

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(2002/C 126 E/07)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2002) 22 τελικό — 2002/0023(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 24 Ιανουαρίου 2002)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

της οδηγίας σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 71 και 156,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τα άρθρα 154 και 155 της Συνθήκης, η Κοινότητα συμβάλλει στην εγκατάσταση και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών. Για να υλοποιηθεί αυτούς τους στόχους, η Κοινότητα αναλαμβάνει κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων.
- (2) Στον σιδηροδρομικό τομέα, ένα πρώτο μέτρο που ελήφθη ήταν η έγκριση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ⁽¹⁾. Για να υλοποιηθούν οι στόχοι αυτής της οδηγίας καταρτίζονται σχέδια τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη Διαλειτουργικότητα των Σιδηροδρόμων (ΑΕΙΦ), η οποία ορίζεται ως κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός στο πλαίσιο αυτής της οδηγίας.
- (3) Η Επιτροπή ενέκρινε στις 10 Σεπτεμβρίου 1999 έκθεση ⁽²⁾ προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η οποία παρείχε μία πρώτη αξιολόγηση της προόδου που είχε σημειωθεί στην υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας. Στο ψήφισμά του της 17ης Μαΐου 2000 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί από την Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις αναθεώρησης της οδηγίας 96/48/ΕΚ με βάση το πρότυπο

- (4) Η οδηγία 2001/16/ΕΚ του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συμβατικών σιδηροδρόμων ⁽³⁾ θεσπίζει, όπως και η οδηγία για τα τρένα μεγάλης ταχύτητας, κοινοτικές διαδικασίες για την προετοιμασία και την υιοθέτηση ΤΠΔ, καθώς και κοινούς κανόνες για την αξιολόγηση της πιστότητας προς αυτές τις προδιαγραφές. Η εντολή για την ανάπτυξη της πρώτης ομάδας ΤΠΔ ανατέθηκε στην ΑΕΙΦ, η οποία ορίζεται επίσης ως κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός.

- (5) Οι εργασίες για την ανάπτυξη των ΤΠΔ στον τομέα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, η εφαρμογή της οδηγίας 96/48/ΕΚ σε συγκεκριμένα σχέδια και οι εργασίες της επιτροπής που συγκροτήθηκε σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία μας επιτρέπουν να αντλήσουμε κάποια διδάγματα και ωθούν την Επιτροπή να προτείνει αλλαγές στις δύο οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

- (6) Η έγκριση αφενός του κανονισμού ... για την ίδρυση ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων και αφετέρου της οδηγίας ... σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καθιστά αναγκαία την αναδιατύπωση ορισμένων διατάξεων των δύο οδηγιών σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, άπαξ και συσταθεί ο Οργανισμός, οι εντολές της Επιτροπής για την κατάρτιση κάθε σχεδίου ΤΠΔ, νέας ή προς αναθεώρηση, θα ανατίθενται σε αυτόν.

- (7) Η θέση σε ισχύ των οδηγιών 2001/12/ΕΚ ⁽⁴⁾, 2001/13/ΕΚ ⁽⁵⁾ και 2001/14/ΕΚ ⁽⁶⁾ επηρεάζει την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας. Ειδικότερα, η οδηγία 2001/12/ΕΚ προβλέπει πλήρεις άνοιγμα του σιδηροδρομικού δικτύου στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές το 2008. Η διευρύνση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει, όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, να προχωρήσει σε συνδυασμό με την παράλληλη εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης. Κατά συνέπεια, απαιτείται η υλοποίηση της διαλειτουργικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο, επεκτείνοντας το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ. Χρειάζεται επίσης να διευρυνθεί η νομική βάση της οδηγίας 2001/16/ΕΚ ώστε να συμπεριλάβει και το άρθρο 71 της Συνθήκης, στο οποίο βασίζεται η οδηγία 2001/12/ΕΚ.

⁽³⁾ ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

⁽¹⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

⁽²⁾ Έκθεση COM(1999) 414 τελικό.

- (8) Η Λευκή Βίβλος σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προαναγγέλλει την παρούσα οδηγία, η οποία αποτελεί στοιχείο της στρατηγικής της Επιτροπής για την αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων και, κατά συνέπεια, για την επαναφορά της ισορροπίας στη χρήση των μεταφορικών μέσων, στα πλαίσια της επιδίωξης του απώτερου στόχου της αποσυμφόρησης των δρόμων στην Ευρώπη.
- (9) Οι ΤΠΔ που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας 96/48/ΕΚ δεν αφορούν ρητά τις εργασίες ανανέωσης των υποδομών και του τροχαίου υλικού ούτε τις αντικαταστάσεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια προληπτικής συντήρησης. Αυτή η εφαρμογή προβλέπεται στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ σχετικά με τους συμβατικούς σιδηροδρόμους, και οι δύο οδηγίες πρέπει να εναρμονιστούν ως προς το σημείο αυτό.
- (10) Η ανάπτυξη των ΤΠΔ στον τομέα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας απέδειξε την ανάγκη να διευκρινιστεί η σχέση ανάμεσα στις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ και τις ΤΠΔ, αφενός, και τα ευρωπαϊκά πρότυπα και άλλα κείμενα ρυθμιστικού χαρακτήρα, αφετέρου. Ειδικότερα, πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση ανάμεσα στα πρότυπα ή τα τμήματα προτύπων των οποίων η εφαρμογή πρέπει να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της οδηγίας και τα «εναρμονισμένα» πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση⁽¹⁾.
- (11) Σε γενικές γραμμές, οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές έχουν αναπτυχθεί στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση. Βάσει αυτών τεκμηριώνεται η πιστότητα προς ορισμένες βασικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, ιδίως στις περιπτώσεις των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των διεπαφών. Αυτές οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές (ή τα εφαρμοστέα τμήματά τους) δεν είναι υποχρεωτικές και καμία ρητή αναφορά δεν πρέπει να προβλέπεται στις ΤΠΔ. Τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών αυτών προδιαγραφών δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ενώ τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων στα οποία έχουν μεταφερθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.
- (12) Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν κάτι τέτοιο είναι απολύτως απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές. Αυτή η ρητή παραπομπή έχει κάποιες συνέπειες που χρειάζεται να διευκρινιστούν: συγκεκριμένα, η εφαρμογή αυτών των ευρωπαϊκών προτύπων και προδιαγραφών καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ.
- (13) Όλες οι διατάξεις που πρέπει να πληρούνται από ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, καθώς και η διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της πιστότητας, καθορίζονται από την ΤΠΔ. Επίσης, χρειάζεται να διευκρινιστεί ότι κάθε στοιχείο πρέπει να υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να συνοδεύεται από σχετικό πιστοποιητικό.
- (14) Για λόγους ασφαλείας επιβάλλεται να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να δίνουν έναν αναγνωριστικό κωδικό σε κάθε όχημα που κυκλοφορεί. Στη συνέχεια το όχημα καταγράφεται σε ένα εθνικό μητρώο. Όλα τα κράτη μέλη, καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες της Κοινότητας, πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα εθνικά αυτά μητρώα. Τα τελευταία πρέπει να χαρακτηρίζονται από συνοχή όσον αφορά τη μορφή των δεδομένων. Κατά συνέπεια, τα μητρώα αυτά πρέπει να αποτελούν αντικείμενο κοινών, λειτουργικών και τεχνικών, προδιαγραφών.
- (15) Πρέπει να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα αντιμετωπίζονται οι περιπτώσεις των βασικών απαιτήσεων που εφαρμόζονται μεν σε ένα υποσύστημα χωρίς όμως να έχουν ακόμα διατυπωθεί πλήρεις σχετικές προδιαγραφές στα πλαίσια της αντίστοιχης ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή είναι επιθυμητό οι οργανισμοί που έχουν επιφορτιστεί με τη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και με τη διαδικασία ελέγχου να είναι οι οργανισμοί που έχουν ήδη κοινοποιηθεί στο πλαίσιο του άρθρου 20 των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.
- (16) Πρέπει να θεσπιστούν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας να είναι σύμφωνη προς την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999, η οποία καθορίζει τις τεχνικές λεπτομέρειες της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που έχουν ανατεθεί στην Επιτροπή⁽²⁾.
- (17) Πρέπει να διευκρινιστεί ο ορισμός του τροχαίου υλικού που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Η εν λόγω οδηγία πρέπει να αναφέρεται και στο τροχαίο υλικό που έχει σχεδιαστεί για να κυκλοφορεί αποκλειστικά σε γραμμές που έχουν διευθετηθεί ή πρόκειται να διευθετηθούν για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ/ώρα.
- (18) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν πρέπει να θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες που έχουν ήδη ξεκινήσει στα πλαίσια των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, ούτε την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών από τα κράτη μέλη στις περιπτώσεις σχεδίων που βρίσκονται ήδη σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
- (19) Δεδομένου ότι ο στόχος της προβλεπόμενης δράσης, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω του διευρωπαϊκού του χαρακτήρα που αναγνωρίζεται στη Συνθήκη, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που καθιερώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που αναφέρεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

⁽¹⁾ Οι αρχές της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση καθορίστηκαν το 1985 (ΕΕ C 136 της 4.6.1985). Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, οι οδηγίες προσδιορίζουν τις βασικές απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται τα προϊόντα όταν διατίθενται στην αγορά, αλλά δεν διευκρινίζουν τα τεχνικά μέσα που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την τήρηση αυτών των απαιτήσεων.

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(20) Οι οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 96/48/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διακοινοτική διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα Ι.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν το σχέδιο, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναδιευθέτηση, την ανανέωση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, τα οποία θα τεθούν σε λειτουργία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς και τα προσόντα και τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμβάλλει στην εκμετάλλευση του συστήματος.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό ενός ελαχίστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

- α) να επιτρέψει τη διευκόλυνση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με τρίτες χώρες·
- β) να συντελέσει στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανανέωσης αναδιευθέτησης και λειτουργίας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας·
- γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.»

2. Στο άρθρο 2 προστίθενται τα ακόλουθα:

- «ι) “θεμελιώδης παράμετρος”: κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, καίρια για τη διαλειτουργικότητα, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης ή σύστασης με βάση τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, πριν από την κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων ΤΠΔ·
- ια) “ειδική περίπτωση”: κάθε τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας για το οποίο χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις στις ΤΠΔ εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σε αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, ιδίως, οι περιπτώσεις των σιδηροδρομικών γραμμών και των δικτύων που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος των τροχιών ή η απόσταση μεταξύ των τροχιών·

ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες τροποποίησης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος με τις οποίες τροποποιούνται οι επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιγ) “αντικατάσταση στα πλαίσια συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στα πλαίσια προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ιδ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος με τις οποίες δεν τροποποιούνται οι επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιε) “υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα”: το σύνολο το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου και από το υπάρχον τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής·

ιστ) “θέση σε λειτουργία”: το σύνολο των λειτουργιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας.»

3. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ή περισσότερων ΤΠΔ. Για τα υποσυστήματα που αφορούν το περιβάλλον ή τους χρήστες καταρτίζονται ΤΠΔ μόνον αν χρειάζεται. Μία συμπληρωματική ΤΠΔ μπορεί να χρειαστεί κυρίως για να ευνοήσει τη χρήση του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας για την μεταφορά εμπορευμάτων με υψηλή προστιθέμενη αξία ή για τις εφαρμογές που απαιτούνται για τη διασύνδεση του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας με τα αεροδρόμια.»

β) Η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

— Το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) αναφέρει, σε κάθε προβλεπόμενη περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για την αξιολόγηση είτε της πιστότητας είτε της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, είτε τον έλεγχο “ΕΚ” των υποσυστημάτων. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ.»

— Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ζ) και η):

«ζ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ, ιδίως τα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένου σεβασμού της ΤΠΔ·

η) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του εν λόγω υποσυστήματος καθώς και για την υλοποίηση της ΤΠΔ.»

γ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«6. Οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν κάτι τέτοιο είναι απολύτως απαραίτητο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή το τμήμα εκείνο των προτύπων ή των προδιαγραφών στο οποίο γίνεται παραπομπή) θεωρούνται ότι επισυνάπτονται στη σχετική ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους μπορεί να γίνεται παραπομπή σε άλλα έγγραφα ρυθμιστικού χαρακτήρα· στην προκειμένη περίπτωση τα έγγραφα είναι εύκολα προσπελάσιμα και εκδίδονται από τον δημόσιο τομέα».

4. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια ΤΠΔ καταρτίζονται κατόπιν εντολής της Επιτροπής, η οποία καθορίζεται με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, εφεξής καλούμενο «Οργανισμό».

Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

2. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει την προετοιμασία της αναθεώρησης, της αναπροσαρμογής των ΤΠΔ και την υποβολή οποιασδήποτε χρήσιμης σύστασης στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνικής ή οι κοινωνικές επιταγές.

3. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη το προβλεπόμενο κόστος των τεχνικών λύσεων που επιτρέπουν την τήρησή τους, ώστε να επιλεγούν και να εφαρμοστούν οι αποδοτικότερες λύσεις. Για τον σκοπό αυτό ο Οργανισμός επισυνάπτει σε κάθε σχέδιο ΤΠΔ εκτίμηση κόστους/ωφέλειας των τεχνικών λύσεων για όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς και παράγοντες.

4. Η επιτροπή του άρθρου 21 ενημερώνεται τακτικά από τον Οργανισμό για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί να του απευθύνει κάθε χρήσιμη εντολή ή σύσταση όσον αφορά τον σχεδιασμό των ΤΠΔ, με βάση τις βασικές απαιτήσεις και την αξιολόγηση του κόστους.

5. Κατά την έγκριση κάθε ΤΠΔ καθορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος της με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2.

6. Κατά τη θέσπιση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες χρησιμοποίησης των υποσυστημάτων από αυτούς. Για το σκοπό αυτό ο Οργανισμός συμβουλευτεί τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανώσεις χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

Ο κατάλογος των αντιπροσωπευτικών ενώσεων και οργανώσεων των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 προτού εγκριθεί η εντολή για την αναθεώρηση των ΤΠΔ, μπορεί δε να επανεξετάζεται και να ενημερώνεται κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή της Επιτροπής.

7. Κατά τη θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τις προϋποθέσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 5, παράγραφος 3, στοιχείο ζ). Για τον σκοπό αυτό ζητείται η γνώμη των κοινωνικών εταίρων πριν από την υποβολή του σχεδίου ΤΠΔ στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, προς θέσπιση ή αναθεώρηση. Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στα πλαίσια της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/EK της Επιτροπής (*). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

(*) ΕΕ L 255 της 12.8.1998, σ. 27.»

5. Στο άρθρο 9 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης.»

6. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε στοιχείο υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.»

β) Οι παράγραφοι 3, 4 και 5 καταργούνται.

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασιστεί, με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/EK του Συμβουλίου (*), να αποσυρθούν μερικώς ή πλήρως αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.

(*) ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18.»

8. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

1. Σε κάθε κράτος μέλος εναπόκειται να επιτρέπει να τίθενται σε λειτουργία τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας τα οποία ευρίσκονται στην επικράτειά του ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτή.

Για τον σκοπό αυτό τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τεθούν σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο εναρμονιζόμενο προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις, όταν είναι ενσωματωμένα στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας.

Ειδικότερα, ελέγχουν τη συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να ελέγχει κατά τη διάρκεια της θέσης σε λειτουργία, και στη συνέχεια τακτικά, κατά πόσον η εκμετάλλευση ή η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στα πλαίσια των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλουν στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ένα φάκελο με την περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που αναφέρεται στην οικεία ΤΠΔ, κατά πόσον το μέγεθος των εργασιών επιβάλλει την έκδοση νέας έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.

Η νέα έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επηρεαστεί από τις επιχρεούμενες εργασίες.

4. Όταν τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, δίνουν σε κάθε όχημα έναν αναγνωριστικό αλφαριθμητικό κωδικό. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε ένα εθνικό μητρώο το οποίο πληροί τα εξής κριτήρια:

- α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5·
- β) ενημερώνεται από έναν οργανισμό ανεξάρτητο από το διαχειριστή της υποδομής και από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·
- γ) έχουν πρόσβαση σε αυτό οι αρχές που αναφέρονται στο πλαίσιο των άρθρων 12 και 18 της οδηγίας . . . του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), όσον αφορά τις πληροφορίες που έχουν σχέση με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, καθώς και οι αρχές που αναφέρονται στο πλαίσιο

του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ (**), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

5. Οι κοινές προδιαγραφές του μητρώου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, βάσει σχεδίου που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες:

- α) στοιχεία αναφοράς της δήλωσης ελέγχου "ΕΚ" και του φορέα που εξέδωσε την εν λόγω δήλωση·
- β) στοιχεία αναφοράς του μητρώου του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 22α·
- γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και της σιδηροδρομικής επιχείρησης η οποία χρησιμοποιεί το όχημα·
- δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο εκμετάλλευσης του οχήματος·
- ε) στοιχεία σχετικά με την κατάσταση συντήρησης του οχήματος.

(*) ΕΕ L . . .

(**) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.»

9. Στο άρθρο 15 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης ελέγχου "ΕΚ".»

10. Στο άρθρο 16, παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν και τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18.»

11. Στο άρθρο 17 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή οι ΤΠΔ υποβάλλονται σε αναθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2. Εάν δεν είναι δυνατόν να αναφερθούν άμεσα και ρητά στο πλαίσιο μίας ΤΠΔ ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν σε βασικές απαιτήσεις, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε ένα παράρτημα της ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές εφαρμόζεται το άρθρο 16, παράγραφος 3.»

12. Στο άρθρο 18, παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Καλύπτει επίσης τον έλεγχο των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22α.»

13. Στο άρθρο 20, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί μία ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών (εφεξής καλούμενη “ομάδα συντονισμού”), η οποία εξετάζει όλα τα ζητήματα που συνδέονται με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτό.

Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 21, παράγραφος 1, για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στα πλαίσια της ομάδας συντονισμού. Οι αντιπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν, ως παρατηρητές, στις εργασίες της ομάδας συντονισμού.»

14. Το άρθρο 21 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο (¹):

«Άρθρο 21

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μία επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής (εφεξής καλούμενη “επιτροπή”).

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.»

15. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 21α, 21β και 21γ:

«Άρθρο 21α

1. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και εκείνου τρίτων χωρών.

2. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειαστεί, η Επιτροπή εγκρίνει σύσταση για την εφαρμογή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2.

Άρθρο 21β

1. Η Επιτροπή μπορεί, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 21, παράγραφος 2, να εκπονήσει ΤΠΔ για κάποιο συμπληρωματικό θέμα, αρκεί αυτή να αφορά ένα από τα υποσύστημα που αναφέρονται στο Παράρτημα II.

(¹) Οι παράγραφοι 1 έως 3 αυτού του άρθρου καταργούνται σε περίπτωση που η πρόταση της Γενικής Γραμματείας για την ομοιογενοποίηση όλων των επιτροπών εγκριθεί πριν από την παρούσα πρόταση.

2. Η επιτροπή, ακολουθώντας τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, καταρτίζει το πρόγραμμα εργασίας της, το οποίο είναι σύμφωνο με τους στόχους της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2001/16/EK.

Άρθρο 21γ

Τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιηθούν βάσει της διαδικασίας του άρθρου 21, παράγραφος 2.»

16. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 22α:

«Άρθρο 22α

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται κάθε χρόνο ένα μητρώο για τις υποδομές και, αντίστοιχα, ένα μητρώο για το τροχαίο υλικό. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε σχετικό υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως τις θεμελιώδεις παραμέτρους, και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για το σκοπό αυτό κάθε ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα των υποδομών και του τροχαίου υλικού.

2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον Οργανισμό και τίθεται στη διάθεση του κοινού.»

17. Το Παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του Παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.

18. Το Παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του Παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

19. Στο Παράρτημα VII, στοιχείο 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διεξαγωγή των ελέγχων δεν πρέπει να έχει καμία συμβατική, ιεραρχική ή λειτουργική σχέση με τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία, στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών, στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/13/EK, και των πιστοποιητικών ασφαλείας, στο πλαίσιο της οδηγίας ... για τη σιδηροδρομική ασφάλεια, καθώς και με τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.»

Άρθρο 2

Η οδηγία 2001/16/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο: «Οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος».

2. Στο άρθρο 1 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Από την 1η Ιανουαρίου 2008 το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας διευρύνεται ώστε να καλύπτει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, με εξαίρεση τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, και που είναι αποκομμένα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα.»

3. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Τα στοιχεία ιβ) και ιγ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες τροποποίησης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος με τις οποίες τροποποιούνται οι επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιγ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος με τις οποίες δεν τροποποιούνται οι επιδόσεις του υποσυστήματος.»

β) Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιε) και ιστ):

«ιε) “αντικατάσταση στα πλαίσια συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στα πλαίσια προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ιστ) “θέση σε λειτουργία”: το σύνολο των λειτουργιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας.»

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα είτε η καταλληλότητα προς χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, καθώς και ο έλεγχος ΕΚ των υποσυστημάτων. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ.»

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:

«7. Οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν κάτι τέτοιο είναι απολύτως απαραίτητο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή το τμήμα εκείνο των προτύπων ή των προδιαγραφών στο οποίο γίνεται παραπομπή) θεωρούνται ότι επισυνάπτονται στην ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, μπορεί να γίνει παραπομπή σε άλλα έγγραφα ρυθμιστικού χαρακτήρα· στην προκειμένη περίπτωση τα έγγραφα είναι εύκολα προσελάσιμα και εκδίδονται από τον δημόσιο τομέα.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια ΤΠΔ καταρτίζονται, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, η οποία καθορίζεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21, παράγραφος 2, από τον Οργανισμό. Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται με την ίδια διαδικασία. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

2. Ο Οργανισμός επιφορτίζεται να προετοιμάζει την αναθεώρηση και την επικαιροποίηση των ΤΠΔ και να προβαίνει σε οιαδήποτε σκόπιμη σύσταση προς την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή των κοινωνικών απαιτήσεων.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ εκπονείται σε δύο φάσεις.

4. Κατά πρώτο λόγο, ο Οργανισμός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποια άλλη ειδική περίπτωση είναι αναγκαία. Για καθεμιά από τις παραμέτρους και τις διεπαφές αυτές υποβάλλονται οι πλέον συμφέρουσες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21, παράγραφος 2· εφόσον απαιτείται, προβλέπονται ειδικές περιπτώσεις.

Στη συνέχεια ο Οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο της ΤΠΔ με βάση τις θεμελιώδεις αυτές παραμέτρους. Ενδεχομένως, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη του την πρόοδο της τεχνικής, τις ήδη επιτελεσθείσες εργασίες τυποποίησης, τις ήδη συγκροτημένες ομάδες εργασίας και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες. Στο σχέδιο της ΤΠΔ επισυνάπτεται μία συνολική εκτίμηση του κόστους και των αναμενόμενων πλεονεκτημάτων της εφαρμογής των ΤΠΔ. Στην εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς και παράγοντες.

5. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνεται υπόψη το κόστος και τα αναμενόμενα πλεονεκτήματα όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να εντοπιστούν και να υλοποιηθούν οι πιο συμφέρουσες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

6. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 κρατείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες εκπόνησης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών, να διατυπώνει οποιεσδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ, καθώς και με την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητά να εξεταστούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση η εκτίμηση του κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

7. Κατά τη θέσπιση κάθε ΤΠΔ καθορίζεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος αυτής της ΤΠΔ με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21, παράγραφος 2. Όταν πρέπει να θεθούν ταυτόχρονα σε υπηρεσία διάφορα υποσυστήματα για λόγους τεχνικής συμβατότητας, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.

8. Κατά την κατάρτιση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσα αντίκτυπο στις συνθήκες χρησιμοποίησης των υποστημάτων από αυτούς. Για το σκοπό αυτό ο Οργανισμός συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανώσεις χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

Ο κατάλογος των αντιπροσωπευτικών ενώσεων και οργανώσεων των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 προτού εγκριθεί η εντολή για την πρώτη ΤΠΔ και μπορεί να επανεξετάζεται και να ενημερώνεται κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή της Επιτροπής.

9. Κατά την κατάρτιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τις προϋποθέσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 5, παράγραφος 3, στοιχείο ζ).

Για το σκοπό αυτό ζητείται η γνώμη των κοινωνικών εταίρων πριν από την υποβολή του σχεδίου ΤΠΔ στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, προς θέσπιση ή αναθεώρηση.

Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στα πλαίσια της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁾. Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.»

6. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε στοιχείο υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.»

β) Οι παράγραφοι 4, 5 και 6 καταργούνται.

7. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνουν ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασιστεί, με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ (*), εφόσον πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα, να αποσυρθούν μερικώς ή πλήρως οι εν λόγω προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.

(*) ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37.»

(¹) Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής της 20ης Μαΐου 1998 σχετικά με τη σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου με προορισμό την προώθηση του διαλόγου ανάμεσα στους κοινωνικούς εταίρους σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 255 της 12.8.1998, σ. 27).

8. Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 2 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στα πλαίσια των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.»

β) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4 και 5:

«4. Όταν τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, δίνουν σε κάθε όχημα έναν αναγνωριστικό αλφαριθμητικό κωδικό. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε ένα εθνικό μητρώο το οποίο πληροί τα εξής κριτήρια:

α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5·

β) ενημερώνεται από έναν οργανισμό ανεξάρτητο από το διαχειριστή της υποδομής και από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·

γ) έχουν πρόσβαση σε αυτό οι αρχές που αναφέρονται στο πλαίσιο των άρθρων 12 και 18 της οδηγίας ... [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου;] (*), όσον αφορά τις πληροφορίες που έχουν σχέση με τη σιδηροδρομική ασφάλεια, καθώς και οι αρχές που αναφέρονται στο πλαίσιο του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ (**), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

5. Οι κοινές προδιαγραφές του μητρώου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, βάσει σχεδίου που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες:

α) στοιχεία αναφοράς της δήλωσης ελέγχου ΕΚ και του φορέα που εξέδωσε την εν λόγω δήλωση·

β) στοιχεία αναφοράς του μητρώου του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 24·

γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και της σιδηροδρομικής επιχείρησης η οποία χρησιμοποιεί το όχημα·

δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο εκμετάλλευσης του οχήματος·

ε) στοιχεία σχετικά με την κατάσταση συντήρησης του οχήματος.

(*) ΕΕ L ...

(**) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.»

9. Στο άρθρο 16, παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν και τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18.»

10. Στο άρθρο 17 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή οι ΤΠΔ υποβάλλονται σε αναθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2. Εάν δεν αναφέρονται ρητά στα πλαίσια μιας ΤΠΔ ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν σε βασικές απαιτήσεις, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε ένα παράρτημα της ΤΠΔ.

Για τις πτυχές αυτές εφαρμόζεται το άρθρο 16, παράγραφος 3».

11. Το άρθρο 20, παράγραφος 5, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί μία ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών η οποία εξετάζει όλα τα ζητήματα που συνδέονται με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή του άρθρου 21, παράγραφος 1, για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στα πλαίσια της εν λόγω ομάδας συντονισμού. Οι αντιπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν, ως παρατηρητές, στις εργασίες της εν λόγω ομάδας συντονισμού.»

12. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 21α και 21β:

«Άρθρο 21α

Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειαστεί, η Επιτροπή εγκρίνει σύσταση για την εφαρμογή, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21, παράγραφος 2.

Άρθρο 21β

Τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιηθούν βάσει της διαδικασίας του άρθρου 21, παράγραφος 2.»

13. Στο Παράρτημα VII, στοιχείο 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διεξαγωγή των ελέγχων δεν πρέπει να έχει καμία συμβατική, ιεραρχική ή λειτουργική σχέση με τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία, στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών, στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/13/EK, και των πιστοποιητικών ασφαλείας, στο πλαίσιο της οδηγίας . . . για τη σιδηροδρομική ασφαλεία, καθώς και με τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.»

14. Το Παράρτημα VIII καταργείται.

Άρθρο 3

Η Επιτροπή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας να μη θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες ανάπτυξης ΤΠΔ για τις οποίες έχει ήδη δοθεί σχετική εντολή στο πλαίσιο των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK, καθώς και την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο σχεδίων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο [. . .] ⁽¹⁾. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει [. . .] ημέρες μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ 24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. Η υποδομή

Η υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από την υποδομή των γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τις κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών⁽¹⁾, ή σε εκείνες που περιλαμβάνονται σε κάθε επικαιροποίηση της απόφασης αυτής η οποία προκύπτει από την αναθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 21 αυτών των κατευθύνσεων.

Οι γραμμές μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνουν:

- τις γραμμές που κατασκευάζονται ή πρόκειται να κατασκευαστούν ειδικά για μεγάλη ταχύτητα και διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να επιτρέπουν ταχύτητες εν γένει ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 χλμ/ώρα,
- τις γραμμές που έχουν διευθετηθεί ή πρόκειται να διευθετηθούν ειδικά για μεγάλη ταχύτητα και διαθέτουν εξοπλισμό για ταχύτητες της τάξης των 200 χλμ/ώρα,
- τις γραμμές που έχουν διευθετηθεί ειδικά για μεγάλη ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζόμενων με την τοπογραφία, τη διαμόρφωση του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κίνησης, εντοπισμού και καθορισμού θέσης και πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών στις εν λόγω γραμμές ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κίνησης.

2. Το τροχαίο υλικό

Το τροχαίο υλικό στο οποίο αναφέρεται η παρούσα οδηγία περιλαμβάνει τα τρένα που είναι σχεδιασμένα για να κυκλοφορούν:

- είτε στις γραμμές που έχουν κατασκευαστεί ή πρόκειται να κατασκευαστούν ειδικά για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 χλμ/ώρα, και υπό τις κατάλληλες συνθήκες να είναι δυνατόν να φθάσουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 χλμ/ώρα,
- είτε στις ειδικά διευθετημένες για μεγάλη ταχύτητα υφιστάμενες ή μελλοντικές γραμμές, με ταχύτητα της τάξης των 200 χλμ/ώρα.

3. Συνοχή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επιβιβαζόμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφαλείας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το κόστος τους.

(¹) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. Κατάλογος των υποσυστημάτων

Για τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται στα εξής υποσυστήματα που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομή
- ενέργεια
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας
- τροχαίο υλικό

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση
- τηλεματικές εφαρμογές για την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων

2. Καλυπτόμενοι τομείς

Για καθένα από τα υποσυστήματα, ο κατάλογος των πτυχών που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου προσδιορίζεται στις εντολές που ανατίθενται στον Οργανισμό για την εκπόνηση σχεδίων ΤΠΔ.

Βάσει του άρθρου 6, παράγραφος 1, οι εντολές αυτές καθορίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2.

Ενδεχομένως, ο κατάλογος των πτυχών που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα και προσδιορίζονται στις εντολές διευκρινίζεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 3, στοιχείο γ).

3. Βασικές παράμετροι

Κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, στοιχείο β), βασικές παράμετροι για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας είναι κυρίως τα ακόλουθα στοιχεία ⁽¹⁾:

- Ελάχιστο περιτύπωμα της υποδομής
- Ελάχιστη ακτίνα καμπylότητας
- Εύρος των σιδηροτροχιών
- Μέγιστες καταπονήσεις στη γραμμή
- Ελάχιστο μήκος των κρηπιδωμάτων (αποβαθρών)
- Ύψος των κρηπιδωμάτων
- Τάση τροφοδότησης
- Γεωμετρία των αλυσσειδών
- Χαρακτηριστικά του ERTMS ⁽²⁾
- Φορτίο κατ' άξονα
- Μέγιστο μήκος των τρένων
- Περιτύπωμα του τροχαίου υλικού
- Ελάχιστα χαρακτηριστικά πέδησης
- Οριακά ηλεκτρολογικά χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού
- Οριακά μηχανολογικά χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού
- Χαρακτηριστικά της εκμετάλλευσης σχετικά με την ασφάλεια των τρένων
- Οριακά χαρακτηριστικά σχετικά με τους εξωτερικούς θορύβους
- Οριακά χαρακτηριστικά σχετικά με τις εξωτερικές δονήσεις
- Οριακά χαρακτηριστικά σχετικά με τις εξωτερικές ηλεκτρομαγνητικές διαταραχές
- Οριακά χαρακτηριστικά σχετικά με τους εσωτερικούς θορύβους
- Οριακά χαρακτηριστικά σχετικά με τον κλιματισμό
- Χαρακτηριστικά σχετικά με τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες.

⁽¹⁾ Βλ. σύσταση 2001/290/EK της Επιτροπής.

⁽²⁾ European Rail Traffic Management System: βλ. αποφάσεις 1999/569/EK και 2001/260/EK της Επιτροπής.