiten autorizime shtesë në territorin e tyre. Në këtë rast, zbatohet paragrafi 3 deri në 7.

3. Aplikuesi i dorëzon autoritetit kombëtar për sigurinë një dosje për mjetin ose tipin e mjetit dhe përdorimin e synuar të tij në rrjet. Dosja përmban informacionin e mëposhtëm:

a) prova të dokumentuara që vendosja në shërbim e mjetit është autorizuar siç duhet në një tjetër shtet anëtar, në përputhje me nenin 22;

b) një kopje të dosjes teknike, të përmendur në shtojcën VI. Këtu përfshihet, në rastin e mjeteve të pajisura me regjistruer të të dhënave, informacioni për procedurën e grumbullimit të të dhënave që lejon leximin dhe vlerësimin, për sa kohë që ky informacion nuk është i harmonizuar nga TSI-ja përkatëse;

c) të dhëna që tregojnë historikun e mirëmbajtjes së mjetit dhe, sipas rastit, modifikimet teknike të ndërmarra pas autorizimit;

d) prova që tregojnë pajtueshmërinë e mjetit, për sa i përket karakteristikave teknike dhe operacionale, me infrastrukturën dhe instalimet fikse, duke përfshirë kushtet klimatike, sistemin e furnizimit me energji, sistemin e kontroll-komandës dhe sinjalizimit, gjerësinë mes binarëve dhe gjerësinë e infrastrukturës, peshën maksimale të lejuar për aks dhe kufizime të tjera të rrjetit.

4. Kriteret e kontrolluara nga autoriteti kombëtar për sigurinë kanë të bëjnë vetëm me:

— kapaciteti teknik mes mjetit dhe rrjetit në fjalë, duke përfshirë rregullat kombëtare të zbatueshme për pikat e hapura të nevojshme për të garantuar përputhshmërinë,

— rregullat kombëtare të zbatueshme për raste specifike të identifikuara siç duhet në TSI-të përkatëse.

5. Autoriteti kombëtar për sigurinë mund të kërkojë dhënien e informacioneve shtesë, kryerjen e analizës së rrezikut në përputhje me nenin 6, paragrafi 3 të Direktivës 2004/49/KE ose testet që duhet të kryhen në rrjet për të verifikuar kriteret e përmendura në paragrafin 4. Megjithatë, pas miratimit të dokumentit referencë të përmendur në nenin 27 të kësaj direktive, autoriteti kombëtar për sigurinë mund ta kryejë këtë verifikim vetëm në bazë të rregullave kombëtare që lidhen me grupin B ose C të paraqitur në atë dokument.

6. Autoriteti kombëtar për sigurinë përcakton, pas konsultimit me aplikuesin, objektin dhe përmbajtjen e informacionit shtesë, analizat e rrezikut dhe testet e nevojshme. Administratori i infrastrukturës, në konsultim me aplikuesin, bën çdo përpjekje për të garantuar që çdo test të kryhet brenda tre muajve nga kërkesa e aplikuesit. Kur është e zbatueshme, autoriteti kombëtar për sigurinë merr masat për të garantuar kryerjen e këtyre testeve.

7. Të gjitha aplikimet për autorizim për vendosje në shërbim, të paraqitura në përputhje me këtë nen, janë objekt i një vendimi nga autoriteti kombëtar për sigurinë, që do të merret sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se:

a) dy muaj pas dorëzimit të dosjes të përmendur në paragrafin 3;

b) një muaj pas dhënies së informacionit shtesë të kërkuar nga autoriteti kombëtar për sigurinë, kur është rasti;

c) një muaj pas paraqitjes së rezultateve të testimeve të kërkuara nga autoriteti kombëtar për sigurinë, kur është rasti.

## Neni 24

### **Autorizimi i parë për vendosjen në shërbim të mjeteve që nuk janë në përputhje me TSI-në**

1. Ky nen zbatohet për mjetet që nuk janë në përputhje me të gjitha TSI-të përkatëse që janë në fuqi në momentin e vendosjes në shërbim, duke përfshirë mjetet që janë objekt i derogimeve, ose kur një pjesë e konsiderueshme e kërkesave thelbësore nuk është e përcaktuar në një ose më shumë TSI.

2. Autorizimi i parë duhet të jepet nga një autoritet kombëtar për sigurinë si më poshtë:

— për aspektet teknike të mbuluara nga një TSI, nëse ka, zbatohet procedura e verifikimit "EC",

— për aspekte të tjera teknike, zbatohen rregullat kombëtare të njoftuara sipas nenit 17, paragrafi 3 të kësaj Direktive dhe sipas nenit 8 të Direktivës 2004/49/KE.

Autorizimi i parë është i vlefshëm vetëm për rrjetin e shtetit anëtar që jep këtë autorizim.

## Neni 25

### **Autorizime shitesë për vendosjen në shërbim të mjeteve që nuk janë në përputhje me TSI-në**

1. Në rastin e mjeteve të autorizuara për t'u vendosur në shërbim në një shtet anëtar në përputhje me nenin 21, paragrafi 12 ose nenin 24, shtetet e tjera anëtare mund të vendosin, në përputhje me këtë nen, nëse nevojiten autorizime të tjera për vendosjen e tyre në shërbim brenda territorit të tyre.

2. Aplikuesi i dorëzon autoritetit kombëtar për sigurinë një dosje teknike për mjetin ose tipin e mjetit, së bashku me të dhënat e përdorimit të planifikuar në atë rrjet. Dosja përmban informacionin e mëposhtëm:

a) prova të dokumentuara që vendosja e mjetit në shërbim është autorizuar në një tjetër shtet anëtar, së bashku me dokumentacionin për procedurën e ndjekur, me qëllim që të provohet që mjeti ka përmbushur kërkesat e sigurisë në fuqi, duke përfshirë, sipas rastit, informacione për derogime të përfutuara ose të dhëna në përputhje me nenin 9;

b) të dhënat teknike, programin e mirëmbajtjes dhe karakteristikat operacionale. Këtu përfshihet, në rastin e mjeteve të pajisura me regjistruer të të dhënave, informacioni për procedurën e grumbullimit të të dhënave që lejon leximin dhe vlerësimin, siç parashikohet në nenin 20, paragrafi 2, germa "c" të Direktivës 2004/49/KE;

c) të dhëna që tregojnë historikun e punës së mjetit, të mirëmbajtjes dhe, sipas rastit, të modifikimeve teknike të kryera pas autorizimit;

d) prova që tregojnë pajtueshmërinë e mjetit, për sa i përket karakteristikave teknike dhe operacionale, me infrastrukturën dhe instalimet fikse, duke përfshirë kushtet klimatike, sistemin e

furnizimit me energji, sistemin e kontroll-komandës dhe sinjalizimit, gjerësinë mes binarëve dhe gjerësinë e infrastrukturës, peshën maksimale të lejuar për aks dhe kufizime të tjera të rrjetit.

3. Informacioni i përmendur në paragrafin 2, germa "a" dhe "b" nuk mund të vihet në dyshim nga autoriteti kombëtar për sigurinë, përveç kur ky i fundit mund të provojë ekzistencën e rrezikut thelbësor për sigurinë, pa cenuar nenin 16. Pas miratimit të dokumentit referencë të përmendur në nenin 27, autoriteti kombëtar për sigurinë nuk mund të përshijë në këtë drejtim ndonjë rregull të Grupit A, të renditur në atë dokument.

4. Autoriteti kombëtar për sigurinë mund të kërkojë dhënien e informacioneve shtesë, kryerjen e analizës së rrezikut në përputhje me nenin 6, paragrafi 3, germa "a" të Direktivës 2004/49/KE ose testet që duhet të kryhen në rrjet për të verifikuar që informacioni i përmendur në paragrafin 2, germa "c" dhe "d" të këtij neni është në përputhje me rregullat kombëtare në fuqi të njoftuara Komisionit sipas nenit 8 të Direktivës 2004/49/KE ose nenit 17 të kësaj direktive. Megjithatë, pas miratimit të dokumentit referencë të përmendur në nenin 27 të kësaj direktive, autoriteti kombëtar për sigurinë mund të kryejë vetëm verifikimin në bazë të rregullave kombëtare që lidhen me grupin B ose C, të renditura në atë dokument.

Autoriteti kombëtar për sigurinë përcakton, pas konsultimit me aplikuesin, objektin dhe përmbajtjen e informacionit shtesë, analizat e rrezikut ose testet e nevojshme. Administratori i infrastrukturës, në konsultim me aplikuesin, bën çdo përpjekje për të garantuar që çdo test të kryhet brenda tre muajve nga kërkesa e aplikuesit. Kur është e zbatueshme, autoriteti kombëtar për sigurinë merr masat për të garantuar kryerjen e këtyre testeve.

5. Të gjitha aplikimet për autorizim për vendosje në shërbim, të paraqitura në përputhje me këtë nen, janë objekt i një vendimi nga autoriteti kombëtar për sigurinë, që do të merret sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se:

- a) katër muaj pas dorëzimit të dosjes teknike të përmendur në paragrafin 2;
- b) dy muaj pas dhënies së informacionit shtesë ose analizës së rrezikut të kërkuar nga autoriteti kombëtar për sigurinë, sipas paragrafit 4, kur është rasti;
- c) dy muaj pas dhënies së rezultateve të testeve të kërkuara nga autoriteti kombëtar për sigurinë, sipas paragrafit 4, kur është rasti.

## Neni 26

### **Autorizimi për tipet e mjeteve**

1. Shtetet anëtare mund të japin autorizime për tipet e mjeteve.
2. Megjithatë, nëse shtetet anëtare autorizojnë një mjet, ata njëkohësisht autorizojnë edhe tipin e mjetit.
3. Një mjet që është në përputhje me një tip të autorizuar më parë në një shtet anëtar duhet të autorizohet nga ai shtet anëtar në bazë të deklaratës së konformitetit për këtë tip, të dorëzuar nga aplikuesi, pa qenë nevoja për kontrole të mëtejshme. Megjithatë, kur ndryshohen

ato dispozita të TSI-ve dhe rregullave kombëtare sipas të cilave është autorizuar mjete, shtetet anëtare vendosin nëse autorizimet e tipit të dhëna më parë mbeten në vlefshme apo kanë nevojë të rinovohen. Në rastin e autorizimit të rinovuar të tipit, autoriteti kombëtar i sigurisë mund të kontrollojë vetëm ato kritere që lidhen me rregullat e ndryshuara. Rinovimi i autorizimit të tipit nuk cenon autorizimet e mjeteve të dhëna më parë në bazë të tipeve të autorizuara më parë.

4. Modeli i deklaratës së konformitetit të tipit miratohet nga Komisioni deri më 19 korrik 2009, në bazë të draftit të përgatitur nga Agjencia dhe në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3.

5. Deklarata e konformitetit të tipit hartohet në përputhje me:

a) procedurat e verifikimit të TSI-ve përkatëse, në rastin e mjeteve që janë në përputhje me TSI-në;

b) procedurat e verifikimit të përcaktuar në modulet D ose E të Vendimit 93/465/KEE, për ato mjete që nuk janë në përputhje me TSI-në. Komisioni, sipas rastit, mund të miratojë një procedurë verifikimi të posaçme në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3.

6. Aplikuesi mund të kërkojë autorizim të tipit në disa shtete të ndryshme anëtare në të njëjtën kohë. Në këtë rast, autoritetet kombëtare për sigurinë bashkëpunojnë me qëllim lehtësimin e procedurës dhe minimizimin e përpjekjeve administrative.

7. Autorizimet e tipit duhet të regjistrohen në regjistrin evropian të tipave të autorizuara të mjeteve të përmendura në nenin 34. Në këtë regjistër specifikohen shteti ose shtetet anëtare ku është autorizuar një tip mjete.

Neni 27

### **Klasifikimi i rregullave kombëtare**

1. Për të lehtësuar procedurën për autorizimin e vendosjes në shërbim të mjeteve të përmendura në nenin 25, rregullat kombëtare klasifikohen sipas shtojcës VII.

2. Pa cenuar nenin 30, paragrafi 3, agjencia, deri më 19 janar 2009, rishikon parametrat e përcaktuar në seksionin 1 të shtojcës VII dhe i jep Komisionit rekomandimet që i konsideron të përshtatshme.

3. Agjencia harton një rekomandim për një dokument referencë që kryqëzohet me të gjitha rregullat kombëtare të zbatuara nga shtetet anëtare për vendosjen në shërbim të këtyre mjeteve. Autoritetet kombëtare për sigurinë bashkëpunojnë me Agjencinë për këtë detyrë.

4. Komisioni miraton dokumentin referencë si dhe çdo vendim për përditësimin e tij, në bazë të rekomandimit të Agjencisë dhe në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3.

KREU VI



## ORGANET E NOTIFIKUARA

Neni 28

### **Organet e notifikuara**

1. Shtetet anëtare njoftojnë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare, organet përgjegjëse për kryerjen e procedurës për vlerësimin e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, të përmendur në nenin 13 dhe procedurën e verifikimit të përmendur në nenin 18, duke shënuar fushën e përgjegjësisë të çdo organi, dhe numrat e identifikimit të marra paraprakisht nga Komisioni. Komisioni publikon në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian listën e organeve, numrin e tyre të identifikimit dhe fushat e përgjegjësisë, dhe e mban këtë listë të përditësuar.

2. Për të vlerësuar se cilat organe duhet të njoftohen, shtetet anëtare zbatojnë kriteret e parashikuara në shtojcën VIII. Organet që plotësojnë kriteret e vlerësimit të parashikuara në standardet përkatëse evropiane, konsiderohen se i plotësojnë ato kriteret.

3. Shteti anëtar ia heq miratimin një organi, i cili nuk i plotëson më kriteret e përmendura në shtojcën VIII. Më pas ia komunikon këtë Komisionit dhe shteteve të tjera anëtare.

4. Nëse një shtet anëtar ose komisioni gjykon se një organ i notifikuar nga një tjetër shtet anëtar nuk i plotëson kriteret e përmendura në shtojcën VIII, Komisioni konsultohet me palët në fjalë. Komisioni informon shtetin anëtar të fundit për çdo ndryshim të nevojshëm që organi i notifikuar të ruajë statusin që i është deleguar.

5. Komisioni ngre grupin e koordinimit të organeve të notifikuara (në vijim referuar si Grupi i Koordinimit), i cili diskuton çdo çështje që lidhet me ndjekjen e procedurave për vlerësimin e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, të përmendur në nenin 13 dhe të procedurave të verifikimit të përmendura në nenin 18, ose zbatimin e TSI-ve përkatëse. Përfaqësuesit e shteteve anëtare mund të marrin pjesë si mbikëqyrës në punën e Grupit të Koordinimit.

Komisioni dhe mbikëqyrësit informojnë komitetin e përmendur në nenin 29 për punën e kryer në kuadër të Grupit të Koordinimit. Komisioni, sipas rastit, do të propozojë masat e nevojshme për zgjidhjen e problemeve. Koordinimi i organeve të notifikuara, kur është i nevojshëm, kryhet në përputhje me nenin 30, paragrafi 4.

6. Në raportet e para të përmendura në nenin 39, vlerësohet edhe zbatimi i kriterëve të specifikuar në shtojcën VIII dhe, nëse është e nevojshme, propozohen masat e duhura.

## KREU VII

### KOMITETI DHE PROGRAMI I PUNËS

Neni 29

### **Procedura e Komitetit**

1. Komisioni ndihmohet nga komiteti i krijuar sipas nenit 21 të Direktivës 96/48/KE (në vijim referuar si Komiteti).

2. Aty ku përmendet ky paragraf, gjejnë zbatim nenet 3 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke pasur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

3. Aty ku përmendet ky paragraf, gjejnë zbatim nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke pasur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

Periodha e përcaktuar në nenin 5, paragrafi 6 të Vendimit 1999/468/KE është tre muaj.

4. Aty ku përmendet ky paragraf, gjejnë zbatim neni 5a, paragrafi 1 deri në 4 dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke pasur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

5. Aty ku përmendet ky paragraf gjejnë zbatim neni 5a paragrafi 1, 2, 4 dhe 6 dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke pasur parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

#### Neni 30

### **Detyrat plotësuese**

1. Komisioni mund t'i paraqesë Komitetit çdo çështje që lidhet me zbatimin e kësaj direktive. Komisioni, nëse është e nevojshme, miraton rekomandimin zbatues në përputhje me procedurën këshillimore të përmendur në nenin 29, paragrafi 2.

2. Komiteti mund të diskutojë çdo çështje që lidhet me ndërveprimin e sistemit hekurudhor, duke përfshirë pyetjet që lidhen me ndërveprimin mes sistemit hekurudhor brenda BE-së dhe sistemit hekurudhor të vendeve të treta.

3. Masat e hartuara për të ndryshuar elemente jothelbësore të kësaj direktive dhe që lidhen me miratimin e shtojcave II deri në IX, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore, sipas shqyrtimit të imtësishëm të përmendur në nenin 29, paragrafi 4.

4. Nëse do të jetë e nevojshme, Komiteti mund të krijojë grupe pune që ta ndihmojnë në kryerjen e detyrave, sidomos për koordinimin e organeve të notifikuara.

#### Neni 31

### **Programi i punës**

1. Komisioni harton një program pune duke marrë në konsideratë zgjerimin e fushës së veprimit të parashikuar në nenin 8, ndryshimin e TSI-ve të parashikuara në nenin 6, paragrafi 1 dhe detyrimet e tjera të vendosura nga kjo direktivë. Komisioni e mban Komitetin plotësisht të informuar dhe të përfshirë në hartimin dhe përditësimin e programit.

2. Programi i punës përbëhet nga fazat e mëposhtme:

a) krijimi i një modeli të sistemit hekurudhor të BE-së, në bazë të draftit të përgatitur nga Agjencia dhe në bazë të listës së nënsistemeve (shtojca II), për të garantuar përputhshmëri mes

TSI-ve; ky model duhet të përfshijë veçanërisht përbërësit e ndryshëm të sistemit dhe elementët bashkues të tyre dhe të veprojë si kuadër referencë për përcaktimin e fushave të përdorimit të çdo TSI-je;

- b) krijimi i një strukture model për hartimin e TSI-ve;
- c) zhvillimi i një metode për kryerjen e analizës kosto-fitim për zgjidhjet e përcaktuara në TSI;
- d) miratimi i autorizimeve të nevojshme për hartimin e TSI-ve;
- e) identifikimi i parametrave bazë për çdo TSI;
- f) miratimi i draft programeve të standardizimit;
- g) administrimi i periudhës kalimtare nga data e hyrjes në fuqi të Direktivës 2004/50/KE dhe publikimit të TSI-ve, duke përfshirë miratimin e sistemit referencë të përmendur në nenin 36.

## KREU VIII

### REGJISTRAT E RRJETIT DHE MJETEVE

#### Neni 32

#### **Sistemi i numërimit të mjeteve**

1. Çdo mjet i vendosur në shërbim në sistemin hekurudhor të BE-së, mban një numër evropian të mjetit (EVN-European Vehicle Number) i cili caktohet në momentin e dhënies së autorizimit të parë për vendosjen në shërbim.
2. Parashtruesi i kërkesës për autorizimin e parë është përgjegjës për regjistrimin e mjetit në fjalë me EVN-në e caktuar për të.
3. EVN specifikohet në Kushtet Teknike të Ndërveprimit (TSI) për operimin dhe administrimin e qarkullimit.
4. Mjetit i caktohet një EVN vetëm një herë, përveç kur specifikohet ndryshe në TSI-në për operimin dhe administrimin e qarkullimit.
5. Pavarësisht paragrafit 1, në rastin e mjeteve që operohen ose synohet të operohen nga ose drejt vendeve të treta me gjerësi të vijës hekurudhore të ndryshme nga ajo e rrjetit kryesor hekurudhor evropian, shtetet anëtare mund të pranojnë mjetet që janë të identifikuara qartë sipas një sistemi kodimi të ndryshëm.

#### Neni 33

#### **Regjistrat kombëtarë të mjeteve**

1. Çdo shtet anëtar duhet të mbajë një regjistër të mjeteve të autorizuara në territorin e vet. Ky regjistër duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme:

a) duhet të jetë në përputhje me specifikimet e përbashkëta të përmendura në paragrafin 2;

b) duhet të mbahet i përditësuar nga një organ i pavarur i çdo sipërmarrjeje hekurudhore;

c) duhet të jetë në dispozicion të autoriteteve të sigurisë dhe të organeve të hetimit të përcaktuara në nenin 16 dhe 21 të Direktivës 2004/49/KE; gjithashtu, me marrjen e një kërkesë legjitime duhet t'i vihet në dispozicion organeve rregullatore të përcaktuara në nenin 30 të Direktivës 2001/14/KE, si dhe Agjencisë, sipërmarrjeve hekurudhore dhe administratorëve të infrastrukturës, si dhe personave ose organizatave të tjera që kryejnë regjistrimin e mjeteve ose që janë të identifikuar në regjistër.

2. Specifikimet e përbashkëta për këtë regjistër duhet të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3 dhe në bazë të draft specifikimeve të përgatitura nga Agjencia. Këto draft specifikime përfshijnë përmbajtjen, formatin e të dhënave, arkitekturën funksionale dhe teknike, mënyrën e operimit, duke përfshirë edhe marrëveshjet për shkëmbimin e të dhënave dhe rregullat për regjistrimin e të dhënave dhe konsultimin. Regjistri përmban së paku informacionin e mëposhtëm për secilin mjet:

a) Numrin evropian të mjetit (EVN);

b) referencën për deklaratën "EC" të verifikimit dhe organin që e ka lëshuar;

c) referencat për regjistrin evropian i tipeve të autorizuara të mjeteve, të përmendur në nenin 34;

d) identifikimin e zotëruesit dhe të mbajtësit të mjetit;

e) kufizimet për mënyrën e përdorimit të mjetit;

f) subjektin përgjegjës për mirëmbajtjen.

3. Mbajtësi i regjistrimit deklaron menjëherë te autoriteti i çdo shteti anëtar ku është autorizuar mjeti, çdo ndryshim në të dhënat e regjistruara në regjistrin kombëtar të mjeteve, shkatërrimin e një mjeti ose vendimin e tij për të mos regjistruar më një mjet.

4. Për sa kohë që regjistrat kombëtare të mjeteve të shteteve anëtare nuk janë të lidhura me njëra tjetrën, çdo shtet anëtar përditëson regjistrin e vet me ndryshimet e bëra nga një tjetër shtet anëtar në regjistrin e tij, në lidhje me të dhënat që lidhen me atë shtet.

5. Në rastin e mjeteve të vendosura në shërbim për herë të parë në një vend të tretë dhe që një shtet anëtar i autorizon për t'u vendosur në shërbim në territorin e tij, ky shtet anëtar sigurohet që të dhënat e renditura në paragrafin 2, germa "d" deri në "f" të merren nga regjistri kombëtar i mjeteve. Të dhënat e përmendura në paragrafin 2, germa "f" mund të zëvendësohen me të dhënat kritike për sigurinë që lidhen me programin e mirëmbajtjes.

## Neni 34

### **Regjistri evropian i tipeve të autorizuara të mjeteve**

1. Agjencia harton dhe mban një regjistër të tipeve të mjeteve të autorizuara nga shtetet anëtare për t'u vendosur në shërbim në rrjetin hekurudhor të BE-së. Ky regjistër duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme:

- a) të jetë publik dhe i aksesueshëm në mënyrë elektronike;
- b) të jetë në përputhje me specifikimet e përbashkëta të përmendura në paragrafin 4;
- c) të lidhet me të gjithë regjistrat kombëtarë të mjeteve.

2. Ky regjistër duhet të përfshijë të dhënat e mëposhtme për çdo tip mjeti:

- a) karakteristikat teknike për tipin e mjetit, të përcaktuara në TSI-të përkatëse;
- b) emri i prodhuesit;
- c) datat, referencat dhe shtetet anëtare që japin autorizimet pasuese për këtë tip mjeti, duke përfshirë çdo kufizim ose tërheqje të autorizimit.

3. Kur në një autorizim i tipit jepet, ndryshohet, pezullohet ose tërhiqet në një shtet anëtar, autoriteti kombëtar për sigurinë në këtë shtet anëtar informon Agjencinë, në mënyrë që kjo e fundit të mund të përditësojë regjistrin.

4. Specifikimet e përbashkëta për këtë regjistër duhet të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3 dhe në bazë të draft specifikimeve të përgatitura nga Agjencia. Këto draft specifikime përfshijnë përmbajtjen, formatin e të dhënave, arkitekturën funksionale dhe teknike, mënyrën e operimit dhe rregullat për regjistrimin e të dhënave dhe konsultimin.

## Neni 35

### **Regjistri i infrastrukturës**

1. Çdo shtet anëtar garanton që regjistri i infrastrukturës të publikohet dhe të përditësohet në bazë të ciklit të rishikimit të përmendur në paragrafin 2. Ky regjistër tregon tiparet kryesore të çdo nënsistemi ose pjesë të nënsistemit të përfshirë (p.sh. parametrat bazë) dhe lidhjen e tyre me tiparet e përcaktuara në TSI-të e zbatueshme. Për këtë qëllim, çdo TSI duhet të tregojë saktësisht se çfarë informacioni duhet të përfshihet në regjistrin e infrastrukturës.

2. Agjencia përgatit draft specifikime për këtë regjistër në lidhje me prezantimin dhe formatin e tij, ciklin e rishikimit dhe instruksionet për përdorim, duke marrë parasysh periudhën kalimtare të nevojshme për infrastrukturën e vendosura në shërbim përpara hyrjes në fuqi të kësaj direktive. Komisioni i miraton specifikimet në përputhje me procedurën e rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3.

## KREU IX

### DISPOZITA KALIMTARE

#### Neni 36

#### **Draft sistemet referencë**

1. Agjencia, në përputhje me nenet 3 dhe 12 të Rregullores (KE) nr. 881/2004 dhe në bazë të informacionit të marrë nga shtetet anëtare sipas nenit 17, paragrafi 3 të kësaj direktive, harton dokumente teknike nga specialistët dhe tekstet e marrëveshjeve ndërkombëtare përkatëse, një draft sistem referencë të rregullave teknike që garantojnë shkallën përkatëse të ndërveprimit të rrjeteve dhe mjeteve që do të përfshihet në fushën e veprimit të kësaj direktive, siç specifikohet në nenin 1 të kësaj direktive. Komisioni, nëse është e nevojshme, miraton sistemin e referencës në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 29, paragrafi 3 të kësaj direktive.

2. Pas miratimit të sistemit referencë, shtetet anëtare informojnë Komisionin lidhur me synimin e tyre për të miratuar dispozita kombëtare ose për të zhvilluar ndonjë projekt brenda territorit të tyre që devijon nga sistemi referencë.

## KREU X

### DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

#### Neni 37

#### **Motivacioni**

Çdo vendim i marrë në zbatim të kësaj direktive, lidhur me vlerësimin e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve të ndërveprimit, dhe me kontrollin e nënsistemeve që përbëjnë sistemin hekurudhor ose çdo vendim i marrë në zbatim të neneve 7, 12, 14 dhe 19, duhet të përcaktojë me hollësi arsyet ku është bazuar. Ai i njoftohet sa më shpejt që të jetë e mundur palës së interesuar, së bashku me citimin e zgjidhjeve ligjore sipas legjislacionit në fuqi në shtetet anëtare në fjalë dhe afatet kohore të lejueshme për ushtrimin e këtyre zgjidhjeve ligjore.

#### Neni 38

#### **Transpozimi**

1. Shtetet anëtare miratojnë ligjet, rregulloret dhe dispozitat administrative të nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me nenin 1; nenin 2; nenin 4, paragrafi 2; nenin 5, paragrafi 2, 5, 6 dhe 8; nenin 6, paragrafi 1, 2, 3, 9 dhe 10; nenin 7, 8, dhe 9; nenin 11, paragrafi 4 dhe 5; nenin 12; nenin 13, paragrafi 5; nenin 15, 16 dhe 17; nenin 18, paragrafi 1, 2, 4 dhe 5; nenin 19, paragrafi 3; nenet 20 deri në 27; nenin 28, paragrafi 4 dhe 6; nenet 32 deri në 35 dhe shtojcat I deri në IX, jo më vonë se data 19 korrik 2010. Ato i komunikojnë menjëherë Komisionit tekstin e këtyre masave.

Shtetet anëtare, në miratimin e këtyre masave, i referohen kësaj direktive ose i shoqërojnë ato me një referencë në rastin e botimit zyrtar të tyre. Mënyrat për bërjen e një reference të tillë përcaktohen nga vetë shtetet anëtare. Shtetet anëtare i komunikojnë Komisionit tekstin e dispozitave kryesore të legjislacionit të brendshëm që ato miratojnë në fushën që mbulohet nga kjo direktivë.

2. Detyrimi për transpozimin dhe zbatimin e krerëve IV, V, VII dhe VIII të kësaj direktive nuk zbatohet për Republikën e Qipros dhe të Maltës, për sa kohë që në territorin e tyre nuk ka sistem hekurudhor.

Megjithatë, sapo një subjekt shtetëror ose privat të paraqesë një kërkesë zyrtare për ndërtimin e një linje hekurudhore me qëllim operimin e saj nga një ose më shumë sipërmarrje hekurudhore, shteti anëtar në fjalë duhet të nxjerrë aktet ligjore në zbatim të krerëve të përmendur në nënparagrafin e parë, brenda një viti nga marrja e aplikimit.

Neni 39

### **Raportet dhe informacioni**

1. Komisioni i raporton Parlamentit Evropian dhe Këshillit çdo tre vjet dhe për herë të parë më datë 19 korrik 2011 për progresin lidhur me arritjen e ndërveprimit të sistemit hekurudhor. Ky raport përfshin gjithashtu edhe analizën e rasteve të përcaktuara në nenin 9.

2. Komisioni, deri më 19 korrik 2013, publikon një raport që përmban analizën e zbatimit të kreut V dhe përmirësimet, në aspektin e kohëzgjatjes dhe kostove të procedurave për aplikuesit, në pranimin e tërthortë të mjeteve në BE. Raporti, sipas rastit, bën edhe vlerësimin e ndikimit të opsioneve të ndryshme për procedura edhe më lehtësuese lidhur me autorizimin e mjeteve. Në këtë rast, duhet të analizohen disa opsione të bashkëpunimit të autoriteteve kombëtare të sigurisë dhe Agjencisë.

3. Agjencia duhet të zhvillojë dhe të përditësojë rregullisht një instrument që mundëson vënien në dispozicion të një grafiku të nivelit të ndërveprimit të sistemit hekurudhor, me marrjen e kërkesës nga një shtet anëtar ose nga Komisioni. Ky instrument përdor informacionin e përfshirë në regjistrat e parashikuar në nenet 33, 34 dhe 35.

Neni 40

### **Shfuqizimi**

Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE shfuqizohen duke filluar nga data 19 korrik 2010, pa cenuar detyrimet e shteteve anëtare në lidhje me afatet kohore për transpozimin në legjislacionin e brendshëm dhe zbatimin e këtyre direktivave.

Referencat për direktivat e shfuqizuara interpretohen si referenca për këtë direktivë dhe lexohen në përputhje me tabelën e përputhshmërisë të paraqitur në shtojcën XI.

Neni 14 i Direktivës 2004/49/KE shfuqizohet me efekt që nga data 19 korrik 2008.

Neni 41

### **Hyrja në fuqi**

Kjo direktivë hyn në fuqi një ditë pas botimit të saj në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

Neni 42

### **Marrësit**

Kjo direktivë u drejtohet shteteve anëtare.

Nënshkruar në Strasburg, më 17 qershor 2008.

Për Parlamentin Evropian

Presidenti

H.-G. PÖTTERING

Për Këshillin

Presidenti

J. LENARČIČ

---

## SHTOJCA I

### FUSHA E ZBATIMIT

1. Sistemi hekurudhor i zakonshëm transevropian

1.1. Rrjeti

Rrjeti i sistemit hekurudhor të zakonshëm transevropian është rrjeti i linjave të zakonshme të rrjetit të transportit transevropian të identifikuar në Vendimin nr. 1692/96/KE.

Për qëllime të kësaj direktive, ky rrjet mund të ndahet në kategoritë e mëposhtme:

- vijat e parashikuara për transportin e udhëtarëve,
- vijat e parashikuara për qarkullim të kombinuar (pasagjerë dhe mallra),
- vijat e posaçme dhe të ristrukturuara në mënyrë specifike për transportin e mallrave,
- stacionet një të transportit të udhëtarëve,



- stacionet nyjë të transportit të mallrave, duke përfshirë терминаlet intermodale,
- linjat lidhëse për kategoritë e mësipërme.

Ky rrjet përfshin administrimin e qarkullimit, sistemet e gjurmimit dhe të lundrimit, instalimet teknike për përpunimin e të dhënave dhe të telekomunikacionit, të synuara për shërbimet transportit të udhëtarëve për distanca të gjata, dhe të transportit të mallrave në rrjet, për të garantuar funksionimin e sigurt dhe të harmonizuar të rrjetit dhe administrimin efikas të qarkullimit.

## 1.2. Mjetet

Sistemi hekurudhor i zakonshëm transevropian përbëhet nga mjete që mund të udhëtojnë në të gjithë ose një pjesë të sistemit hekurudhor të zakonshëm transevropian, duke përfshirë:

- trenat me motor me djegie të brendshme (diezel) ose elektrik,
- mjete tërheqëse (lokomotiva) me motor diezel ose elektrik,
- vagonë udhëtarësh,
- vagonë malli, duke përfshirë mjetet e projektuara për transportin e kamionëve.

Mund të përfshihen pajisjet për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës së hekurudhës lëvizëse.

Secila nga kategoritë e mësipërme mund të ndahet në:

- mjete për përdorim ndërkombëtar,
- mjete për përdorim kombëtar.

## 2. Sistemi hekurudhor transevropian i shpejtësisë së lartë

### 2.1. Rrjeti

Rrjeti i sistemit hekurudhor transevropian të shpejtësisë së lartë është rrjeti i linjave të rrjetit të transportit transevropian të shpejtësisë së lartë të identifikuar në Vendimin nr. 1692/96/KE.

Linjat e shpejtësisë së lartë përfshijnë:

- vija hekurudhore të ndërtuara posaçërisht për shpejtësi të lartë të barabartë me ose më të madhe se 250 km/h,
- vija hekurudhore të shpejtësisë së lartë, të ristrukturuara posaçërisht për shpejtësi të rendit 200 km/h,

— vija hekurudhore të shpejtësisë së lartë të ristrukturuara në mënyrë të posaçme, që kanë veçori specifike si rezultat i kufizimeve topografike, të relievit ose të planifikimit urban, për të cilat shpejtësia duhet të përshtatet për çdo rast. Kjo kategori gjithashtu përfshin vijat ndërlidhëse midis rrjeteve të zakonshme dhe atyre të shpejtësisë së lartë, vijat hekurudhore të kalimit në stacione, të aksesit në terminale, në depo etj., ku mjetet e transportit hekurudhor udhëtojnë me shpejtësi të zakonshme.

Ky rrjet përfshin administrimin e qarkullimit, sistemet e gjurmimit dhe të lundrimit, instalimet teknike për përpunimin e të dhënave dhe telekomunikacionet e synuara për shërbimet në këto linja, për të garantuar funksionimin e sigurt dhe të harmonizuar të rrjetit dhe administrimin efikas të qarkullimit.

## 2.2. Mjetet

Sistemi hekurudhor transevropian i shpejtësisë së lartë përfshin mjetet e projektuara për të operuar:

— me shpejtësi të paktën 250 km/h në linja të ndërtuara posaçërisht për shpejtësi të lartë, duke lejuar lëvizjen me shpejtësi më të madhe se 300 km/h në rrethana të përshtatshme,

— ose me shpejtësi të rendit 200 km/h në linjat e seksionit 2.1, kur është në përputhje me nivelet e performancës të këtyre linjave.

Gjithashtu, mjetet e projektuara për të operuar me shpejtësi maksimale më të ulët se 200 km/h, të cilat ka gjasa të udhëtojnë në të gjithë ose një pjesë të rrjetit transevropian të shpejtësisë së lartë, kur janë në përputhje me nivelet e performancës së këtij rrjeti, duhet të përmbushin kërkesat që garantojnë operimin e sigurt të këtij rrjeti. Për këtë qëllim, TSI-të për mjetet e zakonshme duhet të specifikojnë gjithashtu edhe kërkesa për funksionimin e sigurt të mjeteve të zakonshme në rrjetet me shpejtësi të lartë.

## 3. Përputhshmëria e sistemit hekurudhor

Cilësia e shërbimeve hekurudhore në Evropë varet, ndër të tjera, nga përputhshmëria e përkryer e karakteristikave të rrjetit (në kuptimin më të gjerë, d.m.th. pjesët fikse të të gjitha nënsistemeve përkatëse) dhe të karakteristikave të mjeteve (duke përfshirë të gjithë përbërësit e nënsistemeve përkatëse në kabinën e komandimit (onboard). Nivelet e performancës, siguria, cilësia e shërbimit dhe kostot varen nga kjo përputhshmëri.

## 4. Zgjerimi i fushëveprimit

### 4.1. Nënkatëgoritë e rrjetit dhe mjeteve

Fusha e veprimit të TSI-ve duhet të zgjerohet në mënyrë progresive për të gjithë sistemin hekurudhor, të përmendur në nenin 1, paragrafi 4. Për ta ofruar ndërveprimin me kosto efektive, do të krijohen nënkategoritë të tjera për të gjitha kategoritë e rrjetit dhe mjeteve të përmendura në këtë shtojcë, kur të jetë e nevojshme. Nëse është e nevojshme, specifikimet funksionale dhe teknike të përmendura në nenin 5, paragrafi 3 mund të variojnë sipas nënkategorive të tyre.

## 4.2. Sigurimi i kostos

Analiza kosto-fitim për masat e propozuara do të marrë në konsideratë, ndër të tjera, sa vijon:

- koston e masës së propozuar,
- përfitimet e ndërveprimit për zgjerimin e fushës së veprimit për nënkategori të veçanta të rrjetit dhe mjeteve,
- reduktimi i kostove kapitale dhe pagesave për shkak të ekonomive të shkallës dhe shfrytëzimit më të mirë të mjeteve,
- reduktimi i kostove të investimit dhe mirëmbajtjes/operimit për shkak të rritjes së konkurrencës midis prodhuesve dhe shoqërive të mirëmbajtjes,
- përfitimet mjedisore, për shkak të përmirësimeve teknike të sistemit hekurudhor,
- rritja e sigurisë së operacioneve.

Gjithashtu, ky vlerësim do të tregojë ndikimin e mundshëm të të gjithë operatorëve dhe agjentëve ekonomikë të përfshirë.

---

## SHTOJCA II

### NËNSISTEMET

#### 1. Lista e nënsistemeve

Për qëllime të kësaj direktive, sistemi që përbën sistemin hekurudhor mund të ndahet në nënsistemet e mëposhtme, si:

##### a) nënsistemet strukturore:

- infrastruktura,
- energjia,
- kontroll-komanda dhe sinjalizimi,
- mjetet lëvizëse të transportit hekurudhor;

##### b) nënsistemet funksionale:

- operimi dhe administrimi i qarkullimit,
- mirëmbajtja,

— aplikacionet telematike për shërbimet e transportit të udhëtarëve dhe të mallrave.

## 2. Përshkrimi i nënsistemeve

Në momentin e hartimit të draft TSI-së përkatëse, Agjencia propozon listën e përbërësve dhe aspekteve që lidhet me ndërveprimin, për çdo nënsistem apo pjesë të tyre.

Pa cenuar zgjedhjen e aspekteve dhe përbërësve që lidhen me ndërveprimin ose rendin në të cilin ato do t'i nënshtrohen TSI-ve, këto nënsisteme përfshijnë veçanërisht:

### 2.1. Infrastruktura

Binarët, pikat, struktura inxhinierike (urat, tunelet, etj), struktura përkatëse e stacioneve (platformat, zonat e aksesit, duke përfshirë edhe nevojat e personave me lëvizshmëri të reduktuar, etj), siguria dhe pajisjet mbrojtëse.

### 2.2. Energjia

Sistemi i elektrifikimit, duke përfshirë edhe linjat ajrore dhe pjesët në kabinën e komandimit të mjeteve hekurudhore, të pajisjes matëse të konsumit të energjisë.

### 2.3. Komandë-kontrolli dhe sinjalizimi

Të gjitha pajisjet e nevojshme për të garantuar sigurinë dhe për lëvizjet e komandës dhe kontrollit të trenave të autorizuara për të udhëtuar në rrjet.

### 2.4. Operimi dhe administrimi i qarkullimit

Procedurat dhe pajisjet përkatëse që lejojnë operimin koherent të nënsistemeve të ndryshme strukturore, si gjatë operimit normal, ashtu dhe në kushte të degraduara, duke përfshirë në veçanti trajnimet dhe drejtimin e trenit, planifikimin dhe administrimin e qarkullimit.

Kualifikimet profesionale, që mund të nevojiten për kryerjen e shërbimeve ndërkufitare.

### 2.5. Aplikacionet telematike

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

a) aplikacionet për shërbimet e transportit të udhëtarëve, duke përfshirë sistemet që ofrojnë informacion për udhëtarët përpara dhe gjatë udhëtimit, sistemet e rezervimeve dhe të pagesës, administrimi i valixheve dhe administrimi i lidhjeve mes trenave dhe me mjete të tjera të transportit;

b) aplikacionet për transportin e mallrave, duke përfshirë sistemet e informacionit (monitorimi në kohë reale i transportit dhe trenave), sistemet e organizimit dhe alokimit, sistemet e rezervimit, pagesave dhe faturimit, administrimi i lidhjeve me mjete të tjera transporti dhe prodhimi i dokumenteve elektronike shoqëruese.

### 2.6. Mjetet lëvizëse të transportit hekurudhor

Struktura, sistemi i komandës dhe kontrollit për të gjitha pajisjet e trenave, pajisjet thithëse të rrymës, pajisjet tërheqëse dhe të konvertimit të energjisë, sistemi i frenave, sistemi bashkues dhe sistemi lëvizës (karrocat, boshtet, etj.) dhe suspensioni, dyert, elementët bashkues personeli/makineri (makinisti, stafi në bord dhe udhëtarët, duke përfshirë nevojat e personave me lëvizshmëri të reduktuar), pajisjet pasive ose aktive të sigurisë dhe kushtet e nevojshme për shëndetin e udhëtarëve dhe të stafit në bord.

## 2.7. Mirëmbajtja

Procedurat, pajisjet e lidhura, qendrat logjistike për punët e mirëmbajtjes dhe rezervat që lejojnë mirëmbajtjen e detyrueshme korrigjuese dhe parandaluese për të garantuar ndërveprimin e sistemit hekurudhor dhe për të garantuar performancën e kërkuar.

---

## SHTOJCA III

### KËRKESAT THELBËSORE

#### 1. Kërkesa të përgjithshme

##### 1.1. Siguria

1.1.1. Projektimi, ndërtimi ose montimi, mirëmbajtja dhe monitorimi i përbërësve kritikë ndaj sigurisë, dhe më veçanërisht i përbërësve të përfshirë në lëvizjen e trenave duhet të jetë i tillë që të garantojë sigurinë në nivel që të përkojë me objektivat e përcaktuara për rrjetin, duke përfshirë edhe ato për situatat specifike të degraduara.

1.1.2. Parametrat e përfshirë në kontaktin rrotë/shinë duhet të plotësojnë kërkesat e qëndrueshmërisë të nevojshme për të garantuar lëvizjen e sigurt me shpejtësinë maksimale të autorizuar. Parametrat e pajisjes së frenave duhet të garantojnë se është e mundur të ndalohet brenda një distance të caktuar të frenave me shpejtësi maksimale të autorizuar.

1.1.3. Përbërësit e përdorur duhet të jenë rezistentë ndaj çdo sforcimi normal ose të jashtëzakonshëm të specifikuar gjatë periudhës së tyre në punë. Pasojat për sigurinë nga çdo defekt aksidental duhet të kufizohen përmes mjeteve të përshtatshme.

1.1.4. Projektimi i instalimeve fikse dhe i mjeteve të transportit hekurudhor dhe zgjedhja e materialeve të përdorura duhet të synojë kufizimin e gjenerimit, përhapjes dhe efekteve të zjarrit dhe tymit, në rast zjarri.

1.1.5. Çdo pajisje që synohet të përdoret nga përdoruesit duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të mos cenojë funksionimin e sigurt të pajisjeve ose shëndetin dhe sigurinë e përdoruesve, nëse përdoren në mënyrë të parashikuar, por gjithsesi jo në përputhje me udhëzimet e afishuara.

#### 1.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Monitorimi dhe mirëmbajtja e përbërësve fiks ose të lëvizshëm të përfshirë në lëvizjen e trenave duhet të organizohet, të kryhet dhe të kuantifikohet në mënyrë të tillë që të ruajë funksionimin e tyre sipas kushteve të synuara.

### 1.3. Shëndeti

1.3.1. Materialet të cilat, në bazë të mënyrës së përdorimit, ka gjasa të përbëjnë rrezik për shëndetin e personave që kanë akses në to, nuk duhet të përdoren në infrastrukturën e trenave dhe hekurudhave.

1.3.2. Këto materiale duhet të përzgjidhen, shpërndahen dhe të përdoren në mënyrë të tillë që të kufizojnë shkarkimin e tymit dhe gazeve të dëmshme ose të rrezikshme, veçanërisht në rast zjarri.

### 1.4. Mbrojtja e mjedisit

1.4.1. Në fazën e projektimit të sistemit, duhet të kryhet dhe të merret parasysh vlerësimi i ndikimit në mjedis të ndërtimit dhe shfrytëzimit të sistemit hekurudhor, në përputhje me dispozitat në fuqi të Bashkimit Evropian.

1.4.2. Materialet e përdorura në trena dhe në infrastruktura duhet të parandalojnë shkarkimin e tymrave ose gazeve të cilat janë të dëmshme dhe të rrezikshme për mjedisin, veçanërisht në rast zjarri.

1.4.3. Mjetet e transportit hekurudhor dhe sistemet për furnizimin me energji duhet të projektohen dhe të prodhohen në mënyrë të tillë që të jenë në përputhje, nga pikëpamja elektromagnetike, me instalimet, pajisjet dhe rrjetet publike ose private me të cilat mund të kenë ndërhyrje.

1.4.4. Funksionimi i sistemit hekurudhor duhet të respektojë rregulloret ekzistuese për ndotjen akustike.

1.4.5. Funksionimi i sistemit hekurudhor nuk duhet të shkaktojë nivel të papranueshëm të dridhjeve të tokës për veprimtaritë dhe zonat në afërsi të infrastrukturës dhe në gjendje normale të mirëmbajtjes.

### 1.5. Përputhshmëria teknike

Karakteristikat teknike të infrastrukturës dhe të instalimeve fikse duhet të jenë në përputhje me njëra-tjetrën dhe me ato të trenave që do të përdoren në sistemin hekurudhor.

Nëse vështirësohet përputhshmëria me këto karakteristika në seksione të caktuara të rrjetit, mund të zbatohen zgjidhje të përkohshme, të cilat garantojnë përputhshmëri në të ardhmen.

## 2. Kërkesat specifike për çdo nënsistem

### 2.1. Infrastruktura

### 2.1.1. Siguria

Duhet të ndërmerren hapat e duhura për të parandaluar aksesin ose ndërhyrjet e padëshiruara në instalime.

Duhet të ndërmerren hapa për të kufizuar rreziqet ndaj të cilave ekspozohet personat, veçanërisht kur trenat kalojnë nëpër stacione.

Infrastruktura e aksesueshme nga publiku duhet të projektohet dhe të ndërtohet në mënyrë të tillë që të kufizojë çdo rrezik për sigurinë e njerëzve (qëndrueshmërinë, zjarrin, aksesin, evakuimin, platformat, etj.).

Duhet të hartohen dispozita të përshtatshme për të marrë në konsideratë kushtet e sigurisë në tunele shumë të gjata dhe në viadukte.

## 2.2. Energjia

### 2.2.1. Siguria

Funksionimi i sistemeve të furnizimit me energji nuk duhet të cenojë sigurinë e trenave apo të personave (përdoruesve, stafit në vendin e punës, banorëve që jetojnë pranë vijave hekurudhore dhe palëve të treta).

### 2.2.2. Mbrojtja e mjedisit

Funksionimi i sistemeve elektrike ose termike për furnizimin me energji nuk duhet të ketë ndërhyrje në mjedis përtej kufijve të specifikuar.

### 2.2.3. Përputhshmëria teknike

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

- t'u lejojnë trenave arritjen e niveleve të specifikuara të performancës,
- në rastin e sistemeve të furnizimit me energji elektrike, të jenë në përputhje me pajisjet e grumbullimit të instaluar në trena.

## 2.3. Kontroll-komanda dhe sinjalizimi

### 2.3.1. Siguria

Instalimet dhe procedurat e përdorura të kontroll-komandës dhe sinjalizimit duhet të lejojnë që trenat të udhëtojnë me një nivel sigurie që përkon me objektivat e përcaktuara për rrjetin. Sistemet e kontroll-komandës dhe sinjalizimit duhet të vazhdojnë të sigurojnë kalimin e sigurt të trenave që lejohen të udhëtojnë në kushte të degraduara.

### 2.3.2. Përputhshmëria teknike

Të gjitha infrastrukturat e reja dhe të gjitha mjetet e reja të transportit hekurudhor të prodhuara ose të zhvilluara pas miratimit të sistemeve kompatibël të kontroll-komandës dhe sinjalizimit, duhet të projektohen sipas nevojave të përdorimit të këtyre sistemeve.

Pajisjet e kontrolli-komandës dhe sinjalizimit të instaluar në kabinat e makinistit të trenit duhet të lejojnë funksionimin normal, në kushte specifike, përgjatë sistemit hekurudhor.

## 2.4. Mjetet lëvizëse të transportit hekurudhor

### 2.4.1. Siguria

Strukturat e mjeteve të transportit hekurudhor dhe ato të lidhjeve mes mjeteve duhet të projektohen në mënyrë të tillë që të mbrojnë pasagjerët dhe kabinat e drejtimit në rastin e ndonjë përplasje të trenave apo dalje nga shinat.

Pajisja elektrike nuk duhet të cenojë sigurinë dhe funksionimin e instalimeve të kontroll-komandës dhe sinjalizimit.

Teknikat e frenimit dhe sforcimi i ushtruar duhet të jetë në përputhje me projektimin e binarëve, strukturat inxhinierike dhe sistemet e sinjalizimit.

Duhet të ndërmerren masa për të parandaluar aksesin në përbërësit e ndezur elektrik, në mënyrë që të mos rrezikohet siguria e personave.

Në rast rreziku, duhet të ketë pajisje që t'u lejojnë udhëtarëve të informojnë makinistin dhe stafin shoqëruar për të kontaktuar me të.

Dyert duhet të kenë të integruar një sistem hapje dhe mbyllje që të garantojë sigurinë e udhëtarëve.

Duhet të sigurohen dalje emergjence, të cilat të cilësohen si të tilla.

Duhet të hartohen dispozita të përshtatshme për të marrë në konsideratë kushtet e sigurisë në tunele shumë të gjata.

Një nga kërkesat absolute për trenat me kabinë komandimi është një sistem ndriçimi emergjence me intensitet dhe kohëzgjatje të mjaftueshme.

Trenat duhet të pajisen me një sistem publik adresash që ofron një mjet për komunikimin e stafit në kabinën e komandimit me publikun.

### 2.4.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Projektimi i pajisjes jetësore dhe i pajisjes së drejtimit, tërheqjes dhe frenimit dhe gjithashtu sistemi i kontrollit dhe komandës, në një situatë specifike të degraduar, duhet të jetë i tillë që t'i mundësojë trenave të vazhdojnë pa pasur pasoja negative për pajisjen që mbetet në shërbim.

### 2.4.3. Përputhshmëria teknike



Pajisja elektrike duhet të jetë në përputhje me funksionimin e instalimeve të kontroll-komandës dhe sinjalizimit.

Në rastin e tërheqjes elektrike, karakteristikat e pajisjeve thithëse të rrymës duhet të jenë të tilla që t'u lejojnë trenave të udhëtojnë sipas sistemeve të furnizimit me energji për sistemin hekurudhor.

Karakteristikat e mjeteve të transportit hekurudhor duhet të jenë të tilla që të lejojnë që ato të udhëtojnë në çdo linjë ku pritet të operojnë, duke marrë në konsideratë kushtet përkatëse klimatike.

#### 2.4.4. Kontrollat

Trenat duhet të pajisen me një pajisje regjistrimi. Të dhënat e grumbulluara nga kjo pajisje dhe përpunimi i informacionit duhet të jetë i harmonizuar.

### 2.5. Mirëmbajtja

#### 2.5.1. Shëndeti dhe siguria

Instalimet teknike dhe procedurat e përdorura në këto qendra, duhet të garantojnë funksionimin e sigurt të nënsistemit dhe të mos përbëjnë rrezik për shëndetin dhe sigurinë.

#### 2.5.2. Mbrojtja e mjedisit

Instalimet teknike dhe procedurat e përdorura në qendrat e mirëmbajtjes nuk duhet të tejkalojnë nivelet e lejuara të zhurmës në lidhje me mjedisin rrethues.

#### 2.5.3. Përputhshmëria teknike

Instalimet e mirëmbajtjes për mjetet e transportit hekurudhor duhet të jenë të tilla që të garantojnë kryerjen e operacioneve të sigurt, edhe nga ana shëndetësore, dhe komode, në të gjitha mjetet e transportit hekurudhor për të cilat janë projektuar.

### 2.6. Operimi dhe administrimi i qarkullimit

#### 2.6.1. Siguria

Harmonizimi i rregullave të funksionimit të rrjetit me kualifikimet e makinistëve, të stafit në kabinën e komandimit dhe të stafit në qendrat e kontrollit duhet të jetë i tillë që të garantojë operimin e sigurt, duke marrë në konsideratë kërkesat e ndryshme të shërbimeve ndërkufitare dhe brenda vendit.

Operacionet dhe intervalet e mirëmbajtjes, trajnimi dhe kualifikimet e stafit të qendrave të kontrollit dhe mirëmbajtjes dhe sistemi për garantimin e cilësisë i ndërtuar nga operatorët përkatës në qendrat e kontrollit dhe mirëmbajtjes, duhet të jenë të tillë që të garantojnë një nivel të lartë sigurie.

#### 2.6.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Operacionet dhe periudhat e mirëmbajtjes, trajnimi dhe kualifikimet e stafit të qendrave të kontrollit dhe mirëmbajtjes dhe sistemi për garantimin e cilësisë i ndërtuar nga operatorët përkatës në qendrat e kontrollit dhe mirëmbajtjes, duhet të jenë të tillë që të garantojnë një nivel të lartë të besueshmërisë dhe disponueshmërisë së sistemit.

### 2.6.3. Përputhshmëria teknike

Harmonizimi i rregullave të funksionimit të rrjetit me kualifikimet e makinistëve, të stafit në kabinën e komandimit dhe të administratorëve të qarkullimit duhet të jetë i tillë që të garantojë funksionimin efikas të sistemit hekurudhor, duke marrë në konsideratë kërkesat e ndryshme të shërbimeve ndërkufitare dhe brenda vendit.

## 2.7. Aplikimet telematike për mallrat dhe udhëtarët

### 2.7.1. Përputhshmëria teknike

Kërkesat thelbësore për aplikimet telematike garantojnë një cilësi minimale të shërbimeve të transportit të pasagjerëve dhe mallrave, veçanërisht për sa i përket përputhshmërisë teknike.

Duhet të ndërmerren masa për të garantuar:

— që bazat e të dhënave, softuerët dhe protokollet e komunikimit të të dhënave të zhvillohen në mënyrë të tillë që të lejojnë shkëmbimin maksimal të të dhënave mes aplikacioneve dhe operatorëve të ndryshëm, duke përjashtuar të dhënat konfidenciale tregtare,

— aksesim i lehtë i informacionit nga përdoruesit.

### 2.7.2. Besueshmëria dhe disponueshmëria

Metodat e përdorimit, administrimit, përditësimit dhe mirëmbajtjes së këtyre bazave të të dhënave, softuerëve dhe protokolleve të komunikimit të të dhënave, duhet të garantojnë efikasitetin e këtyre sistemeve dhe cilësinë e shërbimit.

### 2.7.3. Shëndeti

Elementët bashkues të këtyre sistemeve me përdoruesit duhet të jenë në përputhje me rregullat minimale të ergonomisë dhe mbrojtjes së shëndetit.

### 2.7.4. Siguria

Duhet të sigurohen nivelet e përshtatshme të integritetit dhe varësisë për ruajtjen ose transmetimin e informacionit që lidhet me sigurinë.

---

## SHTOJCA IV

### DEKLARATA "EC" E KONFORMITETIT DHE PËRSHTATSHMËRISË PËR PËRDORIM E PËRBËRËSVE TË NDËRVEPRIMIT

## 1. Përbërësit e ndërveprimit

Deklarata "EC" zbatohet për përbërësit e ndërveprimit të përfshirë në ndërveprimin e sistemit hekurudhor, siç përmendet në nenin 3. Këta përbërës ndërveprimi mund të jenë:

### 1.1. Përbërës me shumë përdorime

Këta janë përbërës që nuk janë specifik për sistemin hekurudhor dhe të cilët mund të përdoren si të tillë në fusha të tjera.

### 1.2. Përbërësit me shumë përdorime që kanë karakteristika specifike

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

### 1.3. Përbërësit specifik

Këta janë përbërës specifikë për aplikacionet hekurudhore.

## 2. Fusha e zbatimit

Deklarata "EC" mbulon:

— vlerësimin, nga një ose disa organe të notifikuara, e konformitetit të brendshëm të një përbërësi ndërveprimi, të shqyrtuar më vete, kundrejt specifikimeve teknike që duhet të plotësohen,

— ose vlerësimin/gjykimin nga një ose disa organe të notifikuara të përshtatshmërisë për përdorim të përbërësit të ndërveprimit, të marrë në konsideratë brenda mjedisit të vet hekurudhor dhe, veçanërisht në rastet kur përfshihen elementët bashkues, në lidhje me specifikimet teknike, veçanërisht ato të një natyre funksionale, të cilat duhet të kontrollohen.

Procedurat e vlerësimit të zbatuara nga organet e notifikuara në fazat e projektimit dhe prodhimit, do të hartohen në bazë të moduleve të përcaktuara në Vendimin 93/465/KE, në përputhje me kushtet e përmendura në TSI.

## 3. Përmbajtja e deklaratës "EC"

Deklarata "EC" e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim dhe dokumentet shoqëruese duhet të jenë të nënshkruara dhe të kenë datën përkatëse.

Deklarata duhet të shkruhet në të njëjtën gjuhë me udhëzimet dhe duhet të përmbajë sa vijon:

— të përmendë direktivën,

— emrin dhe adresën e prodhuesit dhe përfaqësuesit të autorizuar të regjistruar në Bashkimin Evropian (shënohet emri tregtar dhe adresa e plotë; në rastin e përfaqësuesit të autorizuar, shënohet edhe emri tregtar i prodhuesit),

- përshkrimin e përbërësit të ndërveprimit (marka, tipi, etj.),
- përshkrimin e procedurës së ndjekur për deklarimin e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim (neni 13),
- të gjitha përshkrimet përkatëse të plotësuara nga përbërësi i ndërveprimit dhe, veçanërisht, kushtet e tij të përdorimit,
- emri dhe adresa e organit ose organeve të notifikuara të përfshirë në procedurën e ndjekur në lidhje me konformitetin ose përshtatshmërinë për përdorim dhe datën e certifikatës së ekzaminimit së bashku me kohëzgjatjen dhe kushtet e vlefshmërisë së certifikatës, kur është rasti,
- sipas rastit, përmendja e kushteve teknike evropiane,
- identifikimin e nënshkruesit të autorizuar për t'u angazhuar për llogari të prodhuesit ose përfaqësuesit të tij të autorizuar të regjistruar brenda Bashkimit Evropian.

---

## SHTOJCA V

### DEKLARATA "EC" E VERIFIKIMIT TË NËNSISTEMEVE

Deklarata "EC" e verifikimit dhe dokumentet shoqëruese duhet të jenë të nënshkuara dhe të mbajnë datën përkatëse.

Deklarata duhet të shkruhet në të njëjtën gjuhë me dosjen teknike dhe duhet të përmbajë sa vijon:

- të përmendë direktivën,
- emrin dhe adresën e subjektit kontraktues ose të prodhuesit dhe përfaqësuesit të autorizuar të regjistruar në Bashkimin Evropian (shënohet emri tregtar dhe adresa e plotë; në rastin e përfaqësuesit të autorizuar, shënohet edhe emri tregtar i subjektit kontraktues ose prodhuesit),
- një përshkrim i shkurtër i nënsistemit,
- emrin dhe adresën e organit të notifikuar që ka kryer verifikimin "EC" të përmendur në nenin 18,
- të përmendë dokumentet që përmban dosja teknike,
- të gjitha dispozitat përkatëse të përkohshme ose të përhershme që duhet të respektohen nga këto nënsisteme dhe sidomos çdo kufizim ose kusht operacional, nëse ka,
- nëse është e përkohshme: kohëzgjatjen e vlefshmërisë së deklaratës "EC",
- identitetin e nënshkruesit.

---

## SHTOJCA VI

### PROCEDURA E VERIFIKIMIT "EC" PËR NËNSISTEMET

#### 1. Hyrje

Verifikimi "EC" është procedura përmes së cilës organi i notifikuar kontrollon dhe vërteton që nënsistemi:

- është në përputhje me këtë direktivë,
- është në përputhje me rregullore të tjera që rrjedhin nga Traktati, dhe mund të vendoset në punë.

#### 2. Fazat

Nënsistemi kontrollohen në secilën prej fazave të mëposhtme:

- projektimi i përgjithshëm,
- prodhimi: ndërtimi i nënsistemeve, duke përfshirë, veçanërisht, veprimtaritë inxhinierike civile, prodhimin, montimin e përbërësve, përshtatjet e përgjithshme,
- testimi final i nënsistemit.

Për fazën e projektimit (duke përfshirë testet e tipit) dhe për fazën e prodhimit, aplikuesi mund të aplikojë për një vlerësim si një hap i parë.

Në këtë rast, nga vlerësimi apo vlerësimet mund të kërkohet nxjerra e një apo më shumë deklaratave të ndërmjetme të verifikimit (ISV) nga organi i notifikuar i përzgjedhur nga aplikuesi. Organi i notifikuar nga ana tjetër harton një deklaratë "EC" të konformitetit të ndërmjetëm të nënsistemit për fazat përkatëse.

#### 3. Certifikata

Organi i notifikuar përgjegjës për verifikimin "EC" vlerëson projektimin dhe prodhimin e nënsistemit dhe harton certifikatën e verifikimit të synuar për aplikuesin, i cili nga ana tjetër harton deklaratën "EC" të verifikimit të synuar për autoritetin mbikëqyrës në shtetin anëtar ku ndodhet dhe/ose operon nënsistemi.

Nëse është e mundur, organi i notifikuar merr në konsideratë ISV-të, dhe, në mënyrë që të lëshojë certifikatën "EC" të verifikimit, ai:

- kontrollon nëse nënsistemi:
- mbulohet nga projektimi dhe prodhimi përkatës i ISV-së, nëse aplikuesi u ka kërkuar organeve të notifikuara këto dy faza, ose

— në momentin e prodhimit përkon me të gjitha aspektet e mbuluara nga ISV e projektuar që i është dhënë aplikuesit, nëse i ka kërkuar organit të notifikuar vetëm fazën e projektimit,

— verifikon nëse janë mbuluar saktësisht kërkesat e TSI-së dhe vlerëson elementët e projektimit dhe prodhimit që nuk janë mbuluar nga ISV-të e projektimit dhe/ose të prodhimit.

#### 4. Dosja teknike

Dosja teknike që shoqëron deklaratën e verifikimit duhet të përmbajë sa më poshtë:

— për infrastrukturën: planet e strukturës inxhinierike, të dhënat e miratimit për gjurmime dhe përforcime, raportet e testimit dhe inspektimit për betonin, etj.,

— për nënsistemet e tjera: skicat e përgjithshme dhe të detajuara në përputhje me realizimin, diagramet elektrike dhe hidraulike, diagramet e kontrollit-qarqeve, përshkrimi i përpunimit të të dhënave dhe sistemet automatike, manuallet e funksionimit dhe mirëmbajtjes, etj.,

— listën e përbërësve të ndërveprimit, siç përmendet në nenin 3, të integruar në nënsistem,

— kopje të deklaratave "EC" të konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, me të cilat duhet të pajisen përbërësit e mësipërm, në përputhje me nenin 13 të kësaj direktive, të shoqëruara, kur është e përshtatshme, me shënimet përkatëse të llogaritjes dhe një kopje të të dhënave të testeve dhe ekzaminimeve të kryera nga organet e notifikuara në bazë të kushteve të përgjithshme teknike,

— nëse është e mundur, ISV-në dhe, në këtë rast, deklaratat "EC" të konformitetit të ndërmjetëm të nënsistemit që shoqërojnë certifikatën "EC" të verifikimit, duke përfshirë edhe rezultatin e verifikimit të vlefshmërisë, të kryer nga organi i notifikuar,

— certifikatën nga organi i notifikuar përgjegjës për verifikimin "EC", të shoqëruar me shënimet përkatëse të llogaritjes dhe të kundërfirmosur nga ai vetë, ku deklарohet se projekti është në përputhje me këtë direktivë dhe ku të përmendet çdo rezervë e regjistruar gjatë kryerjes së veprimtarive dhe që nuk është tërhequr; kjo certifikatë duhet të shoqërohet me raportet e inspektimit dhe auditimit të hartuara nga i njëjti organ në lidhje me detyrën e tij, të përcaktuara në seksionet 5.3 dhe 5.4.

#### 5. Monitorimi

5.1. Qëllimi i monitorimit "EC" është që gjatë prodhimit të nënsistemit të garantohet përmbushja e detyrimeve që rrjedhin nga dosja teknike.

5.2. Organi i notifikuar përgjegjës për kontrollin e prodhimit duhet të ketë akses të përhershëm në kantieret e ndërtimit, ofiçinat e prodhimit, zonat e magazinimit dhe, sipas rastit, ambientet e parafabrikimit apo testimit dhe, në mënyrë më të përgjithshme, në të gjitha ambientet që i konsideron të nevojshme për përmbushjen e detyrës së tij. Aplikuesi duhet t'i dërgojë ose t'i

ketë dërguar atij të gjitha dokumentet e nevojshme për këtë qëllim dhe, në veçanti, planet e zbatimit dhe dokumentacionin teknik në lidhje nënsistemin.

5.3. Organi i notifikuar përgjegjës për kontrollin e zbatimit, duhet të kryejë auditime periodike për të vërtetuar përputhshmërinë me këtë direktivë. Ai duhet t'i dërgojë një raport auditimi personave përgjegjës për zbatimin. Mund të nevojitet që ai të jetë i pranishëm në faza të caktuara të operacioneve të ndërtimit.

5.4. Përveç kësaj, organi i notifikuar mund të bëjë vizita pa paralajmërim në vendet e punës ose në oficinat e prodhimit. Gjatë këtyre vizitave, organi i notifikuar mund të kryejë auditime të plota ose të pjesshme. Ai duhet t'i dërgojë një raport inspektimi dhe, sipas rastit, një raport auditimi, personave përgjegjës për zbatimin.

5.5. Me qëllim dhënien e deklaratës "EC" të përshtatshmërisë për përdorim, të përmendur në nenin 2 të shtojcës IV, organi i notifikuar duhet të jetë në gjendje të monitorojë një nënsistem ku është instaluar një përbërës i ndërveprimit në mënyrë që të vlerësohet, kur kërkohet nga TSI-ja përkatëse, përshtatshmëria për përdorim në mjedisin e synuar hekurudhor.

## 6. Dërgimi

Dosja e plotë e përmendur në paragrafin 4 duhet t'i dërgohet aplikuesit në mbështetje të ISV-së, nëse ka, të lëshuar nga organi i notifikuar përgjegjës për të, ose në mbështetje të certifikatës së konformitetit të lëshuar nga organi i notifikuar përgjegjës për verifikimin e nënsistemit në gjendje pune. Dosja duhet t'i bashkëngjitet ISV-së dhe/ose deklaratës "EC" të verifikimit që aplikuesi i dërgon autoritetit mbikëqyrës të shtetit anëtar në fjalë.

Një kopje e dosjes duhet të mbahet nga aplikuesi përgjatë gjithë kohëzgjatjes së jetëgjatësisë së nënsistemit. Kjo kopje duhet t'i dërgohet çdo shteti tjetër anëtar që paraqet një kërkesë.

## 7. Publikimi

Çdo organ i notifikuar duhet të publikojë në mënyrë periodike informacionin përkatës në lidhje me:

- kërkesat e marra për verifikimin "EC",
- ISV-të e lëshuara ose të refuzuara,
- deklaratat e verifikimit të lëshuara ose të refuzuara,
- deklaratat e refuzuara të konformitetit.

## 8. Gjuha

Dosjet dhe korrespondenca që lidhet me procedura e verifikimit "EC" duhet të jenë të shkruara në gjuhën zyrtare të shteteve anëtare ku është regjistruar aplikuesi ose në një gjuhë që aplikuesi e ka pranuar.

---

## SHTOJCA VII

### PARAMETRAT QË DUHET TË KONTROLLOHEN NË LIDHJE ME VENDOSJEN NË SHËRBIM TË MJETEVE QË NUK JANË NË PËRPUTHJE ME TSI-NË DHE KLASIFIKIMI I RREGULLAVE KOMBËTARE

#### 1. Lista e parametrave

##### 1. Informacioni historik

— informacioni që lidhet me kuadrin ligjor kombëtar në fuqi,

— kushtet e veçanta kombëtare,

— libri i mirëmbajtjes,

— libri operacional i regjistrimit.

##### 2. Elementët bashkues me infrastrukturën

— pantografet,

— pajisja për furnizimin në kabinën e komandimit dhe ndikimi i përputhshmërisë elektromagnetike, hapësira e ngarkimit,

— pajisje të ndryshme të sigurisë, p.sh. kontrolli dhe komanda, sistemet e komunikimit binarë-tren.

##### 3. Karakteristikat e mjeteve të transportit hekurudhor

— dinamika të mjeteve,

— superstrukturë e mjeteve,

— pajisja bllokuese dhe tërheqëse,

— karroca dhe sistemi lëvizës,

— çifti i rrotave/mbajtësja e çiftit të rrotave,

— pajisja e frenave,

— sistemet teknike që kërkojnë monitorim; p.sh. sistemi i ajrit të ngjeshur,

— dritaret e përparme/anësore,

— dyert,



- pajisjet për kalimin,
- sistemet e kontrollit (softuerët),
- sistemet e ujit të pijshëm dhe ujërave të ndotura,
- mbrojtje e mjedisit,
- pajisje kundër zjarrit,
- shëndeti dhe siguria në vendin e punës,
- cisternat dhe vagonët cisternë,
- kontejnerët e shkarkimit me presion,
- sigurimi i ngarkesës,
- shënjues,
- teknika saldimit.

## 2. Klasifikimi i rregullave

Rregullat kombëtare që lidhen me parametrat e identifikuar në seksionin 1, i atribuohen njërit prej tre grupeve të mëposhtme. Nuk duhet të përfshihen rregullat dhe kufizimet me natyrë shumë lokale; verifikimi i tyre përfshin kryerjen e kontrolleve përmes marrëveshjeve të përbashkëta me sipërmarrjet hekurudhore dhe administratorët e infrastrukturës.

### Grupi A

Grupi A mbulon:

- standardet ndërkombëtare,
- rregullat kombëtare që duhet të jenë të barasvlershme me rregullat kombëtare të shteteve të tjera anëtare, për sa i përket sigurisë së hekurudhës.

### Grupi B

Grupi B mbulon të gjitha rregullat që nuk përfshihen në fushën e veprimit të Grupit A ose Grupit C, ose që ende nuk është bërë e mundur të klasifikohen në një nga këto grupe.

### Grupi C

Grupi C mbulon rregullat që janë shumë të nevojshme dhe që lidhen me karakteristikat e infrastrukturës teknike, me qëllim garantimin e përdorimit të sigurt dhe ndërveprues të rrjetit në fjalë (p.sh. hapësira e ngarkimit).

---

## SHTOJCA VIII

### KRITERET MINIMALE QË DUHET TË MARRIN NË KONSIDERATË SHTETET ANËTARE PËR NOTIFIKIMIN E ORGANEVE

1. Organi, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për kryerjen e operacioneve të kontrollit mund të mos përfshihen drejtpërdrejtë ose si përfaqësues të autorizuar në projektimin, prodhimin, ndërtimin, tregtimin ose mirëmbajtjen e përbërësve ose të nënsistemeve të ndërveprimit ose në përdorimin e tyre. Kjo nuk përjashton mundësinë e shkëmbimit të informacionit teknik ndërmjet prodhuesit dhe organit të notifikuar.

2. Organi dhe stafi përgjegjës për kontrollet duhet të kryejë kontrollet me integritetin profesional më të lartë të mundshëm dhe me kompetencën teknike më të madhe të mundshme dhe duhet të mos i nënshtrohet asnjë presioni apo stimulimi, në veçanti të llojit financiar, që do të ndikonte në gjykimin e tyre ose në rezultatet e inspektimeve të tyre, sidomos nga persona ose grupe personash që preken nga rezultatet e kontrolleve.

Në veçanti, ky organ dhe stafi përgjegjës për kontrollet duhet të jenë të pavarur nga ana funksionale nga autoritetet e përcaktuara për lëshimin e autorizimeve për vendosjen në shërbim, në kuadër të kësaj direktive, licencat në kuadër të Direktivës 95/18/KE dhe certifikatat e sigurisë në kuadër të Direktivës 2004/49/KE, dhe nga organet përgjegjëse për hetimet në rast aksidenti.

3. Ky organ duhet të punësojë staf dhe të ketë instrumentet e nevojshme për të përmbushur siç duhet detyrat teknike dhe administrative që lidhen me kontrollet; ai duhet të ketë akses 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 rreth kërkesave në lidhje me kontrollet që ata kryejnë dhe praktikë të mjaftueshme në këto kontrolle,
- aftësi për të përpiluar certifikatat, procesverbalet dhe raportet që përbëjnë aktet zyrtare të inspektimit të kryer.

5. Duhet të garantohet pavarësia e stafit përgjegjës për inspektimet. Asnjë nëpunës nuk duhet të paguhet në bazë të numrit të inspektimeve të kryera ose në bazë të rezultateve të këtyre inspektimeve.

6. Ky organ duhet të pajiset me sigurimin për përgjegjësinë civile, përveç kur ky detyrim mbulohet nga shteti sipas legjislacionit të brendshëm ose përveç kur këto kontrolle kryhen drejtpërdrejt nga ai shtet anëtar.

7. Stafi i këtij organi i nënshtrohet ruajtjes së sekretit profesional në lidhje me çdo gjë që mësojnë gjatë kryerjes së detyrave të tyre (me përjashtim të autoriteteve kompetente administrative dhe organeve për hetimin e aksidenteve në shtetin ku ata kryejnë këto veprimtari,

si dhe organeve për hetimin e aksidenteve përgjegjëse për hetimin e aksidenteve të shkaktuara nga defekte të përbërësve ose nënsistemeve të ndërveprimit, kontrolluara) në zbatim të kësaj direktive ose të çdo dispozite të legjislacionit të brendshëm në zbatim të kësaj direktive.

---

## SHTOJCA IX

### DOSJA PËR PARAQITJEN E NJË DEROGIMI

Kur paraqesin kërkesë për derogim, shtetet anëtare duhet të dërgojnë dokumentet e mëposhtme:

a) Një shkresë zyrtare përmes së cilës i komunikojnë Komisionit derogimet e propozuara.

b) Një dosje, bashkëlidhur shkresës, ku të përfshihet të paktën:

— një përshkrim i punës, mallrave dhe shërbimeve objekt i këtij derogimi, ku të specifikohen të dhënat kryesore, vendndodhja gjeografike dhe zona operationale dhe teknike,

— cilësimi i TSI-ve precize (ose pjesëve të tyre) për të cilat kërkohet derogimi,

— citimi i saktë dhe hollësitë e dispozitave alternative që do të zbatohen,

— për kërkesat sipas nenit 7, paragrafi 1, germa "a", argumente për fazën e avancuar të zhvillimit të projektit,

— arsyet për derogimin, duke përfshirë arsyet kryesore me natyrë teknike, ekonomike, tregtare, operationale dhe/ose administrative,

— çdo informacion tjetër në mbështetje të kërkesës për derogim,

— një përshkrim të masave që shteti anëtar propozon të merren në drejtim të promovimit të ndërveprimit final të projektit. Në rastin e derogimeve të vogla, ky përshkrim nuk është i nevojshëm.

Ky dokumentacion duhet të jepet në formë shkresore dhe elektronike, në mënyrë që të mund të shpërndahet mes anëtarëve të Komitetit Evropian.

---

## SHTOJCA X

### PJESA A

#### DIREKTIVAT E SHFUQIZUARA

(përmendur në nenin 40)

Direktiva 96/48/KE

Direktiva 2001/16/KE

Direktiva 2004/49/KE Vetëm neni 14

PJESA B

Afatet për transpozim në legjislacionin e brendshëm

(përmendur në nenin 40)

Direktiva Afati për transpozim

96/48/KE 9 prill 1999

2001/16/KE 20 prill 2003

2004/49/KE 30 prill 2006

---

## SHTOJCA XI

### TABELA E PËRPUTHSHMËRISË

Direktiva 96/48/KE	Direktiva 2001/16/KE	Kjo direktivë
Neni 1, paragrafi 1	Neni 1, paragrafi 1	Neni 1, paragrafi 1
Neni 1, paragrafi 2	Neni 1, paragrafi 2	Neni 1, paragrafi 2
—	—	Neni 1, paragrafi 3
—	Neni 1, paragrafi 3	Neni 1, paragrafi 4
Neni 2, fjalia hyrëse	Neni 2, fjalia hyrëse	Neni 2, fjalia hyrëse
Neni 2, germa "a" deri në "l"	Neni 2, germa "a" deri në "l"	Neni 2, germa "a" deri në "b" dhe "e" deri në "m"
—	—	Neni 2, germat "c" dhe "d"
Neni 2, germa "n"	Neni 2, germa "m"	Neni 2, germa "n"
Neni 2, germa "o"	Neni 2, germa "n"	Neni 2, germa "o"
Neni 2, germa "m"	Neni 2, germa "o"	Neni 2, germa "p"
Neni 2, germa "p"	Neni 2, germa "p"	Neni 2, germa "q"
—	—	Neni 2, germat "r" deri në "z"

Nenet 3, 4 dhe 5	Nenet 3, 4 dhe 5	Neni 3, 4 dhe 5, paragrafi 1 deri në 5
Neni 5, paragrafi 6	Neni 5, paragrafi 7	Neni 5, paragrafi 7
—	—	Neni 5, paragrafi 6
—	—	Neni 5, paragrafi 8
Neni 6, paragrafët 1 deri në 8	Neni 6, paragrafët 1 deri në 8	Neni 6, paragrafët 1 deri në 8
—	—	Neni 6, paragrafët 9 deri në 10
—	—	Nenet 7 dhe 8
Neni 7	Neni 7	Neni 9
Neni 8	Neni 8	Neni 10, paragrafi 1
Neni 9	Neni 9	Neni 10, paragrafi 2
Neni 10, paragrafët 1 deri në 3	Neni 10, paragrafët 1 deri në 3	Neni 11, paragrafët 1 deri në 3
—	Neni 10, paragrafi 6	Neni 11, paragrafi 4
—	—	Neni 11, paragrafi 5
Nenet 11 deri në 13	Nenet 11 deri në 13	Nenet 12 deri në 14
Neni 14, paragrafët 1 dhe 2	Neni 14, paragrafët 1 dhe 2	Neni 15, paragrafët 1 dhe 2
Neni 14, paragrafi 3	Neni 14, paragrafi 3	Neni 20
Neni 14, paragrafët 4 dhe 5	Neni 14, paragrafët 4 dhe 5	Neni 33
—	—	Neni 15, paragrafët 2 dhe 3
Nenet 15 dhe 16	Nenet 15 dhe 16	Nenet 16 dhe 17
Neni 16, paragrafi 3	Neni 16, paragrafi 3	Neni 17, paragrafi 3
—	—	—
Neni 18, paragrafët 1 deri në 3	Neni 18, paragrafët 1 deri në 3	Neni 18, paragrafët 1 deri në 3

—	—	Neni 18, paragrafët 4 dhe 5
Neni 19	Neni 19	Neni 19
Neni 20	Neni 20	Neni 28
—	—	Nenet 21 deri në 27
Neni 21, paragrafët 1 deri në 3	Neni 21, paragrafët 1 deri në 3	Neni 29, paragrafët 1 deri në 3
—	—	Neni 29, paragrafët 4 dhe 5
—	—	—
Neni 21a, paragrafi 1	Neni 22	Neni 30, paragrafi 2
Neni 21, paragrafi 4	21, paragrafi 4	Neni 30, paragrafi 4
Neni 21a, paragrafi 2	Neni 21a	Neni 30, paragrafi 1
Neni 21b	—	—
Neni 21c	Neni 21b	Neni 30, paragrafi 3
Neni 22	Neni 26	Neni 37
Neni 22a	Neni 24	Nenet 34 dhe 35
—	—	Neni 32
—	Neni 23	Neni 31
—	Neni 25	Neni 36
Neni 23	Neni 27	Neni 38
Neni 24	Neni 28	Neni 39
—	—	Neni 40
Neni 25	Neni 29	Neni 41
Neni 26	Neni 30	Neni 42
Shtojcat I deri VI	Shtojcat I deri VI	Shtojcat I deri VI
—	—	Shtojca VII

- 
1. *Gazeta Zyrtare C 256, 27.10.2007, f. 39.*
  2. Pozicioni i Parlamentit Evropian i datës 11 dhjetor 2007 dhe Vendimi i Këshillit i datës 14 maj 2008.
  3. *Gazeta Zyrtare L 235, 17.9.1996, f. 6.* Direktiva e ndryshuar së fundi nga Direktiva e Komisionit 2007/32/KE (*Gazeta Zyrtare L 141, 2.6.2007, f. 63*).
  4. *Gazeta Zyrtare L 110, 20.4.2001, f. 1.* Direktivë e ndryshuar së fundmi me Direktivën 2007/32/KE.
  5. Direktiva 2004/50/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 29 prill 2004, që ndryshon Direktivën 96/48/KE "Për ndërveprimin e sistemeve hekurudhore transevropiane të shpejtësisë së lartë" dhe Direktivën 2001/16/KE e Parlamentit Evropian dhe të Këshillit "Për ndërveprimin e sistemit hekurudhor të zakonshëm transevropian" (*Gazeta Zyrtare L 164, 30.4.2004, f. 114.* Versioni i korigjuar në *Gazetën Zyrtare L 220, 21.6.2004, f. 40.*
  6. *Gazeta Zyrtare L 75, 15.3.2001, f. 1.*
  7. *Gazeta Zyrtare L 75, 15.3.2001, f. 26.*
  8. *Gazeta Zyrtare L 75, 15.3.2001, f. 29.* Direktivë e ndryshuar së fundmi me Direktivën 2007/58/KE (*Gazeta Zyrtare L 315, 3.12.2007, f. 44*).
  9. *Gazeta Zyrtare L 228, 9.9.1996, f. 1.* Vendim i ndryshuar së fundmi me Rregulloren e Komisionit (KE) nr. 1791/2006 (*Gazeta Zyrtare L 363, 20.12.2006, f. 1*).
  10. *Gazeta Zyrtare L 237, 24.8.1991, f. 25.* Direktivë e ndryshuar së fundmi me Direktivën 2007/58/KE.
  11. Direktiva 2004/17/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, datë 31 mars 2004, që koordinon procedurat e prokurimit për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë e tyre në sektorët e ujit, energjisë, transportit dhe shërbimeve postare (*Gazeta Zyrtare L 134, 30.4.2004, f. 1*). Direktivë e ndryshuar së fundmi me Rregulloren e Komisionit (KE) nr. 213/2008 (*Gazeta Zyrtare L 74, 15.3.2008, f. 1*).
  12. Vendimi i Këshillit 93/465/KEE, datë 22 shkurt 1993, "Për modulet për fazat e ndryshme të procedurave të vlerësimit të përputhshmërisë dhe rregullat për vendosjen dhe përdorimin e markimit të konformitetit EC, të cilat synohen të përdoren në direktivat e harmonizimit teknik" (*Gazeta Zyrtare L 220, 30.8.1993, f. 23*).
  13. *Gazeta Zyrtare L 164, 30.4.2004, f. 44.* Versioni i korigjuar në *Gazetën Zyrtare L 220, 21.6.2004, f. 16.*
  14. *Gazeta Zyrtare L 184, 17.7.1999, f. 23.* Vendimi i ndryshuar me Vendimin 2006/512/KE (*Gazeta Zyrtare L 200, 22.7.2006, f. 11*).
  15. *Gazeta Zyrtare C 321, 31.12.2003, f. 1.*
  16. *Gazeta Zyrtare L 204, 21.7.1998, f. 37.* Direktivë e ndryshuar së fundmi me Direktivën 2006/96/KE (*Gazeta Zyrtare L 363, 20.12.2006, f. 81*).
  17. *Gazeta Zyrtare L 164, 30.4.2004, f. 1.* Versioni i korigjuar në *Gazetën Zyrtare L 220, 21.6.2004, f. 3.*
  18. *Gazeta Zyrtare L 225, 12.8.1998, f. 27.* Vendim i ndryshuar së fundmi me Rregulloren (KE) nr. 1792/2006 (*Gazeta Zyrtare L 362, 20.12.2006, f. 1*).
-