ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.12.2006
COM(2006) 784 τελικό

2006/0272 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή)

{SEC(2006) 1640
SEC(2006) 1641
SEC(2006) 1642}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1) ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Επί του παρόντος οι εθνικές διαδικασίες έγκρισης μηχανών σιδηροδρόμου θεωρούνται ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια για τη σύσταση νέων επιχειρήσεων σιδηροδρόμων στον εμπορευματικό τομέα και σημαντικότατη τροχοπέδη για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Δεδομένου ότι κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αποφασίσει μόνο του ότι η άδεια για θέση σε χρήση που εκδίδει θα ισχύει στην επικράτεια άλλων κρατών μελών, είναι αναγκαία κάποια κοινοτική πρωτοβουλία για την εναρμόνιση των εθνικών διαδικασιών, την απλούστευσή τους και τη συστηματικότερη εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Το εγχείρημα αυτό συνεπάγεται την τροποποίηση των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (96/48/ΕΚ, 2001/16/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός») καθώς και της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια (2004/49/ΕΚ). Η τελευταία αυτή τροποποίηση αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας πρότασης.

- **Γενικό πλαίσιο**

Η παρούσα πρόταση εγγράφεται σε ευρύτερη πρωτοβουλία που αποβλέπει σε βελτιώσεις στο τεχνικό μέρος του σιδηροδρομικού κανονιστικού πλαισίου, δηλαδή των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα, της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια και του κανονισμού με τον οποίο συγκροτείται ο Οργανισμός.

Πρώτον, μία από τις κρίσιμες παραμέτρους που απομένει να βελτιωθεί για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών αφορά τη διαδικασία έγκρισης μηχανών. Σύμφωνα με τους κατασκευαστές και τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων οι διαδικασίες αυτές παραμένουν συχνά εξαιρετικά μακροχρόνιες και πολύ δαπανηρές. Κατά την άποψή τους, ορισμένα από τα ζητούμενα εκ μέρους των αρμοδίων αρχών κρίνονται ελάχιστα δικαιολογημένα από καθαρά τεχνική άποψη.

Δεύτερον, στο πλαίσιο του προγράμματος απλούστευσης της νομοθεσίας, η Επιτροπή προτείνει να προχωρήσει στην κωδικοποίηση και τη συγχώνευση των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα.

Τρίτον, με βάση τη δεκάχρονη εμπειρία στην εφαρμογή των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οφείλει να προτείνει διάφορες βελτιώσεις στο τεχνικό μέρος του κανονιστικού πλαισίου.

Η παρούσα πρόταση αποβλέπει στην τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με τις συνημμένες προτάσεις για τη συγχώνευση/αναδιατύπωση των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός»).

- **Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης**

Η διαδικασία θέσης σε χρήση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αποτελεί το αντικείμενο του άρθρου 14 των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και του άρθρου 14 της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Η κοινοποίηση εθνικών κανόνων αποτελεί το αντικείμενο του άρθρου 16 των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και του άρθρο 8 της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

- **Συνέπεια με τις υπόλοιπες πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης**

Η πρωτοβουλία αυτή παρέχει τη δυνατότητα να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες. Με τη μείωση του κόστους στην αλυσίδα μεταφοράς συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα του συνόλου του κλάδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σιδηροδρομικός τομέας δυναμικός ενισχύει και τη διεθνή ηγετική θέση της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας και διαφυλάσσει τις θέσεις απασχόλησης στον κλάδο. Ανταγωνιστικότερες σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν επίσης στις θεμελιώδεις δεσμεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της αειφόρου ανάπτυξης και του αγώνα κατά της μεταβολής του κλίματος.

Κατά συνέπεια, η πρωτοβουλία αυτή εγγράφεται στην αναθεωρημένη στρατηγική για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Επιπλέον, παρέχει τη δυνατότητα μείωσης του κόστους διοικητικών διαδικασιών συνδεόμενων με τη δραστηριότητα των εθνικών αρχών για την ασφάλεια.

2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης που εφαρμόστηκαν, κύριοι τομείς που εξετάστηκαν και γενικά χαρακτηριστικά των αποκριθέντων

Η πρωτοβουλία αυτή εμφανίστηκε σε συνέχεια έντονου αιτήματος των ιδίων των ενδιαφερομένων μερών. Τα πρώτα σημεία των σχετικών δυσχερειών εμφανίστηκαν στο πλαίσιο μελέτης για την πιστοποίηση της ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε το έτος 2004. Σε συνέχεια εκείνης της μελέτης η Επιτροπής συγκρότησε ομάδα εργασίας η οποία διαβίβασε τις συστάσεις της στο τέλος του έτους 2005. Τον Απρίλιο του έτους 2006 η Επιτροπή εκπόνησε έγγραφο διαβούλευσης όπου παρουσιάζονται διάφορες επιλογές και το διαβίβασε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (εθνικές αρχές αρμόδιες για τις σιδηροδρομική ασφάλεια, βιομηχανία, εκμεταλλευτές, διαχειριστές υποδομών, ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης κλπ) κατά τη διάρκεια εργομήγυρης. Οι γραπτές θέσεις όλων αυτών των μερών συγκεντρώθηκαν και εξετάστηκαν στο πλαίσιο μελέτης επιπτώσεων που εκπονήθηκε κατά τα ισχύοντα.

Σύνθεση των απαντήσεων που συγκεντρώθηκαν και τρόπος με τον οποίο λήφθηκαν υπόψη

Δεδομένου ότι πρόκειται για πρωτοβουλία που ζητήθηκε από τους παράγοντες του τομέα, οι απαντήσεις ήσαν όλες ευνοϊκές για τη ανάληψη πρωτοβουλίας από την Επιτροπή. Διαφοροποιούνταν μεταξύ τους ως προς τη θέση τους σχετικά με τις

διάφορες επιλογές. Η ανάλυση επιπτώσεων περιγράφει τις διάφορες επιλογές και τις θέσεις των διάφορων παραγόντων όσον αφορά τις επιλογές αυτές. Προκειμένου να καθορίσει τη θέση της, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της διάφορες απόψεις, που περιλαμβάνουν δύο σκέλη: αφενός τη δρομολόγηση εργασιών οι οποίες είναι δυνατόν να αρχίσουν αμέσως, χωρίς να αναμένεται η έναρξη ισχύος νέων νομοθετικών διατάξεων, και αφετέρου την τροποποίηση της νομοθεσίας προκειμένου να καταστεί ασφαλές το νομικό πλαίσιο που παρέχει δικαιώματα και ευθύνες στα μέρη που εμπλέκονται στη διαδικασία έγκρισης θέσης σε χρήση για σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό.

- **Απόκτηση και αξιοποίηση εμπειρογνωμοσύνης**

Σχετικοί τομείς επιστημονικοί/εμπειρογνωμοσύνης

Εθνικές διαδικασίες έγκρισης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, εθνικοί τεχνικοί κανόνες ή/και κανόνες ασφαλείας, κόστος και προθεσμίες που συνδέονται με τις διαδικασίες αυτές κ.λπ.

Μεθοδολογία που εφαρμόστηκε

Ακολουθήθηκε ο οδηγός της Επιτροπής, SEC(2005)791, της 15ης Ιουνίου 2005, ο οποίος επικαιροποιήθηκε το έτος 2006.

Σημαντικότεροι οργανισμοί/Εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στη διαβούλευση

Για την αξιολόγηση των διάφορων θέσεων των ενδιαφερομένων μερών του τομέα και για την ανάλυση των επιπτώσεων των διαφόρων επιλογών αξιοποιήθηκε η εμπειρογνωμοσύνη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Σύνθεση των απόψεων που λήφθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν

Δεν αναφέρθηκε η ύπαρξη δυνητικώς σοβαρών κινδύνων ούτε μη αναστρέψιμων συνεπειών.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ανατρέξουν στην ανάλυση επιπτώσεων.

Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για να τεθούν στη διάθεση του κοινού τα αποτελέσματα των γνωμοδοτήσεων ειδικών

Η ανάλυση των επιπτώσεων δημοσιεύεται στο Διαδίκτυο.

- **Ανάλυση επιπτώσεων**

Εκδοχή αναφοράς: αρκεί η εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας και να υπάρξει επέμβαση μόνο σε περίπτωση καταγγελίας.

Μη κανονιστικές επιλογές: να δημοσιευθούν οι συστάσεις της ομάδας εργασίας για τη διαποδοχή του υφιστάμενου τροχαίου υλικού και να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να τις εφαρμόζουν, να ζητηθεί από τον Οργανισμό να ταξινομήσει τους εθνικούς κανόνες και να εντοπίσει όσους είναι ισοδύναμοι, να ζητηθεί από τον Οργανισμό να αναλάβει συμβουλευτικό ρόλο ή ρόλο οργάνου προσφυγής στις εθνικές διαδικασίες θέσης σε χρήση, να επιταχυνθούν η ανάπτυξη και η αναθεώρηση ευρωπαϊκών προτύπων, να

επαληθευθεί η ορθή εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης και, εάν είναι αναγκαίο, να κινηθούν οι διαδικασίες παράβασης.

Κανονιστικές επιλογές: να τροποποιηθεί η νομοθεσία προκειμένου να: καταργηθεί η υποχρέωση απόκτησης άδειας σε κάθε κράτος μέλος, να αποσαφηνιστεί η διαδικασία προς εφαρμογή για το υφιστάμενο τροχαίο υλικό, να επιτραπεί στον Οργανισμό να εκδίδει άδειες θέσης σε χρήση, να επιτραπεί στον Οργανισμό να αναλάβει ρόλο συντονιστικό, συμβουλευτικό ή/και οργάνου προσφυγής, να δοθεί στους οργανισμούς τους αρμόδιους για την επαλήθευση της συμμόρφωσης η δυνατότητα να εκδίδουν άδειες θέσης σε χρήση, να δοθεί στους διαχειριστές υποδομής η δυνατότητα να εκδίδουν άδειες θέσης σε χρήση.

Η Επιτροπή προχώρησε σε ανάλυση επιπτώσεων εγγραφόμενη στο νομοθετικό πρόγραμμα και στο πρόγραμμα εργασίας της, για την οποία η έκθεση είναι διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Περίληψη των προτεινόμενων μέτρων**

Η προτεινόμενη λύση συνίσταται στην καθιέρωση σε κοινοτικό επίπεδο διαδικασίας με δύο σκέλη.

Πρώτο να ζητηθεί από τον Οργανισμό η απογραφή των διάφορων εθνικών διαδικασιών και τεχνικών κανόνων που ισχύουν και να συνταχθεί και να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος απαιτήσεων που είναι δυνατόν να επαληθευθούν μόνο μία φορά. Ταυτοχρόνως ζητείται, σε αναμονή της τροποποίησης της νομοθεσίας, τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν σε εθελοντική βάση τις συστάσεις της ομάδας εργασίας τις οποίες έχει ήδη δημοσιεύσει η Επιτροπή.

Στη συνέχεια να καταστεί υποχρεωτική η εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης αδειών θέσης σε χρήση που έχουν ήδη εκδοθεί από κράτος μέλος. Σύμφωνα με την αρχή αυτή το τροχαίο υλικό που έχει ήδη αποτελέσει το αντικείμενο έγκρισης θέσης σε χρήση σε κάποιο κράτος μέλος προφανώς δεν πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο συμπληρωματικής πιστοποίησης σε άλλο κράτος μέλος παρά μόνο όσον αφορά τις επιπλέον συμπληρωματικές απαιτήσεις που απορρέουν, π.χ., από χαρακτηριστικά του τοπικού δικτύου.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 71

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό κατά τον οποίο η πρόταση δεν θίγει τομέα υπαγόμενο στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν επαρκώς με τη δράση των κρατών μελών για τους ακόλουθους λόγους:

Η παρούσα πρωτοβουλία αποβλέπει στη ρύθμιση του προβλήματος του τροχαίου υλικού του οποίου η θέση σε χρήση έχει επιτραπεί σε κάποιο κράτος μέλος αλλά το οποίο δεν είναι αυτομάτως αποδεκτό σε άλλο κράτος μέλος. Το πρόβλημα αυτό περιλαμβάνει παράμετρο διεθνική η οποία δεν είναι δυνατόν να ρυθμιστεί με εθνική πρωτοβουλία, διότι κανένα κράτος μέλος δεν θα ήταν σε θέση να επιτρέψει τη θέση σε χρήση τροχαίου υλικού στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

Οι στόχοι της πρότασης είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν καλύτερα με δράση της Κοινότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Η αρχή της εδαφικότητας των αδειών θέσης σε χρήση αποτελεί το αντικείμενο των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και τη σιδηροδρομική ασφάλεια και καμία δράση μόνο σε εθνικό επίπεδο δε θα ήταν δυνατόν να οδηγήσει στην επίτευξη του στόχου του επιδιωκόμενου με την παρούσα πρόταση. Η τροποποίηση της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια αποτελεί το καταλληλότερο μέτρο για την επίτευξη του στόχου του προτεινόμενου με την παρούσα πρόταση.

Η κατάρτιση του πίνακα αναφοράς με τους εθνικούς κανόνες, η έγκρισή του από την Επιτροπή, οι μελλοντικές αποφάσεις της Επιτροπής με τις οποίες θα καθορίζεται η ισοδυναμία ορισμένων εθνικών κανόνων καθώς και η διάρκεια και οι δαπάνες της έγκρισης του τροχαίου υλικού αποτελούν τους εμφανέστερους δείκτες της υλοποίησης των στόχων που επιδιώκονται με την παρούσα απόφαση.

Η τροποποίηση του άρθρου 14 της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια παρέχει τη δυνατότητα να καθορίζεται το μέρος άδειας που πρέπει να αναγνωριστεί αμοιβαία και εκείνο που συνδέεται αποκλειστικά με τη συμβατότητα του υπόψη οχήματος με την προβλεπόμενη υποδομή. Η επιλογή που συνίσταται στη λήψη κεντρικά της απόφασης έγκρισης θέσης σε χρήση, ενδεχομένως από τον Οργανισμό, δεν υιοθετήθηκε. Αυτό δείχνει ότι η πρόταση περιορίζεται σε ό,τι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτύχουν με εθνικές πρωτοβουλίες.

Συνεπώς η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης που περιλαμβάνει:

– μία ανακοίνωση

– πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων [(ΕΚ αριθ. 881/2004)]

– πρόταση σχετικά με τη συγχώνευση/αναδιατύπωση των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ)

– πρόταση σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια

(2004/49/ΕΚ).

Οι προτάσεις καταρτίστηκαν με σκοπό την ελαχιστοποίηση των αναγκαίων τροποποιήσεων.

Η παρούσα πρόταση έχει επίπτωση σχεδόν μηδενική στον προϋπολογισμό λειτουργίας της Επιτροπής. Για τον Οργανισμό είναι χαμηλότερη από 2,2 εκατ. ευρώ για την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια κατέρχεται σε κάτω του 0,5 εκατ. ευρώ. Για τις αρμόδιες αρχές και τη βιομηχανία προβλέπονται μόνο οφέλη, διότι ο κύριος στόχος είναι η απλούστευση της διαδικασίας αδειοδότησης για θέση σε χρήση με κατάργηση άσκοπων επαληθεύσεων και μείωση των κανονιστικών διατάξεων.

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενο μέσον: οδηγία.

Άλλα μέσα δεν θα ήταν κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους:

Πρόκειται για τροποποίηση οδηγίας.

4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ

Για τον Οργανισμό είναι χαμηλότερη από 2,2 εκατ. ευρώ για την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια κατέρχεται κάτω του 0,5 εκατ. ευρώ (βλ. το δημοσιονομικό δελτίο το συνημμένο στην πρόταση κανονισμού σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004[1]).

5) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Απλούστευση**

Με την πρόταση εισάγεται απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται τόσο για φορείς όσο και για ιδιώτες.

Το τροχαίο υλικό που έχει ήδη αποτελέσει το αντικείμενο θέσης σε χρήση σε κάποιο κράτος μέλος προφανώς δεν πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο συμπληρωματικής πιστοποίησης σε άλλο κράτος μέλος παρά μόνο όσον αφορά τις συμπληρωματικές εθνικές απαιτήσεις που απορρέουν, π.χ., από χαρακτηριστικά του τοπικού δικτύου.

Η πρόταση περιέχεται αυτούσια στο νομοθετικό πρόγραμμα και στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής με στοιχεία 2006/TREN/005.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Το υπόψη σχέδιο πράξης αφορά τομέα καλυπτόμενο από τη συμφωνία ΕΟΧ, οπότε πρέπει να επεκτείνεται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

---

[1] COM(2006) 785 της 13.12.2006.

- **Λεπτομερής εξήγηση της πρότασης, κατά κεφάλαιο ή κατ' άρθρο**

1. Πιστοποίηση του υφιστάμενου τροχαίου υλικού (άρθρο 14[2] και νέο Παράρτημα VI)

– Ο προς υποβολή φάκελος υποδιαιρείται σε τέσσερα μέρη: τα δύο πρώτα συνδέονται με πληροφορίες που έχουν ήδη ελεγχθεί κατά το χρόνο θέσης σε χρήση για πρώτη φορά· το τρίτο συνδέεται με το χρονικό διάστημα ζωής του οχήματος μετά την πρώτη θέση σε χρήση (οπότε είναι δυνατόν να αποτελέσει το αντικείμενο επαληθεύσεων)· το τέταρτο μέρος συνδέεται με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και υποδομής (οπότε πρέπει να αποτελεί το αντικείμενο επαληθεύσεων).

– Εάν κάποια αρχή κράτους μέλους έχει ήδη εκδώσει άδεια θέσης σε χρήση, ισχύει η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Κατά συνέπεια, κατ΄αρχήν, δεν μπορεί η αρχή να ζητήσει συμπληρωματικές υποχρεώσεις σε σχέση με το φάκελο που έχει ήδη κατατεθεί.

– Προκειμένου να περιοριστεί η δυνατότητα κάποιας αρχής να απαιτήσει συμπληρωματικές υποχρεώσεις, ζητείται από τον Οργανισμό να εκπονήσει εργαλείο αναφοράς όπου να περιέχονται οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες και να συγκρίνει τους κανόνες αυτούς για κάθε παράμετρο ώστε να προσδιοριστούν εκείνοι που είναι δυνατόν να αποτελέσουν το αντικείμενο αμοιβαίας αναγνώρισης. Ο κατάλογος παραμέτρων για τον τρόπο κατάρτισης του εργαλείου αναφοράς αποτελούν το αντικείμενο νέου Παραρτήματος VI. Ο Οργανισμός θα διατυπώσει συστάσεις που η Επιτροπή θα μετατρέψει σε αποφάσεις μετά από γνωμοδότηση της επιτροπής.

2. Σχέση μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και των κατόχων φορταμαξών (νέο άρθρο 14α)

Η έναρξη ισχύος της νέας σύμβασης COTIF 1999 είχε ως αποτέλεσμα νέους κανόνες για τις συμβάσεις χρήσης οχημάτων και, για το λόγο αυτό, την παύση ισχύος της παλαιάς συμφωνίας RIV μεταξύ επιχειρήσεων σιδηροδρόμων. Στο νέο καθεστώς, το οποίο συμπληρώνεται με τη νέα συμφωνία CUU στην οποία μπορούν να συμμετέχουν τόσο επιχειρήσεις σιδηροδρόμων όσο και κάτοχοι φορταμαξών, οι τελευταίοι δεν είναι πλέον υποχρεωμένοι να απογράφουν τις φορτάμαξες τους σε κάποια επιχείρηση σιδηροδρόμων. Η οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να οριστεί η έννοια του κατόχου και να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ των κατόχων και των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, ιδίως στον τομέα της συντήρησης.

Προτείνεται νέο άρθρο 14α με βάση τις ακόλουθες αρχές:

– κάθε φορά που όχημα τίθεται σε χρήση πρέπει να ορίζεται σαφώς κάποιος «υπεύθυνος» για τη συντήρηση. Πρόκειται για ό,τι προβλέπεται στην ΤΠΔ «φορτάμαξες» που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 28 Ιουλίου 2006·

– ο υπεύθυνος είναι δυνατόν να είναι ο κάτοχος των οχημάτων. Ο όρος «κάτοχος» δεν έχει ορισθεί στην κοινοτική νομοθεσία και, προκειμένου να αποφευχθούν νέες

[2] Η αρίθμηση των άρθρων παραπέμπει στην οδηγία 2004/49/ΕΚ

ασυμβατότητες με το δίκαιο της COTIF 1999, προτείνεται να μεταφερθεί αυτούσιος ο ορισμός από εκεί·

– όταν κάποια επιχείρηση σιδηροδρόμων ζητεί πιστοποιητικό ασφαλείας, πρέπει να προσκομίζει αποδείξεις ότι η επιχειρησιακή λειτουργία και η συντήρηση των φορταμαξών που χρησιμοποιεί πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες είτε αυτοί είναι κοινοτικοί (κυρίως η ΤΠΔ φορταμαξών) είτε εθνικοί·

– προς το σκοπό αυτό ζητείται από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων να διευκρινίσουν, στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας τους, το σύστημα και τις διαδικασίες που θέτουν σε εφαρμογή για να διασφαλίσουν ότι η μικτή χρήση φορταμαξών προερχόμενων από διάφορους κατόχους δεν θίγει τη σιδηροδρομική ασφάλεια·

– προβλέπεται ότι ο Οργανισμός προβαίνει σε εκτίμηση των διαδικασιών που έχουν τεθεί σε εφαρμογή από τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων για τη διαχείριση των σχέσεών τους με τους κατόχους και ότι μπορεί να προβαίνει σε σύσταση, εφόσον είναι αναγκαίο, όσον αφορά τη θέση σε εφαρμογή συστήματος πιστοποίησης των κατόχων.

2006/0272 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων

(Κείμενο ενδιαφέροντος ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής[3],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[4],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[5],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης[6],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για τη συνέχιση των προσπαθειών που αποβλέπουν στη δημιουργία ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2004/49/ΕΚ[7] με την οποία συγκροτείται κοινό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

(2) Με το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ δημιουργείται κοινή διαδικασία για την αδειοδότηση θέσης σε χρήση του τροχαίου υλικού. Όπως όμως έδειξε η πείρα, συχνά η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής σε εθνικό επίπεδο είναι πολύπλοκη και υπόκειται σε εθνικές απαιτήσεις διαφορετικές μεταξύ τους και ελάχιστα διαφανείς, ή ακόμη και επαναληπτικές. Έτσι αποτελεί σημαντικό κώλυμα για τη σύσταση νέων επιχειρήσεων σιδηροδρόμων κυρίως στον εμπορευματικό τομέα. Κατά συνέπεια είναι σκόπιμα η αποσαφήνιση των διαδικασιών πιστοποίησης του υφιστάμενου τροχαίου υλικού και ο καθορισμός των ορίων της και των λεπτομερειών εφαρμογής της. Ειδικότερα, με βάση την αρχή της αναγνώρισης, είναι αναγκαία η διευκόλυνση της κτήσης άδειας θέσης σε

---

3 ΕΕ C […] της […], σ. […].
4 ΕΕ C […] της […], σ. […].
5 ΕΕ C […] της […], σ. […].
6 ΕΕ C […] της […], σ. […].
7 ΕΕ L 164 της 30.04.2004, σ. 44. Κείμενο που έχει διορθωθεί στην ΕΕ L 220 της 21.06.2004, σ. 3.

χρήση σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος που έχει χορηγήσει την πρώτη άδεια, με περιορισμό των στοιχείων που είναι δυνατόν να εξετάζει η αρμόδια αρχή.

(3) Προς το σκοπό αυτό, είναι σκόπιμο να καταταχθούν όλοι οι τεχνικοί κανόνες και οι κανόνες ασφαλείας που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος σε τρεις ομάδες και να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της εν λόγω κατάταξης σε κάποιο έγγραφο αναφοράς. Η πρώτη ομάδα πρέπει να περιλαμβάνει τους διεθνείς κανόνες καθώς και τους εθνικούς κανόνες που έχουν δηλωθεί ισοδύναμοι και για τους οποίους επαλήθευση που πραγματοποιείται σε ένα μόνο κράτος μέλος είναι επαρκής σε επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας. Η δεύτερη ομάδα πρέπει να περιλαμβάνει κάθε άλλο εθνικό κανόνα καθώς και τους κανόνες που δεν έχουν ακόμη αποτελέσει το αντικείμενο κατάταξης. Η τρίτη ομάδα πρέπει να περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι αναγκαίοι για την εξασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του τροχαίου υλικού που αποτελεί το αντικείμενο αίτησης άδειας και της προβλεπόμενης υποδομής.

(4) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο οποίος έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004[8], έχει λάβει εντολή για την εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οπότε οφείλει, ως πρώτο βήμα, να εξετάσει τους υφιστάμενους εθνικούς τεχνικούς κανόνες. Επιπλέον, οφείλει να δημοσιεύσει τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας με βάση την οδηγία 2004/49/ΕΚ. Τέλος, οφείλει να εναρμονίσει τα κριτήρια πιστοποίησης ασφαλείας των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, πράγμα που συνεπάγεται διατάξεις στον τομέα της αποδοχής του χρησιμοποιούμενου από τις επιχειρήσεις αυτές τροχαίου υλικού. Κατά συνέπεια ο Οργανισμός αποτελεί το καταλληλότερο όργανο για την εκπόνηση του προαναφερόμενου εγγράφου αναφοράς.

(5) Σε συνέχεια των εξελίξεων σε διεθνές επίπεδο, και ειδικότερα μετά τη θέση σε ισχύ της νέας σύμβασης COTIF 1999, είναι σκόπιμο να οριστεί η έννοια του κατόχου φορταμαξών σε κοινοτικό επίπεδο και να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και των κατόχων, ιδίως στον τομέα της συντήρησης.

(6) Δεδομένου ότι ο κύριος στόχος της προβλεπόμενης ενέργειας, δηλαδή η απλούστευση της κοινοτικής διαδικασίας πιστοποίησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, οπότε, λόγω του μεγέθους της δράσης, μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα είναι δυνατόν να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας κατά το άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(7) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ προβλέπει ότι ορισμένα μέτρα θεσπίζονται με βάση την απόφαση αριθ. 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, περί καθορισμού των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή[9].

(8) Η απόφαση αριθ. 1999/468//ΕΚ έχει τροποποιηθεί με την απόφαση αριθ. 2006/512/ΕΚ η οποία εισάγει την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο για τα μέτρα γενικής εμβελείας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων

---

8 ΕΕ L 164 της 30.04.2004, σ. 1.

9 ΕΕ L 184 της 17.07.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.07.2006, σ. 11).

βασικής πράξης η οποία έχει εκδοθεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, έστω και με την απάλειψη ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωσή της με την προσθήκη νέων στοιχείων μη ουσιωδών.

(9) Είναι ιδιαιτέρως σκόπιμο να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να αναθεωρεί και να προσαρμόζει παραρτήματα, να θεσπίζει και να αναθεωρεί κοινά μέτρα ασφαλείας και κοινούς στόχους ασφαλείας καθώς και να θεσπίσει σύστημα πιστοποίησης των κατόχων όσον αφορά τη συντήρηση. Επειδή τα μέτρα αυτά έχουν γενική εμβέλεια και στόχος τους είναι η τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας 2004/40/ΕΚ ή η συμπλήρωσή της με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 5α της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ.

(10) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2004/49/ΕΚ τροποποιείται κατά τα ακόλουθα.

(1) Στο άρθρο 3 προστίθεται ο ορισμός:

«ιθ) "κάτοχος", το πρόσωπο ή ο φορέας που εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ως μέσο μεταφοράς όχημα, του οποίου είναι ιδιοκτήτης ή νομέας.».

(2) Στο άρθρο 4 παράγραφος 4 ο όρος "συντηρητής συρμών " αντικαθίσταται από τον όρο "κάτοχος φορταμαξών. ".

(3) Στο άρθρο 5 η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Πριν από τις 30 Απριλίου 2009 το Παράρτημα Ι αναθεωρείται, ειδικότερα για να περιληφθούν εκεί κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και κοινές μέθοδοι υπολογισμού του κόστους ατυχημάτων. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

4) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«1. Από την Επιτροπή θεσπίζεται πριν από τις 30 Απριλίου έτους 2008 μια πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3 σημείο α). Δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μια δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τις υπόλοιπες από τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3 θεσπίζεται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου έτους 2010. Δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα μέτρα αυτά, που αποβλέπουν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α).».

β) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4. Τα ΚΜΑ αναθεωρούνται κατά τακτά διαστήματα, λαμβανομένων υπόψη των συμπερασμάτων που προέκυψαν κατά την εφαρμογή τους, της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας καθώς και των υποχρεώσεων των κρατών μελών όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

5) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3 το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφιστάμενων στόχων και επιδόσεων ασφαλείας στα κράτη μέλη και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου έτους 2009 και δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.

Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στα συμπεράσματα που έχουν συναχθεί από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντικατοπτρίζουν όλους τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου του έτους 2011 και δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθα:

«5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται κατά τακτά διαστήματα, λαμβανόμενης υπόψη της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

6) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1 το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Σκοπός του πιστοποιητικού ασφαλείας είναι να αποδείξει ότι η επιχείρηση σιδηροδρόμων έχει καθορίσει το σύστημά της για διαχείριση της ασφαλείας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στις ΤΠΔ, στις υπόλοιπες διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας καθώς και στους εθνικούς κανόνες ασφαλείας, προκειμένου να αντιμετωπίζει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο με πλήρη ασφάλεια.».

β) Στην παράγραφο 2 το στοιχείο β) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«β) πιστοποίηση που επιβεβαιώνει την αποδοχή μέτρων τα οποία έχουν ληφθεί από την επιχείρηση σιδηροδρόμων για την πλήρωση των ειδικών απαιτήσεων των αναγκαίων για την παροχή των υπηρεσιών της στο υπόψη δίκτυο με πλήρη ασφάλεια. Οι απαιτήσεις είναι δυνατόν να αφορούν την εφαρμογή ΤΠΔ και εθνικών κανόνων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, την αποδοχή πιστοποιητικών για το προσωπικό, και την άδεια θέσης σε χρήση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται από την επιχείρηση σιδηροδρόμων. Η πιστοποίηση βασίζεται στο φάκελο που υποβάλλεται από την επιχείρηση σιδηροδρόμων όπως ορίζεται στο Παράρτημα IV.».

(7) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Άρθρο 14

Θέση υφιστάμενου υλικού σε χρήση

1. Το τροχαίο υλικό του οποίου η θέση σε χρήση έχει επιτραπεί σε κάποιο κράτος μέλος στο πλαίσιο του άρθρου 10 αποτελεί το αντικείμενο άδειας θέσης σε χρήση σε άλλο κράτος μέλος ή σε άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, εφόσον η άδεια αυτή απαιτείται από το οικείο κράτος μέλος ή τα οικεία κράτη μέλη.

   Πάντως, στην περίπτωση του τροχαίου υλικού για το οποίο υπάρχει δήλωση «ΕΚ» επαλήθευσης, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 14 παράγραφος 8 της οδηγίας .../.../(ΕΚ) (*) *[η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος]*.

2. Ο αιτών υποβάλλει στην αρμόδια αρχή για την ασφάλεια τεχνικό φάκελο που αφορά το τροχαίο υλικό ή τον τύπου τροχαίου υλικού, αναφέροντας την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

   α) αποδεικτικά στοιχεία ότι η θέση σε χρήση του τροχαίου υλικού έχει επιτραπεί σε άλλο κράτος μέλος και το σχετικό φάκελο για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να καταδειχθεί ότι το τροχαίο υλικό τηρούσε τις απαιτήσεις τις ισχύουσες όσον αφορά την ασφάλεια·

   β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την αδειοδότηση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης, σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, εύρος τροχιάς και περιτύπωμα υποδομής, μέγιστο φορτίο στον άξονα και λοιποί περιορισμοί του δικτύου).

3. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β) δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από την αρχή για την ασφάλεια, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει την ύπαρξη κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 14α, η αρχή για την ασφάλεια δεν μπορεί να επικαλεστεί σχετικά κανόνα που ανήκει στην ομάδα Α στο εν λόγω έγγραφο.

4. Η αρχή για την ασφάλεια έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, αναλύσεις κινδύνου που έχουν πραγματοποιηθεί ή δοκιμές που έχουν εκτελεστεί στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 4 στοιχεία γ) και δ) προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 της παρούσας οδηγίας και του άρθρου 16 της οδηγίας .../../ΕΚ *[η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος]*. Πάντως, μετά την έκδοση του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 14α της παρούσας οδηγίας η επαλήθευση αυτή είναι δυνατή μόνο σε σχέση με τους εθνικούς κανόνες που ανήκουν στις ομάδες Β ή Γ στο εν λόγω έγγραφο.

Η αρχή για την ασφάλεια καθορίζει, σε συμφωνία με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Στην περίπτωση των δοκιμών, η αρχή για την ασφάλεια παρεμβαίνει στο διαχειριστή υποδομής ώστε οι δοκιμές να πραγματοποιηθούν εντός χρονικού διαστήματος τριών μηνών από την υποβολή του αιτήματός της.

5. Κάθε αίτηση άδειας για θέση σε χρήση που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της αρχής για την ασφάλεια, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες μετά την υποβολή του τεχνικού φακέλου που αναφέρεται στην παράγραφο 2·

β) ανάλογα με την περίπτωση, δύο μήνες μετά την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) ανάλογα με την περίπτωση, δύο μήνες μετά την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

Εάν δεν ληφθεί απόφαση εντός των τασσόμενων προθεσμιών, θεωρείται ότι η θέση του εν λόγω τροχαίου υλικού σε χρήση έχει αδειοδοτηθεί.

Η άδεια θέσης σε χρήση είναι δυνατόν να περιέχει όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

6. Κάθε αρνητική απόφαση εκ μέρους της αρχής για την ασφάλεια πρέπει να αιτιολογείται και είναι δυνατό να αποτελέσει το αντικείμενο αίτησης επανεξέτασης εκ μέρους του αιτούντα εντός μηνός μετά την κοινοποίησή της. Στην περίπτωση αυτή η αρχή για την ασφάλεια έχει στη διάθεσή της ένα μήνα για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Εάν η απόφαση παραμείνει αρνητική, είναι δυνατή η σύγκληση του οργανισμού ελέγχου κατά τις διατάξεις του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

7. Σε περίπτωση που τροχαίο υλικό πρέπει να τεθεί σε χρήση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός μπορεί να κληθεί να παράσχει τεχνική γνωμοδότηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004.

8. Τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν άδειες για θέση σε χρήση υφιστάμενου τροχαίου υλικού που να αφορούν σειρά τροχαίου υλικού. Προς το σκοπό αυτό οι αρχές για την ασφάλεια γνωστοποιούν στον αιτούντα τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί.».

(8) Παρεμβάλλονται τα άρθρα 14α και 14β κατά τα ακόλουθα:

«Άρθρο 14α

Κατάταξη των εθνικών κανόνων

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης για θέση σε χρήση του υφιστάμενου τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 14, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σε τρεις ομάδες σύμφωνα με το Παράρτημα VI.

2. Ο Οργανισμός διευκολύνει την κατάταξη των εθνικών κανόνων που είναι αναγκαία για την έκδοση εγγράφου αναφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004. Για την εργασία αυτή οι εθνικές αρχές συνεργάζονται με τον Οργανισμό.

3. Με βάση τις συστάσεις του Οργανισμού και κατά τη διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2 η Επιτροπή εκδίδει το έγγραφο αναφοράς καθώς και κάθε απόφαση σχετική με επικαιροποίηση.

Άρθρο 14β

Συντήρηση του τροχαίου υλικού

1. Όταν τίθεται σε χρήση τροχαίο υλικό, για κάθε όχημα ορίζεται κάποιος νόμιμος φορέας επιφορτισμένος με τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός μπορεί

να είναι επιχείρηση σιδηροδρόμων, υπεργολάβος της επιχείρησης σιδηροδρόμων ή ο κάτοχος του οχήματος.

2. Για να καταδειχθεί στο πλαίσιο της πιστοποίησης ασφαλείας της προβλεπόμενης στο άρθρο 10 ότι το τροχαίο υλικό συντηρείται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, η επιχείρηση σιδηροδρόμων αναφέρει τους νόμιμους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η ευθύνη της συντήρησης και καταθέτει το φάκελο όπου εξειδικεύονται οι εφαρμοζόμενες από αυτούς τους φορείς διαδικασίες για την εκτέλεση της συντήρησης.

3. Όταν επιχείρηση σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί φορτάμαξες περισσότερων του ενός κατόχων οι οποίοι έχουν την ευθύνη της συντήρησης, θέτει σε εφαρμογή τις αναγκαίες διαδικασίες ώστε να επαληθεύεται ότι τηρούνται οι ισχύουσες απαιτήσεις. Ανάλογα με την περίπτωση, η Επιτροπή θεσπίζει σύστημα πιστοποίησης κατόχων όσον αφορά τη συντήρηση με βάση σύσταση του Οργανισμού. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

(9) Το άρθρο 26 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Άρθρο 26

Προσαρμογή παραρτημάτων

Τα παραρτήματα προσαρμόζονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο. Το μέτρο αυτό, που αποβλέπει στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας συμπληρώνοντάς την, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο την προβλεπόμενη στο άρθρο 27 παράγραφος 2α.».

(10) Στο άρθρο 27 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«Στην περίπτωση που γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5α, των παραγράφων 1 έως 4 και του άρθρου 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, για την τήρηση των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.».

(11) Προστίθεται το Παράρτημα VI του οποίου το κείμενο παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας οδηγίας..

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τις αναγκαίες για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία το αργότερο *[24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]*. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Όταν οι διατάξεις αυτές εκδίδονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραπομπής αυτής θεσπίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου που εκδίδουν στον τομέα τον καλυπτόμενο από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την […] ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Προς έλεγχο παράμετροι για τη θέση υφιστάμενου τροχαίου υλικού σε χρήση και κατάταξη των εθνικών κανόνων

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ

(1) Γενικές πληροφορίες

– Πληροφορίες σχετικές με το ισχύον εθνικό νομικό πλαίσιο

– Ειδικοί εθνικοί όροι

– Βιβλίο συντήρησης

– Βιβλίο επιχειρησιακής λειτουργίας

(2) Χαρακτηριστικά σχετικά με την υποδομή

– Παντογράφοι

– Εποχούμενο υλικό τροφοδότησης και σχετική επίπτωση στην ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

– Περιτύπωμα

– Διάφορα μέσα ασφαλείας, παραδείγματος χάρη έλεγχος–χειρισμός, συστήματα επικοινωνίας εδάφους-αμαξοστοιχίας

(3) Χαρακτηριστικά σχετικά με το τροχαίο υλικό

– Δυναμική του οχήματος

– Επιδομή του οχήματος

– Προσκρουστήρες και όργανα έλξης

– Φορεία και όργανα κύλισης

– Τροχοφόροι άξονες και θέσεις τους

– Υλικό πέδησης

– Τεχνικά συστήματα που είναι ανάγκη να επιθεωρούνται, π.χ. συστήματα πεπιεσμένου αέρα

– Μετωπικοί και πλευρικοί υαλοπίνακες

– Θύρες

– Σύστημα διέλευσης μεταξύ οχημάτων

- Συστήματα ελέγχου (λογισμικό)
- Εγκαταστάσεις πόσιμου νερού και ακαθάρτων υδάτων
- Προστασία του περιβάλλοντος
- Πυροπροστασία
- Υγεία και ασφάλεια των απασχολούμενων
- Δεξαμενές και δεξαμενοφόρες φορτάμαξες
- Περιέκτες για αποκομιδή υπό πίεση
- Ασφαλής συγκράτηση του φορτίου
- Σήμανση
- Τεχνικές συγκόλλησης

2. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΝΟΝΩΝ

Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις παραμέτρους που αναφέρονται ανωτέρω κατατάσσονται σε κάποια από τις τρεις ομάδες που ορίζονται στη συνέχεια. Δεν ενδιαφέρουν οι κανόνες και οι περιορισμοί με χαρακτήρα αυστηρά τοπικό. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που διενεργούνται με κοινή συμφωνία μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και των διαχειριστών υποδομής.

Ομάδα Α:

Η ομάδα Α περιλαμβάνει:

- διεθνή πρότυπα·
- εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.

Ομάδα Β:

Η ομάδα Β περιλαμβάνει όλους τους κανόνες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο των ομάδων Α ή Γ ή που δεν κατέστη ακόμη δυνατή η κατάταξή τους σε κάποια από τις ομάδες αυτές.

Ομάδα Γ:

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει κανόνες που είναι απολύτως αναγκαίοι και συνδέονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, για επιχειρησιακή λειτουργία ασφαλή και διαλειτουργική στο οικείο δίκτυο (π.χ.: το περιτύπωμα).