

URDHËR
Nr. 250, datë 25.10.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR MODALITETET E LLOGARITJES
SË KOSTOS QË SHKAKTOHET DREJTPËRDREJT SI REZULTAT I
FUNKSIONIMIT TË TRENAVE DHE APLIKIMIT TË TARIFIMIT PËR KOSTON
E EFEKTEVE TË ZHURMËS”¹**

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës, të neneve 30, 31, 32, 33 dhe 34, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, të nenit 70, të ligjit nr. 9590, datë 27.7.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes së stabilizim-asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Komuniteteve Evropiane e shteteve të tyre anëtare”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për modalitetet e llogaritjes së kostos që shkaktohet drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenave dhe aplikimit të tarifimit për koston e efekteve të zhurmës”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen administratorët e infrastrukturës për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE
MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**PËR MODALITETET E LLOGARITJES SË KOSTOS QË SHKAKTOHET
DREJTPËRDREJT SI REZULTAT I FUNKSIONIMIT TË TRENAVE DHE APLIKIMIT
TË TARIFIMIT PËR KOSTON E EFEKTEVE TË ZHURMËS**

**Neni 1
Objekti**

Objekti i kësaj rregulloreje është përcaktimi i modaliteteve që duhen ndjekur nga administratori i infrastrukturës për llogaritjen e kostove të shkaktuara drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenit dhe për aplikimin e tarifës për koston e efekteve të zhurmës të shkaktuara nga mjetet hekurudhore të transportit të mallrave.

**Neni 2
Qëllimi**

Qëllimi i kësaj rregulloreje është përcaktimi i tarifave të përdorimit të infrastrukturës hekurudhore, për paketën minimale të aksesit dhe aksesin në objektet e shërbimit që lidhin infrastrukturën e përmendur në nenin 32, pika 3, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi

¹ Kjo rregullore përafron plotësisht me:

- Rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2015/909, datë 12 qershor 2015, “Mbi modalitetet për llogaritjen e kostos që shkaktohet drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenit”, (tekst me rëndësinë e ZEE-së), Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian OJ L 148, datë 13.6.2015, f. 17–22.

- Rregullorja zbatuese e Komisionit (BE) 2015/429, datë 13 mars 2015, “Përcaktimi i modaliteteve që duhen ndjekur për aplikimin e tarifimit për koston e efekteve të zhurmës”, (Tekst me rëndësi për ZEE-në), Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian OJ L 70, datë 14.3.2015, f. 36–42.

Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, në vijim Kodit, dhe aplikimin e tarifës së efekteve të zhurmës.

Neni 3 **Fusha e zbatimit**

1. Kjo rregullore zbatohet brenda kornizës së tarifimit, siç parashikohet në nenin 30, pika 1 e Kodit, kur ministri përgjegjës për transportin ka vendosur të prezantojë modifikimin e tarifave të infrastrukturës në përputhje me nenin 32, pikën 5, nënparagrafin e parë, të Kodit.

2. Kjo rregullore nuk zbatohet për vagonët që plotësojnë një nga kushtet e mëposhtme:

a) vagonët që kanë një shmangie nga specifikimi teknik për ndërveprueshmërinë, në lidhje me nënsistemin “mjete hekurudhore – zhurma”, në vijim TSI zhurma, sipas nenit 134 të Kodit;

b) vagonët për të cilët nuk ka blloqe frenash të përbëra në përputhje me TSI vagon, të cilat mund të montohen drejtpërdrejt në vagon pa modifikim të mëtejshëm të sistemit të frenimit ose prova të dedikuara;

c) vagonët që vijnë nga vendet e treta dhe që qarkullojnë në rrjetin e gjerësisë hekurudhore 1 520 ose 1 524 mm dhe që janë dhënë një rast specifik në TSI zhurma ose përjashtohen nga objekti i tij.

3. Bonusi dhe malusi që rezultojnë nga diferencimi i tarifave të aksesit në trase sigurojnë akses jodiskriminues dhe transparent në infrastrukturë.

4. Diferencimi i tarifave të hyrjes në infrastrukturë sipas kësaj rregulloreje nuk cenon zbatimin e rregullave të ndihmës shtetërore.

5. Kjo rregullore zbatohet pa cenuar dispozitat, në lidhje me financimin e infrastrukturës ose ekuilibrin e të ardhurave dhe shpenzimeve të administratorit të infrastrukturës, të përcaktuara në nenin 11 të Kodit.

Neni 4 **Përkufizimet**

Për qëllimet e kësaj rregulloreje zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “kosto direkte” nënkupton koston që shkaktohet drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenit;

2. “kosto direkte për njësi” nënkupton koston direkte për tren kilometër, mjet kilometër, ton kilometër bruto i një treni ose një kombinim i tyre;

3. “njësia e koston” nënkupton një njësi biznesi brenda sistemit të kontabilitetit të administratorit të infrastrukturës, së cilës i ndahen kostot për hir të ndarjes së këtyre kostove drejtpërdrejt ose tërthorazi në një shërbim të afruar.

4. “skemë” nënkupton dispozita që vendosin tarifat e hyrjes në infrastrukturë të diferencuar nga zhurma që do të miratohen dhe zbatohen nga administratorët e infrastrukturës;

5. “vagonë të rinovuar” nënkupton vagonët ekzistues të pajisur me blloqe frenash të përbëra në përputhje me kërkesat e përcaktuara në TSI zhurma;

6. “vagonë pa zhurmë” nënkupton vagonët e rinj ose ekzistues që respektojnë vlerat kufitare përkatëse të zhurmës, të përcaktuara në TSI zhurma;

7. “vagonë me zhurmë” nënkupton vagonët që nuk respektojnë vlerat kufitare përkatëse të zhurmës të përcaktuara në TSI zhurma;

8. “tren i zhurmshëm” nënkupton një tren të përbërë nga më shumë se 10% vagonë me zhurmë;

9. “tren pa zhurmë” nënkupton një tren i cili përbëhet nga të paktën 90% vagonë pa zhurmë;

10. “vagonë dhe lokomotiva pa zhurmë” nënkupton vagonët dhe lokomotivat me emetim zhurmash të paktën 3 dB nën vlerat përkatëse të përcaktuara në TSI zhurma;

11. “bonus për vagonët e rinovuar” nënkupton një zbritje të detyrueshme nga tarifat e aksesit në infrastrukturë për sipërmarrjet hekurudhore që përdorin vagonë të rinovuar;

12. “bonusi i trenit” nënkupton një zbritje fakultative për sipërmarrjet hekurudhore për çdo “tren pa zhurmë”;

13. “bonus për vagonët ose lokomotivat pa zhurmë” nënkupton një zbritje opsionale për sipërmarrjet hekurudhore për çdo vagon dhe lokomotivë pa zhurmë;

14. “malus” nënkupton një shtesë opsionale për tarifat e aksesit në infrastrukturë që duhet paguar nga sipërmarrjet hekurudhore për çdo tren me zhurmë.

Neni 5

Kostot direkte të rrjetit

1. Kostot direkte mbi bazën e të gjithë rrjetit llogariten si diferencë midis, nga njëra anë, kostove për ofrimin e shërbimeve të paketës minimale të aksesit dhe për aksesin në objektet e shërbimit që lidhin infrastrukturën dhe, nga ana tjetër, kostot e papranueshme të përmendura në nenin 6.

2. Ministri përgjegjës për transportin mund të vendosë që administratori i infrastrukturës të zbatojë kostot e ofrimit të shërbimeve efikase për qëllime të llogaritjes së kostove direkte në bazë të rrjetit të referuar në paragrafin 1.

3. Vlerat e aseteve të përdorura për qëllimin e llogaritjes së kostove direkte në të gjithë rrjetin bazohen në vlerat fillestare ose, kur këto vlera nuk janë të disponueshme, ose kur vlerat aktuale janë më të ulëta, në vlerat aktuale. Vlerat fillestare të aseteve bazohen në shumat e paguara dhe të dokumentuara nga administratori i infrastrukturës në momentin e blerjes së këtyre aseteve. Në rast të një lehtësimi borxhi, ku të gjitha ose një pjesë e borxheve të administratorit të infrastrukturës janë marrë përsipër nga një njësi tjetër, administratori i infrastrukturës t’i atribuojë një pjesë përkatëse të lehtësimit të borxhit për të reduktuar vlerat e aseteve të tij dhe kostot përkatëse direkte në të gjithë rrjetin. Me përjashtim nga fjalia e parë, administratori i infrastrukturës mund të aplikojë vlera duke përfshirë vlerat e vlerësuar ose vlerat aktuale, ose vlerat zëvendësuese nëse ato mund të maten në mënyrë transparente, të qëndrueshme dhe objektive, dhe të justifikohen siç duhet për Autoritetin Rregullator Hekurudhor, më poshtë Autoriteti Rregullator.

4. Pa paragjykuar nenin 6 dhe nëse administratori i infrastrukturës mundet të matë në mënyrë transparente dhe objektive, dhe të demonstrojë, ndër të tjera, mbi praktikën më të mira ndërkombëtare, që kostot shkaktohen drejtpërdrejt nga funksionimi i shërbimit të trenit, administratori i infrastrukturës mund të përfshijë në llogaritjen e kostove të tij direkte në të gjithë rrjetin, veçanërisht kostot e mëposhtme:

a) kostot e personelit të nevojshëm për mbajtjen hapur të një pjese të caktuar të linjës nëse një kërkuar kërkon të kryejë një shërbim specifik treni të planifikuar jashtë orarit të rregullt të hapjes së kësaj linje;

b) pjesa e kostove të infrastrukturës, duke përfshirë ndërprerjet dhe kalimet, që janë të ekspozuara ndaj konsumimit nga shërbimi i trenit;

c) pjesën e kostove të rinovimit dhe mirëmbajtjes së linjës ajrore elektrike ose të hekurudhës së elektrifikuar, ose të dyjave dhe të pajisjeve mbështetëse të linjës ajrore të shkaktuara drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenit;

ç) kostot e personelit të nevojshëm për përgatitjen e alokimit të rrugëve të trenave dhe orarin në masën që ato shkaktohen drejtpërdrejt si rezultat i funksionimit të shërbimit të trenave.

5. Kostot e përdorura për llogaritjen sipas këtij neni bazohen në pagesat e kryera ose të parashikuara nga administratori i infrastrukturës. Kostot e llogaritura sipas këtij neni maten ose parashikohen në mënyrë të vazhdueshme mbi bazën e të dhënave nga e njëjta periudhë kohore.

Neni 6

Kostot e papranueshme

1. Administratori i infrastrukturës nuk do të përfshijë në llogaritjen e kostove direkte të rrjetit, veçanërisht kostot e mëposhtme:

a) kostot fikse që lidhen me sigurimin e një shtrirjeje të linjës që administratori i infrastrukturës duhet të përballojë edhe në mungesë të lëvizjeve të trenave;

b) kostot që nuk kanë të bëjnë me pagesat e bëra nga administratori i infrastrukturës. Kostot ose njësia e koston që nuk janë të lidhura drejtpërdrejt me ofrimin e paketës minimale të aksesit, ose me aksesin në objektet e shërbimit që lidhin infrastrukturën;

c) kostot e blerjes, shitjes, çmontimit, dekontaminimit, rikultivimit ose marrjes me qira të tokës, ose aseteve të tjera fikse;

ç) kostot e përgjithshme të rrjetit, duke përfshirë pagat dhe pensionet;

d) kostot e financimit;

dh) kostot që lidhen me përparimin teknologjik ose vjetërsimin;

e) kostot e aktiveve jomateriale;

ë) kostot e sensorëve anash trasesë, pajisjeve të komunikimit në anë të trasesë dhe pajisjeve të sinjalizimit nëse nuk shkaktohen drejtpërdrejt nga funksionimi i shërbimit të trenit;

f) kostot e informacionit, pajisjet e komunikimit të vendosura jashtë shinave ose pajisjet e telekomunikacionit;

g) kostot që lidhen me incidentet individuale të forcës madhore, aksidentet dhe ndërprerjet e shërbimit pa paragjykuar nenin 36 të Kodit;

gj) kostot e pajisjeve të furnizimit me energji elektrike për rrymën tërheqëse nëse nuk shkaktohen drejtpërdrejt nga funksionimi i shërbimit të trenit. Kostot direkte të funksionimit të shërbimeve të trenave që nuk përdorin pajisje të furnizimit me energji elektrike, nuk përfshijnë kostot e përdorimit të pajisjeve të furnizimit me energji elektrike;

h) kostot që lidhen me dhënien e informacionit për të zbatuar ose përdorur shërbimin për të cilin është dhënë kapaciteti, përveç rasteve kur shkaktohen nga funksionimi i shërbimit të trenit;

i) kostot administrative të shkaktuara nga skemat e tarifave të diferencuara për të marrë parasysh koston e efekteve mjedisore të shkaktuara nga operimi i trenit, të referuara në nenin 32, pikën 5, të Kodit dhe koston për të dhënë stimuj për pajisjen e trenave me ETCS;

j) amortizimi i cili nuk përcaktohet në bazë të konsumit real të infrastrukturës për shkak të funksionimit të shërbimit të trenit;

k) pjesa e kostove të mirëmbajtjes dhe rinovimit të infrastrukturës civile që nuk lind drejtpërdrejt nga funksionimi i shërbimit të trenave.

2. Nëse administratori i infrastrukturës ka marrë fonde për të financuar investime të veçanta në infrastrukturë, të cilat nuk është i detyruar t'i shlyejë dhe kur këto investime merren parasysh në llogaritjen e kostove direkte, kostot e këtyre investimeve nuk do të rrisin nivelin e tarifave pa paragjykim të nenit 33 të Kodit.

3. Kostot e përjashtuara nga llogaritja në bazë të këtij neni maten ose parashikohen në bazë të periudhës kohore të përmendur në nenin 5, pika 5 të kësaj rregulloreje.

Neni 7

Llogaritja dhe modifikimi i kostove direkte për njësi

1. Administratori i infrastrukturës llogarit kostot mesatare të drejtpërdrejta për njësi për të gjithë rrjetin duke pjesëtuar kostot direkte të rrjetit me numrin total të mjet/kilometrave, tren/kilometrave ose ton kilometrave bruto të parashikuara ose të operuara në fakt.

a) Përndryshe, nëse administratori i infrastrukturës i demonstroi Autoritetit Rregullator të përmendur në nenin 55 të Kodit, se vlerat ose parametrat e përmendur në paragrafin 2, janë dukshëm të ndryshëm për pjesë të ndryshme të rrjetit të tij, dhe pas ndarjes së rrjetit të tij në pjesë të tilla, administratori i infrastrukturës llogarit kostot mesatare të drejtpërdrejta për njësi për pjesët e rrjetit të tij, duke pjesëtuar kostot direkte për këto pjesë me numrin total të mjet/kilometrave, tren/kilometrave ose ton kilometrave bruto të parashikuara ose të operuara në fakt. Periudha e parashikimit mund të mbulojë disa vjet;

b) Për të llogaritur kostot mesatare të drejtpërdrejta të njësisë, administratori i infrastrukturës mund të përdorë një kombinim të mjet/kilometrave, tren/kilometrave ose ton kilometrave bruto, me kusht që kjo metodë llogaritjeje të mos ndryshojë lidhjen e drejtpërdrejtë shkakësore me funksionimin e shërbimit të trenit. Pa cenuar nenin 5, pika 3, administratori i infrastrukturës mund të aplikojë kostot e rezultateve ose të parashikimit.

2. Ministri përgjegjës për transportin mund të lejojë administratorin e infrastrukturës të modifikojë kostot mesatare të drejtpërdrejta të njësisë për të marrë parasysh nivelet e ndryshme të konsumimit të shkaktuara në infrastrukturë sipas një ose më shumë prej parametrave të mëposhtëm:

- a) gjatësia e trenit dhe/ose numri i vagonëve në tren;
- b) peshës së trenit;
- c) lloji i mjetit, në veçanti masa e tij e pandërprerë (shasia);
- ç) shpejtësia e trenit;
- d) fuqia tërheqëse e njësisë së motorizuar;
- dh) pesha për aks dhe/ose numrat e akseve;
- e) numri i regjistruar i rrotave ose përdorimi efektiv i pajisjeve mbrojtëse kundër rrëshqitjes së rrotave;
- ë) ngurtësia gjatësore e mjeteve dhe forcat horizontale që ndikojnë në trase;
- f) fuqia elektrike e konsumuar dhe e matur ose pantografi dhe sistemi i linjës së kontaktit elektrik, dinamika e pantografëve ose e kontakteve elektrike si parametra për vlerësimin e konsumimit të kontaktit ajror të sipërm, ose të shiritit elektrik;
- g) parametrat e trasesë, në veçanti rrezet;
- gj) çdo parametër tjetër që lidhet me koston, ku administratori i infrastrukturës mund t'i demonstrojë Autoritetit Rregullator se vlerat për secilin parametër të tillë, duke përfshirë ndryshimin e secilit parametër të tillë kur është e rëndësishme, maten dhe regjistrohen në mënyrë objektive.

3. Një modifikim i kostove të drejtpërdrejta për njësi nuk do të rezultojë në një rritje të kostove direkte të rrjetit, siç referohet në nenin 5, pika 1.

4. Kostot shtesë të shkaktuara nga devijimi, i planifikuar ose i paplanifikuar, i trenave me sugjerimin e administratorit të infrastrukturës nuk do të përfshihen në kostot direkte të shkaktuara nga funksionimi i këtyre shërbimeve të trenave. Fjalja e parë nuk do të zbatohet nëse sipërmarrja hekurudhore rimbursohet për ato kosto shtesë nga administratori i infrastrukturës ose devijimi që rezulton nga një procedurë koordinimi bashkëpunimi në përputhje me nenin 46 të Kodit.

5. Numri i përgjithshëm i mjete/kilometrave, tren/kilometrave, ton kilometrave bruto ose një kombinim i atyre të përdorura për qëllimet e llogaritjeve të bëra sipas këtij neni do të matet ose parashikohet në bazë të periudhës referuese të përmendur në nenin 5, pika 5.

Neni 8

Modelimi i kostos

Duke përjashtuar nenin 5, pika 1 dhe fjalinë e parë, të nenit 7, pika 1, administratori i infrastrukturës mund të llogarisë kostot e drejtpërdrejta për njësi me anë të modelimit të kostos ekonometrike ose inxhinierike të evidentuar në mënyrë të qartë, me kusht që t'i tregojë Autoritetit Rregullator se kostot direkte njësi përfshijnë vetëm kostot direkte të shkaktuara nga funksionimi i shërbimit të trenit dhe, në veçanti, nuk përfshijnë asnjë nga kostot e përmendura në nenin 8.

Autoriteti Rregullator ka të drejtë t'i kërkojë administratorit të infrastrukturës të llogarisë për krahasim kostot e drejtpërdrejta për njësi, në përputhje me nenin 5, pika 1 dhe nenin 7, pika 1 ose me anë të modelimit të kostos në përputhje me fjalinë e parë.

Neni 9

Kontroll i thjeshtuar

1. Nëse kostot direkte në bazë të rrjetit, të referuara në nenin 5, pika 1 ose kostot direkte të llogaritura në bazë të modelimit të përmendur në nenin 8, të shumëzuara me numrin e tren/kilometrave, mjete/kilometrave dhe/ose ton kilometër bruto, operuar në periudhën e referencës, janë ose më pak se 15 % të kostove të plota të mirëmbajtjes dhe rinovimit, ose më pak se shuma prej 10% e kostove të mirëmbajtjes dhe 20% e kostove të rinovimit, Autoriteti

Rregullator ka të drejtë të kryejë kontrollin e përmendur në nenin 56, pika 2 të Kodit, mbi llogaritjen e kostove direkte në bazë të rrjetit në një mënyrë të thjeshtuar.

a) Ministri përgjegjës për transportin ruan të drejtën të vendosë rritjen e përqindjeve të përmendura në këtë paragraf në jo më shumë se dyfishin e vlerave të treguara.

2. Autoritetit Rregullator mund të pranojë llogaritjen e kostove mesatare të drejtpërdrejta për njësi të përmendura në nenin 7, pika 1, dhe kostot mesatare të moduluara direkte për njësi të përmendura në nenin 7, pika 2, dhe/ose modelimin e kostos të përmendur në nenin 8, subjekt i kontrollit të thjeshtuar të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni, nëse kostot mesatare direkte për tren/kilometër të një treni 1 000 ton janë jo më shumë se 2 euro.

3. Kontrollat e thjeshtuara të përmendura në paragrafët 1 dhe 2, zbatohen në mënyrë të pavarur nga njëri-tjetri. Kontrollat e thjeshtuara nuk do të paragjykojnë nenet 32 ose 56 të Kodit.

4. Autoriteti Rregullator përcakton detajet e kontrollit të thjeshtuar.

Neni 10

Rishikimi i llogaritjes

Administratori i infrastrukturës përditëson rregullisht metodën e llogaritjes së kostove të tij direkte, duke marrë parasysh, ndër të tjera, praktikën më të mirë ndërkombëtare.

Neni 11

Skema

1. Mbi bazën e modaliteteve të përcaktuara në këtë rregullore, administratori i infrastrukturës miraton një skemë që diferencon tarifat e infrastrukturës në varësi të nivelit të zhurmës së prodhuar dhe e cila zbatohet për të gjitha sipërmarrjet hekurudhore në fjalë. Zbatimi i kësaj skeme nuk do të rezultojë në shtrembërim të panevojshëm të konkurrencës ndërmjet sipërmarrjeve hekurudhore ose të ndikojë negativisht në konkurrencën e përgjithshme të sektorit të transportit hekurudhor.

2. Skema do të zbatohet deri më 31 dhjetor 2030.

Neni 12

Bonusi për vagonët e rinovuar

1. Administratorët e infrastrukturës paraqesin një bonus për sipërmarrjet hekurudhore që përdorin vagonë të rinovuar. Niveli i bonusit do të jetë i njëjtë në të gjithë rrjetin e administratorit të infrastrukturës dhe do të zbatohet për çdo vagon të rinovuar.

2. Baza për llogaritjen e nivelit të bonusit do të jetë numri i akseve të një vagoni dhe sasia e kilometrave të realizuara në një periudhë të caktuar nga administratori i infrastrukturës.

3. Niveli minimal i bonusit vendoset në 0,0035 euro për km aks.

4. Gjatë përcaktimit të nivelit të bonusit, administratori i infrastrukturës konsideron dhe inflacionin, kilometrazhin e realizuar nga vagonët dhe kostot e funksionimit të lidhura me përdorimin e vagonëve të rinovuar.

5. Niveli i bonusit i llogaritur në përputhje me paragrafin 3 dhe, sipas rastit, paragrafin 4, të këtij neni, përcaktohet për të paktën 1 vit.

6. Administratorët e infrastrukturës vendosin të anulojnë ose të ulin nivelin e bonusit me vlerën e kostove të rinovimit për ato vagonë që kishin marrë tashmë pagesa bonus, të cilat i lejojnë ata të rimbursojnë kostot e riparimit.

Neni 13

Bonusi i trenit

1. Administratorët e infrastrukturës paraqesin një bonus për sipërmarrjet hekurudhore që drejtojnë trena pa zhurmë.

2. Bonusi i trenit zbatohet për çdo tren pa zhurmë.

3. Shuma e bonusit për trenin pa zhurmë do të jetë maksimumi 50% e vlerës totale të shpërblimeve të zbatueshme për vagonët e rinovuar që përbëjnë atë tren dhe llogaritet në përputhje me nenin 12.

4. Bonusi për trenin pa zhurmë do të jetë progresiv me shpërblimet e përmendura në nenet 12 dhe 14.

Neni 14

Bonus për vagonët dhe lokomotivat pa zhurmë

1. Administratorët e infrastrukturës paraqesin një bonus për sipërmarrjet hekurudhore që drejtojnë vagonë dhe lokomotiva pa zhurmë.

2. Bonusi i përmendur në paragrafin 1 zbatohet për çdo vagon dhe lokomotivë pa zhurmë.

3. Shuma e bonusit për çdo vagon dhe lokomotivë pa zhurmë korrespondon proporcionalisht me uljen e niveleve të zhurmës nën këto vlera kufi dhe do të jetë maksimumi 50% e vlerës së bonusit të zbatueshëm për vagonin e rinovuar siç llogaritet në përputhje me nenin 12.

4. Bonusi për vagonët dhe lokomotivat pa zhurmë do të jetë progresiv me shpërblimet e përmendura në nenet 12 dhe 13.

Neni 15

Malus

1. Administratorët e infrastrukturës paraqesin një malus për sipërmarrjet hekurudhore që drejtojnë trena me zhurmë.

2. Malus zbatohet për çdo tren të zhurmshëm.

3. Shuma totale e malusit të paguar gjatë kohëzgjatjes së skemës nuk duhet të jetë më e madhe se shuma e shpërblimeve të përmendura në nenet 12, 13 dhe 14.

4. Administratorët e infrastrukturës lejohen të mos zbatojnë paragrafin 3 nëse tarifa e ngjashme e koston së zhurmës zbatohet për transportin rrugor të mallrave, në përputhje me nenin 32, pika 5, nënparagrafi i dytë i Kodit.

5. Me përjashtim të nenit 11, ministri përgjegjës për transportin mund të vendosë të vazhdojë aplikimin ose të paraqesë një malus pas përfundimit të kohëzgjatjes së skemës, me kusht që një masë e ngjashme të zbatohet për sektorin e transportit rrugor të mallrave, në përputhje me nenin 32, pika 5, nënparagrafi i dytë i Kodit.

6. Kur vendos për të prezantuar malusin dhe përcaktimin e nivelit të tij, administratori i infrastrukturës, sipas rastit, dhe pas konsultimit me palët përkatëse të interesuara, mund të marrë parasysh ndjeshmërinë e zonës së prekur nga trafiku hekurudhor i mallrave, në veçanti madhësinë e popullsisë së prekur dhe ekspozimin ndaj zhurmës së hekurudhave përgjatë vijës hekurudhore.

Neni 16

Procedurat administrative

1. Administratorët e infrastrukturës janë përgjegjës për menaxhimin e skemës, duke përfshirë mbajtjen e llogarive për të ardhurat financiare me sipërmarrjet hekurudhore. Ata vënë në dispozicion të dhënat, në lidhje me këto të ardhura financiare, me kërkesë të autoriteteve kombëtare kompetente gjatë periudhës së aplikimit të skemës dhe në 10 vitet në vijim pas skadimit të skemës.

2. Administratori i infrastrukturës përdor regjistrat ekzistues dhe mjetet e tjera të disponueshme për të mbledhur prova që demonstrojnë statusin e vagonëve ose lokomotivave (në përputhje me rrethanat, të rinovuar, pa zhurmë ose të zhurmshme).

3. Nëse të dhënat e përmendura në paragrafin 2 nuk mund të mblidhen nga regjistrat ose mjetet, administratori i infrastrukturës u kërkon sipërmarrjeve hekurudhore të demonstrojnë statusin e vagonëve dhe lokomotivave që synojnë të përdorin.

a) Në rastin e vagonëve të rinovuar, sipërmarrja hekurudhore duhet të dorëzojë dëshmi teknike ose financiare përkatëse që rinovimi ka ndodhur;

b) Në rastin e vagonëve pa zhurmë, sipërmarrja hekurudhore do të japë një autorizim për vënien në shërbim ose çdo dëshmi ekuivalente;

c) Në rast të vagonëve dhe lokomotivave pa zhurmë, sipërmarrja hekurudhore duhet të dorëzojë prova që vërtetojnë nivelin më të ulët të zhurmës, duke përfshirë, nëse është e përshtatshme, detajet e modifikimeve shtesë të ndërmarra për reduktimin e zhurmës.

4. Masat administrative të zhvilluara në nivel kombëtar për menaxhimin e skemave ekzistuese mund të vazhdojnë të zbatohen për sa kohë që ato janë në përputhje me këtë rregullore.

5. Kostot administrative të skemës nuk do të merren parasysh në përcaktimin e nivelit të bonusit dhe malusit.

6. Administratorët e infrastrukturës që aplikojnë skemën bashkëpunojnë, veçanërisht në lidhje me thjeshtimin dhe harmonizimin e procedurave administrative për aplikimin e tarifës për koston e efekteve të zhurmës të shkaktuara nga mjetet hekurudhore të mallrave, siç parashikohet nga kjo rregullore, duke përfshirë formatin e provave të përmendura në paragrafin 3.

Neni 17

Njoftime

1. Skemat i njoftohen Komisionit përpara se të bëhen të zbatueshme.

2. Pas hyrjes në fuqi të skemës dhe deri më 1 maj të çdo viti vijues, i raportohet Komisionit për vitin e kaluar kalendarik të paktën të dhënat e mëposhtme:

a) numrin e vagonëve që i nënshtroreshin bonusit të përmendur në nenin 4;

b) aty ku është e aplikueshme, numri i vagonëve dhe lokomotivave që i nënshtrohen bonusit të përmendur në nenin 6;

c) aty ku është e aplikueshme, numri i trenave që i nënshtrohen bonusit të përmendur në nenin 5;

ç) aty ku është e aplikueshme, numri i trenave që i nënshtroreshin malusit;

d) kilometrazhin e drejtuar nga vagonët e rinovuar në shtetin anëtar në fjalë;

dh) kilometrazhi i vlerësuar, i drejtuar nga trenat pa zhurmë dhe të zhurmshëm në shtetin anëtar në fjalë.

3. Me kërkesë të Komisionit sigurohen të dhëna shtesë aty ku ka, që përfshijnë:

a) shumën totale të bonuseve të dhëna për vagonët e rinovuar, trenat, vagonët dhe lokomotivat pa zhurmë;

b) sasinë totale të maluseve të mbledhura;

c) shumën mesatare të bonusit dhe malusit për km aks.

Neni 18

Dispozitat kalimtare

Administratori i infrastrukturës i paraqet Autoritetit Rregullator metodën e tij të llogaritjes së kostove direkte, jo më vonë se data 1 korrik 2027.

Kjo rregullore është detyruese dhe zbatohet drejtpërdrejt në të gjithë rrjetin hekurudhor.