

Διορθωτικό στην οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 164 της 30ής Απριλίου 2004)

Η οδηγία 2004/50/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**ΟΔΗΓΙΑ 2004/50/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 29ης Απριλίου 2004**

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

την γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽⁴⁾, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 23 Μαρτίου 2004,

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 υλοποιήσει 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) Στο σιδηροδρομικό τομέα, ένα πρώτο μέτρο που λήφθηκε ήταν η έκδοση της οδηγίας 96/48/ΕΚ ⁽⁵⁾ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας. Για να υλοποιηθούν οι στόχοι αυτής της οδηγίας, καταρτίστηκαν σχέδια τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (ΑΕΙΦ), η οποία ορίζεται ως κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας, και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή την 30ή Μαΐου 2002.

- (3) Η Επιτροπή ενέκρινε στις 10 Σεπτεμβρίου 1999 έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η οποία παρείχε μια πρώτη αξιολόγηση της προόδου που είχε σημειωθεί στην υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας. Στο ψήφισμά του της 17ης Μαΐου 2000 ⁽⁶⁾, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί από την Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις τροποποίησης της οδηγίας 96/48/ΕΚ με βάση το πρότυπο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ ⁽⁷⁾.

- (4) Η οδηγία 2001/16/ΕΚ, όπως και η οδηγία 96/48/ΕΚ, θεσπίζουν κοινοτικές διαδικασίες για την προετοιμασία και την υιοθέτηση ΤΠΔ, καθώς και κοινούς κανόνες για την αξιολόγηση της πιστότητας προς αυτές τις ΤΠΔ. 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, ώθησαν την Επιτροπή να προτείνει αλλαγές στις δύο οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 126 Ε της 28.5.2002, σ. 312.

⁽²⁾ ΕΕ C 61 της 14.3.2003, σ. 131.

⁽³⁾ ΕΕ C 66 της 19.3.2003, σ. 5.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 Ε της 12.2.2004, σ. 119), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 270 Ε της 11.11.2003, σ. 7), και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Απριλίου 2004 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

⁽⁶⁾ ΕΕ C 59 της 23.2.2001, σ. 121.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

- (6) Η έγκριση, αφενός, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό) ⁽¹⁾ και, αφετέρου, της οδηγίας 2003/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ⁽²⁾, καθιστούν αναγκαία την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, μόλις συσταθεί ο Οργανισμός, οι εργασίες για την κατάρτιση κάθε σχεδίου ΤΠΔ, νέου ή προς αναθεώρηση, θα ανατίθενται σε αυτόν από την Επιτροπή.
- (7) Η θέση σε ισχύ των οδηγιών 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽³⁾, 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ⁽⁴⁾ και 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας ⁽⁵⁾, επηρεάζει την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας. Η διεύρυνση 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, με την προοδευτική επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/ΕΚ. Είναι επίσης αναγκαίο 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.
- (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 οδικών αρτηριών 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. Αυτό προβλέπεται απεναντίας στο πλαίσιο της οδηγίας 2001/16/ΕΚ σχετικά με τους συμβατικούς σιδηροδρόμους, και οι δύο οδηγίες θα πρέπει να εναρμονισθούν ως προς το σημείο αυτό.
- (10) Η ανάπτυξη των ΤΠΔ στον τομέα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας απέδειξε την ανάγκη να διευκρινισθεί 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. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση ανάμεσα στα πρότυπα ή τα τμήματα προτύπων η εφαρμογή των οποίων πρέπει να καταστεί υποχρεωτική προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της εν λόγω οδηγίας και τα «εναρμονισμένα» πρότυπα που έχουν αναπτυχθεί στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση.
- (11) Κατά κανόνα, οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές αναπτύσσονται στο πνεύμα της νέας προσέγγισης όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση και την τυποποίηση. Βάσει αυτών τεκμαίρεται η πιστότητα προς ορισμένες βασικές απαιτήσεις της οδηγίας 96/48/ΕΚ, 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 στις προδιαγραφές αυτές δεν πρέπει να προβλέπεται στις ΤΠΔ. Οι αναφορές στις ευρωπαϊκές αυτές προδιαγραφές δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ενώ τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων στα οποία έχουν μεταφερθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.
- (12) Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν αυτό 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 πρέπει να διευκρινίζονται συγκεκριμένα. Η εφαρμογή αυτών των ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών καθίσταται ιδίως υποχρεωτική από τη στιγμή που αρχίζει να ισχύει 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 διευκρινισθεί ότι κάθε στοιχείο πρέπει να υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να συνοδεύεται από το 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 θα πρέπει να καταγράφεται σε ένα εθνικό μητρώο. Όλα τα κράτη μέλη, καθώς και ορισμένοι οικονομικοί παράγοντες της Κοινότητας, πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συμβουλευθούν τα μητρώα. Τα μητρώα θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από συνοχή όσον αφορά τη μορφή των δεδομένων. Κατά συνέπεια, τα μητρώα αυτά θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο κοινών προδιαγραφών λειτουργικών και τεχνικών.
- (15) Θα πρέπει να διευκρινισθεί 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 επιφορτισθεί 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.

(1) Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

(2) Βλέπε σελίδα 16 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

(3) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

(4) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

(5) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).

(16) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.

(17) Θα πρέπει να διευκρινισθεί ο ορισμός του τροχαίου υλικού που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/48/EK. Η εν λόγω οδηγία θα πρέπει να αναφέρεται και στο τροχαίο υλικό που έχει σχεδιασθεί για να κυκλοφορεί αποκλειστικά σε γραμμές που έχουν διευθετηθεί ή πρόκειται να διευθετηθούν για μεγάλη ταχύτητα, σε ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα.

(18) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες που έχουν ήδη ξεκινήσει στα πλαίσια των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK, 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.

(20) Η Επιτροπή θέσπισε στις 30 Μαΐου 2002 τις ΤΠΔ που ισχύουν για το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας σχετικά με την υποδομή, το τροχαίο υλικό, την ενέργεια, τον έλεγχο, την οδήγηση και τη σηματοδότηση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση, τα δε σχέδια ΤΠΔ που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 και στο άρθρο 2 παράγραφος 5, αφορούν την αναθεώρηση αυτών των ΤΠΔ ή τη θέσπιση νέων ΤΠΔ.

(21) Δεδομένου ότι αναπτύσσεται ένα σχέδιο συστήματος αναφοράς τεχνικών κανόνων που αφορούν τον υφιστάμενο βαθμό διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 25 της οδηγίας 2001/16/EK, απαιτείται να ενημερωθούν οι τεχνικοί αυτοί κανόνες εν όψει της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής που προβλέπεται από την εν λόγω οδηγία και να ληφθεί επίσης υπόψη η πρώτη ομάδα ΤΠΔ που θα θεσπισθεί έως το 2004.

(22) Παρά τις εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/16/EK, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η εθελοντική εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της εν λόγω οδηγίας από τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο με σκοπό να βελτιωθεί η σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας και να αυξηθούν οι εξοικονομήσεις κλίμακας στον κατασκευαστικό τομέα.

(23) Επομένως, οι οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK θα πρέπει να τροποποιηθούν,

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. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι ο καθορισμός των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, στο κοινοτικό έδαφος, όπως περιγράφεται στο παράρτημα I.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναδιευθέτηση, την ανανέωση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος αυτού, τα οποία τίθενται σε λειτουργία μετά τις 30 Απριλίου 2004, καθώς και τα προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση του συστήματος.

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

- α) να επιτρέψει να διευκολυνθούν, να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στο κοινοτικό έδαφος καθώς και σε τρίτες χώρες·
- β) να συντελέσει στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανανέωσης, αναδιευθέτησης και εκμετάλλευσης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας·
- γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.»

2. Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

- «1) “βασική παράμετρος”: κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ζωτική για τη διαλειτουργικότητα, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης ή σύστασης σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, πριν από την κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων ΤΠΔ·

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- ια) “ειδική περίπτωση”: κάθε τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας για το οποίο απαιτούνται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις των ΤΠΔ λόγω περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ειδικότερα, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι απομονωμένα από το δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους, το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών ή η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών·
- ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·
- ιγ) “αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης,
- ιδ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές 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. Στο άρθρο 2, το στοιχείο η) απαλείφεται.
4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση για την κατάρτιση ή/και την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.»
- β) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Στο βαθμό που απαιτείται προς επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:
- α) αναφέρει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο παράρτημα I: υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος που αναφέρεται στο παράρτημα II)·
- β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα·
- γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, ή/και τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα I·
- δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας·
- ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος “ΕΚ” των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ·
- στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής των ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση προς την τελική κατάσταση κατά την οποία η τήρηση των ΤΠΔ αποτελεί τον κανόνα·
- ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την λειτουργία και τη συντήρηση των εν λόγω υποσυστημάτων καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ.»
- γ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:
- «6. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα· στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσίτα και δημοσιοποιησιμα.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια των ΤΠΔ και οι επακόλουθες τροποποιήσεις αυτών συντάσσονται κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Συντάσσονται υπό την ευθύνη του Οργανισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων ("κανονισμός για τον Οργανισμό") (*), σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας που αναφέρονται σε αυτά τα άρθρα.

Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο Οργανισμός ευθύνεται για την προετοιμασία της αναθεώρησης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ και την υποβολή οιασδήποτε σκόπιμης σύστασης στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή οι κοινωνικές επιταγές.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ καταρτίζεται σε δύο φάσεις.

Καταρχάς, ο Οργανισμός προσδιορίζει τις βασικές παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίες. Για καθεμία από τις παραμέτρους και τις διεπαφές αυτές, υποβάλλονται οι πλέον βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2. Εφόσον απαιτείται, αναφέρονται ειδικές περιπτώσεις.

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

4. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των βασικών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι πλέον βιώσιμες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

5. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 τηρείται τακτικά ενημερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, να διατυπώνει οιοδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ και την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους

μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί, στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση, η εκτίμηση του κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

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

7. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιούν τα υποσυστήματα αυτά. Προς το σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανισμούς χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

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

8. Κατά την κατάρτιση, τη θέσπιση και την 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).

Προς 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 στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής (**). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

(*) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

(**) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.»

6. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Ένα κράτος μέλος δύναται να μην εφαρμόζει μια ή περισσότερες ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το τροχαίο υλικό, στις ακόλουθες περιπτώσεις και συνθήκες:

- α) σε πρόταση νέας γραμμής, στην ανανέωση ή αναδιευθέτηση υφισταμένης γραμμής ή σε οιοδήποτε στοιχείο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης ή αποτελεί αντικείμενο μιας υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των ΤΠΔ·

- β) στα σχέδια ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών, η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών, ή η τάση της ηλεκτρικής παροχής της εν λόγω ΤΠΔ, είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής·
- γ) σε πρόταση νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο λόγω της θάλασσας από το σιδηροδρομικό δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους·
- δ) σε κάθε σχέδιο ανανέωσης, επέκτασης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος του κράτους μέλους·
- ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι συνθήκες για την ταχεία αποκατάσταση του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ.

Σε όλες τις περιπτώσεις, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή τη σκοπούμενη παρέκκλισή του και της διαβιβάζει φάκελο με τις ΤΠΔ ή τα αποσπάσματα των ΤΠΔ που δεν επιθυμεί να εφαρμόσει, καθώς και με τις αντίστοιχες προδιαγραφές που επιθυμεί να εφαρμόσει. Η Επιτροπή εξετάζει τα μέτρα που προβλέπει το κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις των στοιχείων β) και δ), η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Ωστόσο, στην περίπτωση του στοιχείου β), η απόφαση της Επιτροπής δεν αφορά το περίγραμμα τροχαίου υλικού και το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών.»

7. Στο άρθρο 9 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

8. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

- α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- β) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.»

- γ) Οι παράγραφοι 4 και 5 απαλείφονται.

9. 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 αποφασίζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 και αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (*), να αποσυρθούν μερικώς ή πλήρως αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.

(*) ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).»

10. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

1. Κάθε κράτος μέλος εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαθρηωτικών υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας τα οποία ευρίσκονται στην επικράτειά του ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτή.

Προς το σκοπό αυτόν, κάθε κράτος μέλος λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται η τήρηση των σχετικών με αυτά βασικών απαιτήσεων, όταν ενσωματώνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας.

Ειδικότερα, κάθε κράτος μέλος ελέγχει τη συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Όταν τα υποσυστήματα τίθενται σε λειτουργία και, στη συνέχεια, σε τακτά διαστήματα, κάθε κράτος μέλος ελέγχει κατά πόσον η εκμετάλλευση και η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Προς το σκοπό αυτό, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των αντίστοιχων διαθρηωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική εταιρεία υποβάλλει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτόν 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 αυτή έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί από τις προβλεπόμενες εργασίες.

4. Όταν τα κράτη μέλη εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν ότι σε κάθε όχημα δίδεται αλφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε εθνικό μητρώο οχημάτων το οποίο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5·
- β) το μητρώο τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·
- γ) έχουν πρόσβαση στο μητρώο οι αρμόδιες για την ασφάλεια αρχές και οι φορείς διερεύνησης που αναφέρονται στα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινωτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (*) καθώς και οι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (**), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

Σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς αναγνωρισμένα σύμφωνα με διαφορετικό κωδικό σύστημα. Ωστόσο, όταν ένα κράτος μέλος έχει επιτρέψει τη θέση σε λειτουργία τέτοιων οχημάτων στο έδαφός του, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το εθνικό μητρώο οχημάτων, τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία γ), δ) και ε).

5. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και ανάγνωσης. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) αναφορές στη δήλωση ελέγχου “ΕΚ” και στο φορέα που την εξέδωσε·
- β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 22α·
- γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του μισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης·

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

ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

(*) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

(**) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

11. Στο άρθρο 15, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση “ΕΚ” ελέγχου.»

12. Στο άρθρο 16, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Εάν δεν υπάρχουν ΤΠΔ, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 7, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν, για κάθε υποσύστημα, στα λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται μέχρι τις 30 Απριλίου 2005, και, στη συνέχεια, κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος τεχνικών κανόνων. Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν επίσης τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία ελέγχου του άρθρου 18.»

13. Στο άρθρο 17, παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή, οι ΤΠΔ αναθεωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2. Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές, εφαρμόζεται το άρθρο 16, παράγραφος 3.»

14. 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 αντίστοιχη ΤΠΔ και στα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22α.»

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

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών (εφεξής καλούμενη “ομάδα συντονισμού”), η οποία συζητεί όλα τα ζητήματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18 ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτόν. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις εργασίες της ομάδας συντονισμού.»

Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 21, για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που απαιτούνται για την επίλυση των προβλημάτων.

Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με το άρθρο 21.»

16. Το άρθρο 21 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 21

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
 2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (*), τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.
- Η προθεσμία που καθορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.
 4. Εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο, η επιτροπή δύναται να συστήσει ομάδες εργασίας που θα την επικουρούν στην εκτέλεση των καθηκόντων της, ιδίως προκειμένου να συντονισθούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

17. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 21α

1. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του συστήματος αυτού και εκείνου τρίτων χωρών.
2. Η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειασθεί, η Επιτροπή εκδίδει σύσταση εφαρμογής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Άρθρο 21β

1. Η Επιτροπή, είτε με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2, να αναθέσει την κατάρτιση ΤΠΔ για κάποιο συμπληρωματικό θέμα, στο μέτρο που αυτό αφορά υποσύστημα που αναφέρεται στο παράρτημα II.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, η επιτροπή, βάσει προτάσεως της Επιτροπής, θεσπίζει το πρόγραμμα εργασιών της, το οποίο είναι σύμφωνο με τους στόχους της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (*).

Άρθρο 21γ

Τα παραρτήματα II έως VI μπορούν να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

(*) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.»

18. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 22α

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο μητρώο υποδομών και μητρώο τροχαίου υλικού, αντιστοίχως. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε σχετικό υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως τις βασικές παραμέτρους, και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Προς το σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα υποδομών και τροχαίου υλικού.
2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον Οργανισμό και διατίθεται προκειμένου να το συμβουλευθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των επαγγελματικών παραγόντων του τομέα.»

19. Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.

20. Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

21. Στο παράρτημα III, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«2.4.4. Έλεγχος

Τα τρένα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.»

22. Στο παράρτημα VII σημείο 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικά ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των

εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (*) και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2004/49/EK, καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

(*) EE L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 75 της 15.3.2001, σ. 26).»

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. Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί, εντός του κοινοτικού εδάφους, η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναδιευθέτηση, την ανανέωση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, τα οποία τίθενται σε λειτουργία την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς και τα προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση και συντήρηση του συστήματος.»

β) η εισαγωγική φράση στην παράγραφο 2, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η επιδίωξη αυτού του στόχου πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:»

γ) στο άρθρο 1, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας επεκτείνεται σταδιακά ώστε να καλύψει ολόκληρο το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στις κύριες εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών και λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με εξαίρεση τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ή την υποδομή που είναι λειτουργικά απομονωμένη από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα, και με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων από την εφαρμογή των ΤΠΔ που αναφέρονται στο άρθρο 7.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα τμήματα του δικτύου τα οποία δεν καλύπτονται ακόμη από την παράγραφο 1,

μόνο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των οικείων ΤΠΔ που πρόκειται να εγκριθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται κατωτέρω και για το πεδίο εφαρμογής που ορίζονται σ' αυτές.

Η Επιτροπή θεσπίζει, έως την 1η Ιανουαρίου 2006, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 21 παράγραφος 2, πρόγραμμα εργασιών για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη θεσπισθεί προκειμένου να καλυφθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές και το τροχαίο υλικό που δεν καλύπτονται ακόμη.

Αυτό το πρόγραμμα εργασιών θα αναφέρει μια πρώτη δέσμη νέων ΤΠΔ ή/και τροποποιήσεων ΤΠΔ που πρέπει να καταρτισθούν έως τον Ιανουάριο του 2009, με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 5, για τη δυνατότητα πρόβλεψης ειδικών περιπτώσεων και του άρθρου 7 για την πρόβλεψη παρεκκλίσεων σε ειδικές περιστάσεις. Η επιλογή των θεμάτων που καλύπτονται από τις ΤΠΔ βασίζεται στην αναμενόμενη οικονομική απόδοση κάθε προτεινόμενου μέτρου και στην αρχή της αναλογικότητας των μέτρων που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο. Προς το σκοπό αυτό, δίδεται η δέουσα προσοχή στο παράρτημα Ι, σημείο 4 και στην απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ, αφενός, των στόχων για απρόσκοπτη κίνηση των σιδηροδρόμων και τεχνική εναρμόνιση, και, αφετέρου, του προβλεπόμενου διευρωπαϊκού, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού επιπέδου κυκλοφορίας.

Μετά την κατάρτιση αυτής της πρώτης ομάδας, ο καθορισμός των προτεραιοτήτων για την κατάρτιση νέων ΤΠΔ ή για την αναθεώρηση υφισταμένων ΤΠΔ θεσπίζεται σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν την παρούσα παράγραφο στην περίπτωση σχεδίων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά τον χρόνο δημοσίευσης της σχετικής ομάδας ΤΠΔ.»

3. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο η) απαλείφεται·

β) τα στοιχεία ιβ) και ιγ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) “αναδιευθέτηση”: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

ιγ) “ανανέωση”: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιε) “αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης”: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο 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) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση για την κατάρτιση ή/και την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.»

β) στην παράγραφο 3 το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) να αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος “ΕΚ” των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα: στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσβάσιμα και δημοσιοποιησιμα.»

5. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα σχέδια των ΤΠΔ και οι επακόλουθες τροποποιήσεις αυτών συντάσσονται κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2. Συντάσσονται υπό την ευθύνη του Οργανισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (κανονισμός για τον Οργανισμό) (*), σε συνεργασία με τις ομάδες εργασίας που αναφέρονται σε αυτά τα άρθρα.

Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο Οργανισμός ευθύνεται για την προετοιμασία της αναθεώρησης και της ενημέρωσης των ΤΠΔ και την υποβολή οιασδήποτε σκόπιμης σύστασης στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή οι κοινωνικές επιταγές.

3. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ καταρτίζεται σε δύο φάσεις:

Κατ’ αρχάς, ο Οργανισμός προσδιορίζει τις βασικές παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποιες άλλες ειδικές περιπτώσεις είναι αναγκαίες. Για καθεμιά από τις παραμέτρους και τις διεπαφές αυτές, υποβάλλονται οι πλέον βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2. Εφόσον απαιτείται, αναφέρονται ειδικές περιπτώσεις.

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

4. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των βασικών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι πλέον βιώσιμες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

5. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, να διατυπώνει οιοδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ και την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητήσει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί, στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση, η εκτίμηση κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

6. Κατά τη θέσπιση κάθε ΤΠΔ, η ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΤΠΔ καθορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2. Όταν διάφορα υποσυστήματα πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε λειτουργία για λόγους τεχνικής συμβατότητας, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.

7. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες υπό τις οποίες χρησιμοποιούν τα υποσυστήματα αυτά. Προς τον σκοπό αυτόν, ο Οργανισμός συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανισμούς χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ. Στο σχέδιο ΤΠΔ, επισυνάπτεται έκθεση περί των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

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

8. Κατά την κατάρτιση, τη θέσπιση και την 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).

Προς 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 στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής (**). Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

(*) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

(**) ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.»

6. Στο άρθρο 7, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) στα σχέδια νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, ή σε κάθε στοιχείο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1, το οποίο βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη σύμβαση κατά τη δημοσίευση αυτών των ΤΠΔ.»

7. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.»

γ) οι παράγραφοι 4 και 5 απαλείφονται.

8. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Όταν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασίζεται, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 και αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ, να αποσυρθούν μερικώς ή ολικώς αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.»

9. Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Προς το σκοπό αυτόν, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος φάκελο με περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτόν 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 αυτή έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εάν απαιτείται νέα έγκριση, το κράτος μέλος αποφασίζει σε ποιον βαθμό θα πρέπει να ισχύσει η ΤΠΔ στο σχέδιο. Το κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη.»

γ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Όταν τα κράτη μέλη εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν ότι σε κάθε όχημα δίδεται αλφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος σε εθνικό μητρώο οχημάτων το οποίο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

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

- β) το μητρώο τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·
- γ) έχουν πρόσβαση στο μητρώο οι αρχές για την ασφάλεια και οι φορείς διερεύνησης που αναφέρονται στα άρθρα 16 και 21 της οδηγίας 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (*). Έχουν επίσης πρόσβαση σε αυτό, οι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (**), ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές της υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

Σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, τα κράτη μέλη δύνανται να αποδεχθούν οχήματα σαφώς αναγνωρισμένα σύμφωνα με διαφορετικό κωδικό σύστημα. Ωστόσο, όταν ένα κράτος μέλος έχει επιτρέψει τη θέση σε λειτουργία τέτοιων οχημάτων στο έδαφός του, πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το μητρώο, τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία γ), δ) και ε).

5. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και ανάγνωσης. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) αναφορές στη δήλωση “ΕΚ” ελέγχου και στο φορέα που την εξέδωσε·
- β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 24·
- γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του μισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης·
- δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο χρήσεως του οχήματος·
- ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

(*) EE L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

(**) EE L 75 της 15.3.2001, σ. 29· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/EK της Επιτροπής (EE L 289 της 26.10.2002, σ. 30).»

10. Στο άρθρο 16, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Εάν δεν υπάρχουν ΤΠΔ, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 7, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν, για κάθε υποσύστημα, στα λοιπά κράτη

μέλη και στην Επιτροπή, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται πριν από τις 30 Απριλίου 2005, και, στη συνέχεια, κάθε φορά που τροποποιείται ο κατάλογος τεχνικών κανόνων. Με την ευκαιρία αυτή, τα κράτη μέλη ορίζουν επίσης τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να πραγματοποιούν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18.»

11. Στο άρθρο 17, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Στην περίπτωση αυτή, οι ΤΠΔ αναθεωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2. Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές, εφαρμόζεται το άρθρο 16 παράγραφος 3.»

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

«5. Η Επιτροπή συγκροτεί ομάδα συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών, εφεξής αναφερόμενη ως “ομάδα συντονισμού”, η οποία εξετάζει όλα τα ζητήματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 18, ή με την εφαρμογή των ΤΠΔ στον τομέα αυτόν. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών μπορούν να συμμετέχουν ως παρατηρητές στις εργασίες της ομάδας συντονισμού.

Η Επιτροπή και οι παρατηρητές ενημερώνουν την επιτροπή του άρθρου 21 παράγραφος 1, για τις εργασίες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ομάδας συντονισμού. Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, προτείνει τα μέτρα που απαιτούνται για την επίλυση των προβλημάτων.

Εφόσον απαιτείται, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών επιτελείται σύμφωνα με το άρθρο 21.»

13. Στο άρθρο 21, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Εφόσον αποδειχθεί αναγκαίο, η επιτροπή δύναται να συστήνει ομάδες εργασίας για να την επικουρούν στην εκτέλεση των καθηκόντων της, ιδίως προκειμένου να συντονισθούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί.»

14. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 21α

Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στην επιτροπή οιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Εάν χρειασθεί, η Επιτροπή εκδίδει σύσταση εφαρμογής, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.

Άρθρο 21β

Τα παραρτήματα II έως VI μπορούν να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2.»

15. Το άρθρο 23 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 23

1. Η σειρά προτεραιότητας για τη θέσπιση ΤΠΔ είναι η ακόλουθη, με την επιφύλαξη της σειράς έκδοσης των εντολών που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1:

α) η πρώτη ομάδα ΤΠΔ καλύπτει τον έλεγχο/χειρισμό και τη σηματοδότηση, τις τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, την εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας (περιλαμβανομένων των προσόντων του προσωπικού για τις διασυννοριακές υπηρεσίες βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στα παραρτήματα II και III), τα φορτηγά οχήματα, τα προβλήματα θορύβου που προκύπτουν από το τροχαίο υλικό και την υποδομή. Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, αναπτύσσεται καταρχάς το προοριζόμενο για διεθνή χρήση·

β) οι ακόλουθες πτυχές εξετάζονται επίσης σε συνάρτηση με τους πόρους της Επιτροπής και του Οργανισμού: τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά επιβατών, συντήρηση, με ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια, οχήματα επιβατών, μονάδες έλξης και μηχανές τρένων, υποδομή, ενέργεια και ατμοσφαιρική ρύπανση. Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, αναπτύσσεται κατ' αρχάς το προοριζόμενο για διεθνή χρήση·

γ) κατ' αίτηση της Επιτροπής, ενός κράτους μέλους ή του Οργανισμού, η επιτροπή δύναται να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, να καταρτίσει ΤΠΔ για ένα πρόσθετο αντικείμενο εφόσον αυτό αφορά υποσύστημα αναφερόμενο στο παράρτημα II.

2. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, η Επιτροπή θεσπίζει πρόγραμμα εργασιών τηρώντας τη σειρά προτεραιότητας που ορίζεται στην παράγραφο 1 και εκείνη των άλλων καθηκόντων που της αναθέτει η παρούσα οδηγία.

Οι ΤΠΔ του πρώτου προγράμματος εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 1, στοιχείο α), πρέπει να έχουν καταρτισθεί έως τις 20 Απριλίου 2004 το αργότερο.

3. Το πρόγραμμα εργασιών αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια:

α) ανάπτυξη, βάσει σχεδίου του Οργανισμού, αντιπροσωπευτικής αρχιτεκτονικής του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένου υπόψη του καταλόγου υποσυστημάτων (παράρτημα II), ώστε να εξασφαλίζεται συνοχή μεταξύ των ΤΠΔ· η αρχιτεκτονική αυτή πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως τα διάφορα στοιχεία του συστήματος αυτού και τις διεπαφές τους και να λειτουργεί ως πλαίσιο αναφοράς για τον προσδιορισμό των χώρων χρήσης κάθε ΤΠΔ·

β) θέσπιση πρότυπης δομής για την ανάπτυξη των ΤΠΔ·

γ) καθιέρωση μεθόδου εκτίμησης του κόστους/οφέλους των λύσεων που περιέχονται στις ΤΠΔ·

δ) έκδοση των απαιτούμενων εντολών για την κατάρτιση των ΤΠΔ·

ε) θέσπιση των βασικών παραμέτρων για κάθε ΤΠΔ·

στ) έγκριση των σχεδίων προγραμμάτων τυποποίησης·

ζ) διαχείριση της μεταβατικής περιόδου μεταξύ της έναρξης ισχύος της οδηγίας 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη λειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη λειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (*) και της δημοσίευσης των ΤΠΔ, περιλαμβανομένης της θέσπισης του συστήματος αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 25.

(*) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114.»

16. Στο άρθρο 24, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον Οργανισμό και διατίθεται προκειμένου να το συμβουλευθούν τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των επαγγελματικών παραγόντων του τομέα.»

17. Στο άρθρο 25, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο Οργανισμός καταρτίζει, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, βάσει των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 16 παράγραφος 3, των τεχνικών εγγράφων του επαγγέλματος και των κειμένων των οικείων διεθνών συμφωνιών, σχέδιο συστήματος αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες που εξασφαλίζουν το σημειντό βαθμό λειτουργικότητας των σιδηροδρομικών γραμμών του τροχαίου υλικού που προστίθεται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3. Η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, εξετάζει το σχέδιο και αποφασίζει κατά πόσον αυτό μπορεί να αποτελέσει σύστημα αναφοράς εν αμνην της θέσπισης των ΤΠΔ.»

18. Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

19. Στο παράρτημα III, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«2.4.4. Έλεγχος

Τα τρένα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.»

20. Στο παράρτημα VII σημείο 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

Άρθρο 4

«Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών στο πλαίσιο της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (*) και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2004/49/EK καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από τις 30 Απριλίου 2006. 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.

(*) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).»

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

21. Το παράρτημα VIII απαλείφεται.

Άρθρο 6

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας να μην θίγει, κατά το δυνατόν, τις εργασίες κατάρτισης ΤΠΔ για τις οποίες έχει ήδη δοθεί σχετική εντολή στο πλαίσιο των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK, και εξασφαλίζει ότι δεν επηρεάζονται τα σχέδια που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εκπόνησης κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Στρασβούργο, 29 Απριλίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. McDOWELL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. Η ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από την υποδομή των σιδηροδρομικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (*), ή εκείνων που αναφέρονται σε κάθε ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες γενικώς ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα, διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλομένων στην τοπογραφία, στη διαμόρφωση του εδάφους ή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, και η ταχύτητα των οποίων πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού 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 κυκλοφορίας.

2. ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό στο οποίο αναφέρεται η παρούσα οδηγία περιλαμβάνει τις αμαξοστοιχίες που έχουν σχεδιασθεί για να κυκλοφορούν:

- είτε, στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/ώρα, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/ώρα,
- είτε με ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα στις γραμμές του τμήματος 1, όπου είναι συμβατές με τα επίπεδα επιδόσεων αυτών των γραμμών.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

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 επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

(*) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται στα ακόλουθα 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 τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

2. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

Για κάθε υποσύστημα, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζεται στις εντολές για την εκπόνηση ΤΠΔ που ανατίθενται στον Οργανισμό.

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

Εφόσον απαιτείται, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα ο οποίος καθορίζεται στις εντολές διευκρινίζεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο γ).»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από τις γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (*) ή απαριθμούνται σε τυχόν ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις κάτωθι κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- κόμβοι επιβατών,
- κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών τερματικών σταθμών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό περιλαμβάνει όλο το υλικό που μπορεί να κυκλοφορεί σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού που έχει σχεδιασθεί για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Η κατασκευή κινητής σιδηροδρομικής υποδομής και ο εξοπλισμός συντήρησης περιλαμβάνονται αλλά δεν αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές πρέπει να υποδιαιρείται σε:

- τροχαίο υλικό διεθνούς χρήσης,
- τροχαίο υλικό εθνικής χρήσης.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

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 επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

4. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. Υποκατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού

Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών γραμμών και τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, είναι δυνατόν να διαφέρουν αναλόγως της υποκατηγορίας.

2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση του κόστους-οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- μείωση του κόστους κεφαλαίων και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων κλίμακας της καλύτερης χρήσης του τροχαίου υλικού,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και συντήρησης/λειτουργίας, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών και επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη, λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,
- αύξηση της ασφάλειας λειτουργίας.

Επιπλέον, σε αυτή την εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

(*) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).»