

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/798 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαΐου 2016****για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων****(αναδιατύπωση)****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ έχει τροποποιηθεί σημαντικά. Επειδή πρόκειται να εισαχθούν και άλλες τροποποιήσεις, θα πρέπει να αναδιατυπωθεί για λόγους σαφήνειας.
- (2) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ καθόρισε κοινό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, με εναρμόνιση του περιεχομένου των κανόνων ασφάλειας, της πιστοποίησης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των καθηκόντων και του ρόλου των εθνικών αρχών ασφάλειας και της διερεύνησης ατυχημάτων. Ωστόσο, για να συνεχιστούν οι προσπάθειες προς την περαιτέρω ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οδηγία 2004/49/ΕΚ είναι ανάγκη να αναθεωρηθεί σημαντικά.
- (3) Σε πολλά κράτη μέλη τα μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα υπόκεινται σε τοπικές τεχνικές απαιτήσεις και έχουν εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾. Προς διευκόλυνση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, αμφότερες οι οδηγίες θα πρέπει να έχουν το ίδιο πεδίο εφαρμογής. Συνεπώς, αυτά τα τοπικά συστήματα θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (4) Καθόσον ορισμένες έννοιες που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία μπορούν να εφαρμοστούν επωφελώς για το μετρό και τα άλλα τοπικά συστήματα, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν, με την επιφύλαξη της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να εφαρμόσουν ορισμένες διατάξεις της παρούσας οδηγίας που θεωρούν κατάλληλες. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να μην τηρούν υποχρεώσεις όπως είναι η κοινοποίηση των εθνικών κανόνων και η υποβολή εκθέσεων.
- (5) Τα επίπεδα ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων θα πρέπει σε γενικές γραμμές να διατηρείται και, εφόσον είναι εφικτό, να βελτιώνεται συνεχώς, λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής και επιστημονικής προόδου και της ανάπτυξης του ενωσιακού και του διεθνούς δικαίου. Θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη ο αντικτυπος ανθρώπινων παραγόντων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 122.

⁽²⁾ ΕΕ C 356 της 5.12.2013, σ. 92.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα), και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, της 10ης Δεκεμβρίου 2015 (ΕΕ C 57 της 12.2.2016, σ. 64). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 28ης Απριλίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).

⁽⁵⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (βλέπε σ. 44 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

- (6) Εάν κράτος μέλος καθιερώνει υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, θα πρέπει να διασφαλίζει ότι ο κανόνας που εγκρίνει δεν δημιουργεί εμπόδιο στη διαλειτουργικότητα ή δεν καταλήγει στη δημιουργία διακρίσεων.
- (7) Οι κύριοι παράγοντες στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να φέρουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για την ασφάλεια του συστήματος, ο καθένας στο τμήμα που του αναλογεί. Όπου αρμόζει, θα πρέπει να συνεργάζονται για την υλοποίηση μέτρων ελέγχου των κινδύνων.
- (8) Με την επιφύλαξη των ευθυνών των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι άλλοι παράγοντες, όπως φορείς που έχουν επιφορτιστεί με τη συντήρηση, κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσης, υπεύθυνοι κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και αναθέτοντες φορείς, δεν θα πρέπει να απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες τους. Κάθε παράγοντας στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα θα πρέπει να είναι υπεύθυνος, έναντι των υπόλοιπων παραγόντων, για την πλήρη και ειλικρινή κοινοποίηση όλων των σχετικών πληροφοριών, ώστε να ελέγχεται εάν τα οχήματα είναι σε κατάσταση λειτουργίας. Τούτο αφορά, ιδίως, πληροφορίες για την κατάσταση και το ιστορικό ορισμένου οχήματος, τα αρχεία συντήρησης, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα έγγραφα μεταφοράς.
- (9) Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι εργολάβοι του και άλλα μέρη εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων. Προς τον σκοπό αυτό, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής και αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να εφαρμόζει τις μεθόδους παρακολούθησης που καθορίζονται στις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ). Οι εργολάβοι τους θα πρέπει να εφαρμόζουν την εν λόγω διαδικασία μέσω συμβατικών ρυθμίσεων. Εν όψει του γεγονότος ότι οι ρυθμίσεις αυτές αποτελούν ουσιαστικό μέρος του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να δημοσιοποιούν τις συμβατικές ρυθμίσεις τους, εφόσον το ζητήσουν ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («Οργανισμός») που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ ή η εθνική αρχή ασφάλειας στο πλαίσιο εποπτικών δραστηριοτήτων.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθούν μια νοοτροπία αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, στην οποία το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών θα παροτρύνεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα.
- (11) Έχουν καθιερωθεί βαθμιαία κοινός στόχος ασφάλειας («ΚΣΑ») και ΚΜΑ, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το επίπεδο ασφάλειας διατηρείται υψηλό και ότι βελτιώνεται όταν και όπου είναι αναγκαίο και εύλογα εφικτό. Θα πρέπει να παρέχουν εργαλεία αξιολόγησης του επιπέδου ασφάλειας και των επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης στην Ένωση, καθώς και στα κράτη μέλη. Έχουν καθιερωθεί κοινός δείκτης ασφάλειας («ΚΔΑ») για να αξιολογείται εάν τα συστήματα ανταποκρίνονται στους ΚΣΑ και για να διευκολύνεται η παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.
- (12) Εθνικοί κανόνες, οι οποίοι συχνά βασίζονται σε εθνικά τεχνικά πρότυπα, αντικαθίστανται βαθμιαία από κανόνες βασισμένους σε κοινά πρότυπα, τα οποία καθορίστηκαν με ΚΣΑ, ΚΜΑ και τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ»). Για να αρθούν τα εμπόδια στη διαλειτουργικότητα, θα πρέπει να μειωθεί ο όγκος των εθνικών κανόνων, μεταξύ άλλων των κανόνων λειτουργίας, ως συνέπεια της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ σε ολόκληρο το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και της κάλυψης των ανοικτών σημείων των ΤΠΔ. Προς τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να τηρούν επικαιροποιημένο το οικείο σύστημα εθνικών κανόνων, να καταργούν παρωχημένους κανόνες και να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τον Οργανισμό χωρίς καθυστέρηση.
- (13) Οι εθνικοί κανόνες θα πρέπει να συντάσσονται και να δημοσιεύονται κατά τρόπον ώστε κάθε δυνητικός χρήστης ενός εθνικού δικτύου να μπορεί να τους κατανοήσει. Ωστόσο, οι εν λόγω κανόνες συχνά παραπέμπουν σε άλλα έγγραφα όπως είναι τα εθνικά πρότυπα, τα ευρωπαϊκά πρότυπα, τα διεθνή πρότυπα ή άλλες τεχνικές προδιαγραφές που ενδέχεται να προστατεύονται εν μέρει ή πλήρως από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας. Ενδεικνύεται, επομένως, η υποχρέωση δημοσίευσης να μην ισχύει για οποιαδήποτε έγγραφα στα οποία παραπέμπει άμεσα ή έμμεσα ο εθνικός κανόνας.
- (14) Οι εθνικοί κανόνες περιέχουν συχνά απαιτήσεις που είναι εν μέρει σημαντικές τόσο για σκοπούς διαλειτουργικότητας όσο και για σκοπούς ασφάλειας. Καθώς η ασφάλεια είναι ουσιώδης απαίτηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ένας εθνικός κανόνας μπορεί να είναι σημαντικός για την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και για την παρούσα οδηγία. Η διάκριση μεταξύ των όρων «εθνικοί κανόνες ασφάλειας» και «εθνικοί τεχνικοί κανόνες» όπως αυτοί ορίζονται αντιστοίχως στην οδηγία

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (βλέπε σ. 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

2004/49/EK και στην οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ θα πρέπει επομένως να αρθεί και αυτοί να αντικατασταθούν από την έννοια των «εθνικών κανόνων» που πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και/ή της παρούσας οδηγίας. Οι εθνικοί κανόνες πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 κυρίως αν αφορούν τη διάθεση στην αγορά ή τη θέση σε λειτουργία δομικών υποσυστημάτων. Θα πρέπει να κοινοποιούνται βάσει της παρούσας οδηγίας, αν αφορούν τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος ή τα ειδικά θέματα της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος, της πιστοποίησης ασφάλειας, της έγκρισης ασφάλειας και της διερεύνησης των ατυχημάτων.

- (15) Λαμβανόμενης υπόψη της βαθμιαίας προσέγγισης για την εξάλειψη των εμποδίων στη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και επομένως του χρόνου που απαιτείται για την έκδοση όλων των ΤΠΔ, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε τα κράτη μέλη να αποφεύγουν τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων και τη δρομολόγηση έργων που επιτείνουν τη διαφοροποίηση του υφιστάμενου συστήματος, εκτός από τις ειδικές περιπτώσεις που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι το αναγνωρισμένο εργαλείο ελέγχου των κινδύνων, ενώ οι διαχειριστές υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι υπεύθυνα να λαμβάνουν άμεσα διορθωτικά μέτρα για να προλαμβάνουν την επανάληψη των ατυχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποφεύγουν τη θέσπιση νέων εθνικών κανόνων αμέσως μετά από ατύχημα, εκτός αν αυτοί οι νέοι κανόνες απαιτούνται ως επείγον προληπτικό μέτρο.
- (16) Τα συστήματα ελέγχου και σηματοδότησης διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην κατοχύρωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Προς τούτο, η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS) στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης αποτελεί σημαντική συνεισφορά στη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας.
- (17) Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και την εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων τους, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας το οποίο να πληροί τις απαιτήσεις της Ένωσης και να περιέχει κοινά στοιχεία. Οι πληροφορίες για την ασφάλεια και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να υποβάλλονται στον Οργανισμό και στην εθνική αρχή ασφάλειας του ενδιαφερομένου κράτους μέλους.
- (18) Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να διασφαλίζει, με τις διαδικασίες του, ότι οι ανθρώπινες ικανότητες και όρια και οι παράγοντες που επηρεάζουν τις ανθρώπινες επιδόσεις αντιμετωπίζονται με εφαρμογή γνώσεων των ανθρώπινων παραγόντων και με χρήση αναγνωρισμένων μεθόδων.
- (19) Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Θα πρέπει ωστόσο να γίνει διάκριση μεταξύ του στόχου της παρούσας οδηγίας, που είναι η διατήρηση, και, ει δυνατόν, η βελτίωση της ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, και του στόχου της οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, η οποία κυρίως πρέπει να ρυθμίζει την κατάταξη των ουσιών και τα χαρακτηριστικά των συσκευασιών τους, περιλαμβανομένης της ασφαλούς φόρτωσης, εκφόρτωσης και χρήσης των συσκευασιών στο πλαίσιο του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος. Συνεπώς, με την επιφύλαξη της οδηγίας 2008/68/EK, το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να συνεκτιμά δεόντως ενδεχόμενους πρόσθετους κινδύνους που εγκυμονεί η μεταφορά συσκευασιών επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- (20) Προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισότιμοι όροι για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αυτές θα πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας. Προϋπόθεση για να επιτρέπεται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή θα πρέπει να είναι η κατοχή πιστοποιητικού ασφάλειας. Το πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να συμμορφώνεται προς τα σχετικά πρότυπα και κανόνες ασφάλειας για το συγκεκριμένο πεδίο παροχής υπηρεσιών. Όταν ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει πεδίο λειτουργίας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, θα πρέπει να είναι η μόνη αρχή που θα αξιολογεί κατά πόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει εγκαταστήσει ορθά το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας που ασχολούνται με το προβλεπόμενο πεδίο παροχής υπηρεσιών θα πρέπει να συμμετέχουν στην αξιολόγηση των απαιτήσεων που ισχύουν βάσει των σχετικών εθνικών κανόνων.
- (21) Έχουν καθιερωθεί εναρμονισμένες μέθοδοι με βάση την οδηγία 2004/49/EK, οι οποίες πρέπει να εφαρμόζονται από τους παράγοντες του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τις εθνικές αρχές ασφάλειας, όσον αφορά την παρακολούθηση, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, την εποπτεία και την αξιολόγηση και εκτίμηση των κινδύνων. Αυτό το κανονιστικό πλαίσιο είναι αρκετά ώριμο για την προοδευτική μετάβαση σε «ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας» που θα ισχύει στο πεδίο παροχής υπηρεσιών της οικείας σιδηροδρομικής επιχείρησης.

⁽¹⁾ Οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

- (22) Για να γίνουν αποτελεσματικότερες και συνεκτικότερες οι διαδικασίες έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να ανατεθεί στον Οργανισμό κεντρικός ρόλος κατά την έκδοση τέτοιων πιστοποιητικών. Αν το πεδίο παροχής υπηρεσιών περιορίζεται σε ένα μόνο κράτος μέλος, ο αιτών θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα υποβάλει την αίτησή του για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796, στην εθνική αρχή ασφάλειας αυτού του κράτους μέλους ή στον Οργανισμό. Η επιλογή που κάνει ο αιτών θα πρέπει να είναι δεσμευτική μέχρις ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η διαδικασία αίτησης. Αυτό το νέο καθεστώς αναμένεται ότι θα καταστήσει το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα αποτελεσματικότερο και αποδοτικότερο μειώνοντας το διοικητικό φόρτο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- (23) Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να συνεργάζονται και να καταθέτουν κατά περίπτωση αρμοδιότητες για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας. Θα πρέπει να θεσπιστούν σαφείς διαδικαστικές διατάξεις και διατάξεις διατησίας προς αντιμετώπιση καταστάσεων όπου προκύπτει διαφωνία μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για αξιολογήσεις που έγιναν σε σχέση με την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας.
- (24) Η νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας και του Οργανισμού όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας θα πρέπει να γίνει με αποτελεσματικό τρόπο. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να συναφθούν συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας.
- (25) Ειδικότερα, απαιτούνται συμφωνίες συνεργασίας για να συνεκτιμηθούν οι ειδικές γεωγραφικές και ιστορικές συνθήκες ορισμένων κρατών μελών, ενώ θα διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Όταν η δραστηριότητα περιορίζεται σε δίκτυα που απαιτούν ειδική εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς και ιστορικούς λόγους και τα δίκτυα αυτά είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, θα πρέπει ο αιτών να έχει τη δυνατότητα να ολοκληρώνει τις αναγκαίες διατυπώσεις σε τοπικό επίπεδο μέσω επαφής με τις σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτό, για τη μείωση του διοικητικού φόρτου και των εξόδων, οι συμφωνίες συνεργασίας που θα συναφθούν μεταξύ Οργανισμού και των οικείων εθνικών αρχών ασφάλειας θα πρέπει να μπορούν να προβλέπουν την πρόσφορη κατανομή καθηκόντων, με την επιφύλαξη της τελικής ευθύνης του Οργανισμού για την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.
- (26) Τα σιδηροδρομικά δίκτυα που βρίσκονται στις χώρες της Βαλτικής (Εσθονία, Λετονία και Λιθουανία) έχουν εύρος τροχιάς 1 520 mm, που είναι το ίδιο με εκείνο σε γειτονικές τρίτες χώρες, αλλά διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης. Τα εν λόγω δίκτυα της Βαλτικής έχουν κληρονομήσει κοινές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις, οι οποίες παρέχουν, εκ των πραγμάτων, τη διαλειτουργικότητα μεταξύ τους, και, στο πλαίσιο αυτό, το πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί σε ένα από αυτά τα κράτη μέλη θα μπορούσε να επεκταθεί και στο υπόλοιπο αυτών των δικτύων. Για να διευκολυνθεί η αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την πιστοποίηση της ασφάλειας και να μειωθεί η οικονομική και διοικητική επιβάρυνση για τον αιτούντα σε τέτοιες περιπτώσεις, οι ειδικές συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών ασφάλειας θα πρέπει να περιλαμβάνουν, εφόσον είναι αναγκαίο, τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στις εν λόγω εθνικές αρχές ασφάλειας.
- (27) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε μειωμένο επίπεδο ασφάλειας και δεν θα πρέπει να συνεπάγεται αύξηση των εξόδων στον σιδηροδρομικό τομέα της Ένωσης. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να αναλαμβάνουν εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδουν, αναλαμβάνοντας ιδίως τη σχετική συμβατική και εξωσυμβατική ευθύνη. Σε περίπτωση δικαστικής έρευνας στην οποία εμπλέκεται ο Οργανισμός ή το προσωπικό του, ο Οργανισμός θα πρέπει να συνεργάζεται πλήρως με τις αρμόδιες αρχές του ή των οικείων κρατών μελών.
- (28) Θα πρέπει να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ, αφενός, της άμεσης ευθύνης του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας η οποία απορρέει από την έκδοση των πιστοποιητικών ασφάλειας και των αδειών ασφάλειας και, αφετέρου, του καθήκοντος των εθνικών αρχών ασφάλειας να παρέχουν εθνικό κανονιστικό πλαίσιο και να εποπτεύουν τις επιδόσεις όλων των ενδιαφερομένων μερών σε διαρκή βάση. Κάθε εθνική αρχή ασφάλειας θα πρέπει να επιβλέπει τη συνεχή συμμόρφωση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής με την εκ του νόμου υποχρέωσή τους να εγκαταστήσουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση αυτή ενδέχεται να απαιτούνται όχι μόνο επιτόπιες επιθεωρήσεις στην οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον οικείο διαχειριστή υποδομών, αλλά και καθήκοντα εποπτείας εκ μέρους των εθνικών αρχών ασφάλειας για να αξιολογούν εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομών εφαρμόζουν δεόντως το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειάς τους μετά την απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή αδειας ασφάλειας. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να συντονίζουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη μέλη και θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, με τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει συνδρομή στις εθνικές αρχές ασφάλειας κατά τη συνεργασία τους. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να προβλεφθούν αναγκαίες ρυθμίσεις από τον Οργανισμό και τις εθνικές αρχές ασφάλειας, ώστε να διευκολύνεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τους.

- (29) Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να συνεργάζονται εκ του σύνεγγυς στις περιπτώσεις όπου μια εθνική αρχή ασφάλειας συμπεραίνει ότι ένας κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας που εκδόθηκε από τον Οργανισμό δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να καλεί τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό. Θα πρέπει να καθιερωθεί διαδικασία διατησίας για τις περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ασφάλειας. Σε περίπτωση που εθνική αρχή ασφάλειας διαπιστώνει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια κατά τη διάρκεια εποπτείας, θα πρέπει να ενημερώνει τον Οργανισμό και κάθε άλλη ενδιαφερόμενη εθνική αρχή ασφάλειας όπου δραστηριοποιείται η σιδηροδρομική επιχείρηση. Οι ενδιαφερόμενες εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν προσωρινά μέτρα ασφάλειας, μεταξύ άλλων να περιορίζουν ή να αναστέλλουν αμέσως τις σχετικές δραστηριότητες. Ως σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια θα πρέπει να νοείται, εν προκειμένω, η σοβαρή παράλειψη συμμόρφωσης με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις ή τις απαιτήσεις ασφάλειας, η οποία μπορεί από μόνη της ή στο πλαίσιο σειράς συνεπακόλουθων γεγονότων να προκαλέσει ένα ατύχημα ή σοβαρό ατύχημα.
- (30) Ο Οργανισμός θα πρέπει να μπορεί να δημιουργήσει ένα εργαλείο το οποίο θα διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των σχετικών φορέων που εντοπίζουν ή έχουν ενημερωθεί σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας ο οποίος αφορά ελαττώματα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες του τεχνικού εξοπλισμού.
- (31) Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας θα πρέπει να εκδίδεται βάσει αποδεικτικών στοιχείων ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει καθιερώσει δικό της σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.
- (32) Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να έχουν την κύρια ευθύνη για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να υπόκεινται σε έγκριση ασφάλειας από την εθνική αρχή ασφάλειας όσον αφορά το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σε άλλες διατάξεις, ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας.
- (33) Η πιστοποίηση του προσωπικού αμαξοστοιχιών ενδέχεται να δημιουργήσει δυσκολίες στις νεοεισερχόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στο αντίστοιχο δίκτυο οι διευκολύνσεις για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του προσωπικού αμαξοστοιχιών, ώστε να μπορεί αυτό να πληροί τις απαιτήσεις βάσει των εθνικών κανόνων.
- (34) Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να πιστοποιείται για τις εμπορευματικές φορτάμαξες. Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι διαχειριστής υποδομής, η πιστοποίηση θα πρέπει να περιλαμβάνεται στη διαδικασία έγκρισης της ασφάλειας. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται για τον εν λόγω φορέα θα πρέπει να εγγυάται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη συντήρηση κάθε φορτάμαξας για την οποία είναι υπεύθυνος. Το εν λόγω πιστοποιητικό θα πρέπει να ισχύει σε όλη την Ένωση και να εκδίδεται από οργανισμό ο οποίος μπορεί να ελέγχει το σύστημα συντήρησης που έχει διαμορφώσει ο φορέας. Επειδή οι εμπορευματικές φορτάμαξες χρησιμοποιούνται συχνά σε διεθνείς μεταφορές και ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας επιθυμεί ενδεχομένως να χρησιμοποιεί συνεργεία εγκατεστημένα σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, ο οργανισμός πιστοποίησης θα πρέπει να μπορεί να ασκεί τους ελέγχους του σε όλη την Ένωση. Ο Οργανισμός θα πρέπει να αξιολογεί το σύστημα πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και, κατά περίπτωση, θα πρέπει να συνιστά την επέκταση του συστήματος σε όλα τα σιδηροδρομικά οχήματα.
- (35) Οι εθνικές αρχές ασφάλειας θα πρέπει να είναι τελείως ανεξάρτητες ως προς την οργάνωσή τους, τη νομική δομή τους και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και αναθέτοντα φορέα ή οιονδήποτε φορέα που αναθέτει δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. Θα πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό τρόπο και χωρίς διακρίσεις και να συνεργάζονται με τον Οργανισμό για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και να συντονίζουν τα κριτήρια για τη λήψη αποφάσεων. Αν είναι αναγκαίο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν να υπαγάουν την οικεία εθνική αρχή ασφάλειας στο αρμόδιο εθνικό Υπουργείο για θέματα μεταφορών, υπό τον όρο ότι η γίνεται σεβαστή η ανεξαρτησία της εθνικής αρχής ασφάλειας. Προς εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την απαιτούμενη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους.
- (36) Οι εθνικοί φορείς διερεύνησης έχουν τον κύριο λόγο στη διαδικασία διερεύνησης ασφάλειας. Το έργο τους είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τον προσδιορισμό των αιτιών ενός ατυχήματος ή συμβάντος. Είναι, ως εκ τούτου, σημαντικό να διαθέτουν τους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για τη διεξαγωγή αποδοτικών και αποτελεσματικών ερευνών. Οι εθνικοί φορείς διερεύνησης θα πρέπει να συνεργάζονται με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών. Θα πρέπει να θεσπίσουν πρόγραμμα αξιολογήσεων από ομοτίμους για να παρακολουθούν την αποτελεσματικότητα των ερευνών τους. Οι εκθέσεις αξιολόγησης από ομοτίμους θα πρέπει να διαβιβάζονται στον Οργανισμό, προκειμένου να μπορεί αυτός να παρακολουθεί τις συνολικές επιδόσεις ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης.

- (37) Τα σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα είναι σπάνια. Μπορούν, εντούτοις, να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες και να προκαλέσουν ανησυχία στην κοινή γνώμη για τις επιδόσεις ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος. Κατά συνέπεια, όλα αυτά τα ατυχήματα θα πρέπει να διερευνώνται ως προς την ασφάλεια, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους, και τα αποτελέσματα των ερευνών να δημοσιοποιούνται. Άλλα ατυχήματα και συμβάντα θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε διερεύνηση ασφάλειας, όταν ενδέχεται να αφορούν σημαντικούς προδρόμους για σοβαρά ατυχήματα.
- (38) Η διερεύνηση ασφάλειας θα πρέπει να διαχωρίζεται από οποιαδήποτε δικαστική έρευνα για το ίδιο συμβάν και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση όσων τη διεξάγουν σε στοιχεία και μαρτυρίες. Θα πρέπει να διενεργείται από μόνιμο φορέα, ανεξάρτητο από τους διάφορους παράγοντες στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα. Ο φορέας θα πρέπει να λειτουργεί ούτως ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων και οποιαδήποτε δυνατή σχέση με τα αίτια των περιστατικών που διερευνώνται. Ειδικότερα, η λειτουργική του ανεξαρτησία δεν θα πρέπει να θίγεται εάν συνδέεται στενά, για λόγους που αφορούν την οργάνωση και τη νομική διάρθρωση, με την εθνική αρχή ασφάλειας, τον Οργανισμό ή τον ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους. Οι έρευνές του θα πρέπει να διεξάγονται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Για κάθε περιστατικό, ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει να συγκροτεί τη σχετική ομάδα έρευνας, η οποία θα διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνώμοσύνη για την εξέταση των άμεσων καθώς και των βαθύτερων αιτιών του συμβάντος.
- (39) Η διερεύνηση μετά από σοβαρό ατύχημα θα πρέπει να διενεργείται με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνεται η δυνατότητα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ειδικότερα, κατά την έρευνα, ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει να ενημερώνει τα μέρη τα οποία θεωρεί ότι έχουν ευθύνες ασφάλειας, όσον αφορά την πρόοδο των ερευνών, και θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις και τις γνώμες τους. Αυτό θα επιτρέπει στον φορέα διερεύνησης να λαμβάνει κάθε επιπλέον σχετικό πληροφοριακό στοιχείο και να έχει επίγνωση των διάφορων απόψεων για τις εργασίες του, προκειμένου να ολοκληρώνει με τον πλέον προσηκόντα τρόπο την έρευνά του. Η εν λόγω διαβούλευση δεν θα πρέπει επ' ουδενί να οδηγεί σε απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών, αλλά μάλλον στη συλλογή πραγματικών αποδεικτικών στοιχείων και την απόκλιση διδαγμάτων προς μελλοντική βελτίωση της ασφάλειας. Ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει, ωστόσο, να διαθέτει την ελευθερία επιλογής των πληροφοριακών στοιχείων που προτιμάται να μοιράζεται με τα μέρη αυτά, προκειμένου να αποφεύγεται οποιαδήποτε αδικαιολόγητη πίεση, εκτός εάν αυτό απαιτείται από όσους διεξάγουν τη δικαστική διαδικασία. Ο φορέας διερεύνησης θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις εύλογες ανάγκες ενημέρωσης των τυχόν θυμάτων και των συγγενών τους.
- (40) Για να βελτιωθεί η απόδοση των δραστηριοτήτων τους και να βοηθηθούν στην άσκηση των καθηκόντων τους, οι φορείς διερεύνησης θα πρέπει να έχουν έγκαιρη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος, όπου χρειάζεται σε αρμονική συνεργασία με οποιοδήποτε δικαστικές αρχές ενέχονται στο ζήτημα. Οι εκθέσεις για τις διερευνητικές και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε όλη την Ένωση. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.
- (41) Σε περίπτωση που η άμεση αιτία ενός ατυχήματος ή συμβάντος φαίνεται να είναι συνυφασμένη με ανθρώπινες ενέργειες, θα πρέπει να δίνεται προσοχή στις ιδιαίτερες περιστάσεις και στον τρόπο με τον οποίο εκτελούνται δραστηριότητες ρουτίνας από το προσωπικό κατά την κανονική λειτουργία, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού της διεπαφής ανθρώπου-μηχανήματος, της καταλληλότητας των διαδικασιών, των περιπτώσεων σύγκρουσης στόχων, του φόρτου εργασίας και τυχόν άλλων καταστάσεων που ενδέχεται να επηρεάζουν το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένου του άγχους που συνδέεται με τη σωματική κατάσταση και την εργασία, της κόπωσης ή της ψυχολογικής καταλληλότητας.
- (42) Θα πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες ώστε να διασφαλίζεται ότι προσφέρεται υψηλό επίπεδο κατάρτισης και υψηλή εξειδίκευση σε ολόκληρη την Ένωση.
- (43) Για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, είναι σκόπιμο να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με ΚΜΑ και ΚΣΑ και με την αναθεώρησή τους. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαχθεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την επεξεργασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (44) Θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες, για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εξουσιοδότηση προς τον Οργανισμό να συντάσσει ΚΜΑ και ΚΣΑ και τις τροποποιήσεις τους και να υποβάλει τις σχετικές εισηγήσεις προς την Επιτροπή, σχετικά με πρακτικές ρυθμίσεις για τον σκοπό της πιστοποίησης ασφάλειας, σχετικά με λεπτομερείς διατάξεις που καθορίζουν ποιες από τις απαιτήσεις του παραρτήματος III πρέπει να εφαρμόζονται προς τον σκοπό των καθηκόντων συντήρησης που έχουν αναληφθεί από

συνεργεία συντήρησης, μεταξύ άλλων λεπτομερείς διατάξεις που διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή της πιστοποίησης των συνεργείων συντήρησης σε συμμόρφωση με τις συναφείς ΚΜΑ και ΤΠΔ, σχετικά με λεπτομερείς διατάξεις που καθορίζουν ποιες από τις απαιτήσεις του παραρτήματος III εφαρμόζονται προς τον σκοπό της πιστοποίησης φορέων που έχουν αναλάβει τη συντήρηση των οχημάτων εκτός από τις φορτάμαξες, βάσει τεχνικών χαρακτηριστικών αυτών των οχημάτων, μεταξύ άλλων λεπτομερείς διατάξεις που διασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή των όρων πιστοποίησης για τον φορέα που έχει αναλάβει τη συντήρηση οχημάτων εκτός από τις φορτάμαξες, σε συμμόρφωση με τις συναφείς ΚΜΑ και ΤΠΔ και σχετικά με τη δομή κατάρτισης της έκθεσης διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

- (45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που υιοθετούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και να διασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (46) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας, η διερεύνηση ατυχημάτων και ο καθορισμός ΚΣΑ, ΚΜΑ, ΚΔΑ και κοινών απαιτήσεων για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (47) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να περιοριστεί στις διατάξεις εκείνες που αντιπροσωπεύουν ουσιαστική τροποποίηση σε σύγκριση με την οδηγία 2004/49/ΕΚ. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που παραμένουν αμετάβλητες απορρέει από την εν λόγω οδηγία.
- (48) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει την υποχρέωση των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει διατάξεις για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και για τη βελτιωμένη πρόσβαση στην αγορά παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, με:

- α) την εναρμόνιση της δομής του κανονιστικού συστήματος στα κράτη μέλη·
- β) τον προσδιορισμό των ευθυνών μεταξύ των παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος·
- γ) την ανάπτυξη κοινών στόχων ασφάλειας («ΚΣΑ») και κοινών μεθόδων ασφάλειας («ΚΜΑ») προκειμένου να εξαλειφθεί βαθμιαία η ανάγκη για εθνικούς κανόνες·
- δ) τη θέσπιση αρχών για την έκδοση, την ανανέωση, την τροποποίηση και τον περιορισμό ή την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας·
- ε) την απαίτηση για τη συγκρότηση, για κάθε κράτος μέλος, αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων· και
- στ) τον καθορισμό κοινών αρχών διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα των κρατών μελών, το οποίο ενδέχεται να υποδιαιρείται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής, της διεξαγωγής της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστών υποδομής και άλλων παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.
2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:
 - α) στα μετρό·
 - β) στα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, καθώς και στις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα οχήματα αυτά· ή
 - γ) στα δίκτυα που είναι λειτουργικά αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα εν λόγω δίκτυα.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που λαμβάνουν στο πλαίσιο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:
 - α) τη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, και χρησιμοποιείται από τον κύριο ή από τον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής για τις αντίστοιχες μεταφορές φορτίου τους ή για τη μεταφορά προσώπων για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην υποδομή αυτή·
 - β) τις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση·
 - γ) τις ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα υπό τους όρους λειτουργίας των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης αποκλειστικά για τα οχήματα αυτά· και
 - δ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα στοιχεία βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων τα οποία είναι απαραίτητα για να επιτρέπουν τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής μόνο για σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.
4. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν την εφαρμογή, κατά περίπτωση, των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στα μετρό και στα άλλα τοπικά συστήματα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα»: το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- 2) «διαχειριστής υποδομής»: διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)·
- 3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη·
- 4) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» (ΤΠΔ): προδιαγραφή που υιοθετείται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και ισχύει για κάθε καλυπτόμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος·
- 5) «κοινοί στόχοι ασφάλειας» (ΚΣΑ): τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα, και όπου είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων)·

(*) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

- 6) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας» (ΚΜΑ): οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας·
- 7) «εθνική αρχή ασφάλειας»: ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας·
- 8) «εθνικοί κανόνες»: όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσεως, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη·
- 9) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλή διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών·
- 10) «υπεύθυνος έρευνας»: πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας·
- 11) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες· τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα·
- 12) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με τουλάχιστον ένα νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας· ως «εκτεταμένες ζημιές» νοούνται οι ζημιές οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. EUR·
- 13) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων·
- 14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτιών, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας·
- 15) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν·
- 16) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σιδηροδρομικό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση C-III ή C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης)· τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα ενδέχεται να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και κατά κανόνα τα οχήματά τους δεν εναλλάσσονται με οχήματα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων·
- 17) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας που έχει κοινοποιηθεί ή οριστεί ως υπεύθυνος να εκτελεί δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της βαθμονόμησης, των δοκιμών, της πιστοποίησης και της επιθεώρησης· ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης χαρακτηρίζεται «κοινοποιηθείς οργανισμός» μετά την κοινοποίηση από το κράτος μέλος· ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης χαρακτηρίζεται «ορισθείς οργανισμός» μετά τον ορισμό από το κράτος μέλος·
- 18) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: τα στοιχεία διαλειτουργικότητας όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- 19) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- 20) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- 21) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη· το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα·

- 22) «κατασκευαστής»: ο κατασκευαστής όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- 23) «αποστολέας»: επιχείρηση που αποστέλλει εμπορεύματα είτε επ' ονόματί της είτε για λογαριασμό τρίτων.
- 24) «παραλήπτης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παραλαμβάνει τα προϊόντα βάσει συμβάσεως μεταφοράς· αν η μεταφορά λαμβάνει χώρα χωρίς σύμβαση μεταφοράς, παραλήπτης θεωρείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναλαμβάνει τα εμπορεύματα κατά την άφιξη.
- 25) «φορτωτής»: επιχείρηση η οποία φορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές εντός ή επί οχήματος ή εμπορευματοκιβωτίου ή φορτώνει εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-βυτιοδέκτη ή φορητή δεξαμενή επί οχήματος.
- 26) «εκφορτωτής»: επιχείρηση η οποία αφαιρεί εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή από φορτάμαξα, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές μέσα από ή από φορτάμαξα ή εμπορευματοκιβώτιο, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει εμπορεύματα από δεξαμενή (βυτιοφόρος φορτάμαξα, φορτάμαξα με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή) ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων ή από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην.
- 27) «υπεύθυνος πλήρωσης»: επιχείρηση που φορτώνει εμπορεύματα σε δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής), σε φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή σε φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή σε εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων,
- 28) «υπεύθυνος κένωσης»: επιχείρηση που αφαιρεί εμπορεύματα από δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου- δεξαμενής), από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων.
- 29) «μεταφορέας»: επιχείρηση που εκτελεί τη μεταφορά βάσει συμβάσεως μεταφοράς.
- 30) «αναδότης φορέας»: ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος εντέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση ενός υποσυστήματος.
- 31) «είδος της υπηρεσίας»: είδος χαρακτηριζόμενο από τη μεταφορά επιβατών, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας είτε όχι, από τη μεταφορά φορτίου, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες επικίνδυνων εμπορευμάτων είτε όχι, ή αποκλειστικά από υπηρεσίες εκτροπής σιδηροδρόμων.
- 32) «έκταση της υπηρεσίας»: έκταση χαρακτηριζόμενη από τον αριθμό των επιβατών και/ή όγκο των εμπορευμάτων και από το εκτιμώμενο μέγεθος μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ως προς τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολεί στον τομέα των σιδηροδρόμων (όπως πολύ μικρή, μικρή, μεσαίου μεγέθους ή μεγάλη επιχείρηση).
- 33) «τόπος παροχής της υπηρεσίας»: δίκτυο ή δίκτυα εντός ενός ή περισσότερων κρατών μελών στα οποία μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να δραστηριοποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 4

Ρόλος των παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων

1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, τα κράτη μέλη, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων τους:
 - α) διασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων·
 - β) διασφαλίζουν την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών·
 - γ) διασφαλίζουν ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης·

- δ) διασφαλίζουν ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:
- i) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α), κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους·
 - ii) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες·
 - iii) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
- ε) με επιφύλαξη της αστικής ευθύνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δικαίου των κρατών μελών, διασφαλίζουν ότι κάθε διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 4·
- στ) καταρτίζουν και δημοσιεύουν ετήσια σχέδια ασφάλειας στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ· και
- ζ) υποστηρίζουν, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά την παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο.
2. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, εφόσον είναι εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του ενωσιακού δικαίου, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων.
3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής:
- α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α), κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες·
 - β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων·
 - γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν μέσω σύμβασης τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων· και
 - δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται κατόπιν αιτήματος του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφάλειας.
4. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής κατά την παράγραφο 3, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόνων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης:
- α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται σε συνεργασία με άλλους παράγοντες·
 - β) διασφαλίζουν ότι τα υποσύστημα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τον οικείο διαχειριστή υποδομής.
5. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παράγραφο 4 και εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους:
- α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας·

β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν τυχόν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός δύναται να δημιουργήσει ένα εργαλείο που θα διευκολύνει αυτήν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων παραγόντων, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιωτική ζωή των χρηστών, τα αποτελέσματα μιας ανάλυσης κόστους/αποτελεσματικότητας, καθώς και τις εφαρμογές πληροφορικής και τα μητρώα που έχουν ήδη συσταθεί από τον Οργανισμό.

6. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι συμμετέχοντες παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.

Άρθρο 5

Κοινοί δείκτες ασφάλειας («ΚΔΑ»)

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των ΚΣΑ και να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη συγκεντρώνουν πληροφορίες για τους ΚΔΑ μέσω των ετήσιων εκδόσεων των εθνικών αρχών ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 19.

2. Οι ΚΔΑ περιγράφονται στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 6

Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ»)

1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης, με την εκπόνηση και τον καθορισμό:

α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων·

β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 12·

γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζουν οι εθνικές αρχές ασφάλειας και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς·

δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο·

ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης· και

στ) κάθε άλλης μεθόδου η οποία αφορά διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης.

2. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, εξουσιοδοτεί τον Οργανισμό να διατυπώνει και να τροποποιεί ΚΜΑ και να υποβάλλει τις σχετικές συστάσεις στην Επιτροπή, με σαφή αιτιολόγηση της ανάγκης να θεσπιστούν νέες ΚΜΑ ή να τροποποιηθούν ήδη υπάρχουσες και περιγραφή των επιπτώσεών τους στους ισχύοντες κανόνες και στο επίπεδο ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3. Εάν η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 28 («επιτροπή») δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Κατά τη διατύπωση, έγκριση και αναθεώρηση των ΚΜΑ λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των χρηστών, των εθνικών αρχών ασφάλειας και των ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων, όπου κρίνεται σκόπιμο. Στις συστάσεις περιλαμβάνεται έκθεση με τα αποτελέσματα της εν λόγω διαβούλευσης και έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων των νέων ή τροποποιημένων προς έγκριση ΚΜΑ.

3. Κατά την άσκηση της εντολής που αναφέρεται στην παράγραφο 2, η επιτροπή ενημερώνεται συστηματικά και τακτικά από τον Οργανισμό ή από την Επιτροπή για τις εργασίες προπαρασκευής των ΚΜΑ. Στη διάρκεια των εργασιών αυτών, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στον Οργανισμό τυχόν χρήσιμες συστάσεις όσον αφορά τις ΚΜΑ και μια ανάλυση κόστους/αποτελεσματικότητας. Ιδίως, η Επιτροπή μπορεί να απαιτεί να εξετάζονται από τον Οργανισμό εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριλαμβάνεται στην έκθεση που επισυνάπτεται στο σχέδιο ΚΜΑ η εκτίμηση κόστους και οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή σε ό,τι αφορά τα καθήκοντα που περιγράφονται στο πρώτο εδάφιο.

4. Η Επιτροπή εξετάζει τη σύσταση που εκδίδει ο Οργανισμός προκειμένου να επαληθεύσει την εκπλήρωση της εντολής που αναφέρεται στην παράγραφο 2. Όταν η εντολή δεν εκπληρώνεται, η Επιτροπή ζητά από τον Οργανισμό να επανεξετάσει τη σύστασή του σημειώνοντας τα σημεία της εντολής που δεν εκπληρώθηκαν. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει με βάσιμη αιτιολόγηση να τροποποιήσει την εντολή που δίνεται στον Οργανισμό σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία περιγράφεται στην παράγραφο 2.

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή σε ό,τι αφορά τα καθήκοντα που περιγράφονται στο πρώτο εδάφιο.

5. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της.

6. Με βάση τη σύσταση που εκδίδει ο Οργανισμός και μετά την εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27 όσον αφορά το περιεχόμενο των ΚΜΑ και τυχόν τροποποιήσεών τους.

7. Τα κράτη μέλη επιφέρουν αμελλητί όλες τις αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς τους κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους.

Άρθρο 7

Κοινοί στόχοι ασφάλειας («ΚΣΑ»)

1. Οι ΚΣΑ καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα και, όταν είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος σε κάθε κράτος μέλος και στην Ένωση. Οι ΚΣΑ μπορούν να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας και λαμβάνουν υπόψη, συγκεκριμένα:

α) μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν τους επιβάτες, εργαζομένους, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού ή των εργολάβων, τους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και άλλους και, υπό την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν άτομα μη εξουσιοδοτημένα να βρίσκονται σε σιδηροδρομικούς χώρους·

β) κινδύνους για την κοινωνία.

2. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, εξουσιοδοτεί τον Οργανισμό να διατυπώνει ΚΣΑ και να τους τροποποιεί και να υποβάλλει τις σχετικές συστάσεις στην Επιτροπή, με σαφή αιτιολόγηση της ανάγκης να θεσπιστούν νέοι ΚΣΑ ή να τροποποιηθούν ήδη υπάρχοντες και περιγραφή των επιπτώσεών τους στους ισχύοντες κανόνες. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Κατά την εκτέλεση της εντολής που αναφέρεται στην παράγραφο 2, η επιτροπή ενημερώνεται συστηματικά και τακτικά από τον Οργανισμό ή από την Επιτροπή για τις εργασίες προπαρασκευής των ΚΣΑ. Στη διάρκεια των εργασιών αυτών, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει στον Οργανισμό τυχόν χρήσιμες συστάσεις όσον αφορά τους ΚΣΑ και μια ανάλυση κόστους/αποτελεσματικότητας. Ιδίως, η Επιτροπή μπορεί να απαιτεί να εξετάζονται από τον Οργανισμό εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριλαμβάνεται στην έκθεση που επισυνάπτεται στο σχέδιο ΚΣΑ η εκτίμηση κόστους και οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή σε ό,τι αφορά τα καθήκοντα που περιγράφονται στο πρώτο εδάφιο.

4. Η Επιτροπή εξετάζει τη σύσταση που εκδίδει ο Οργανισμός προκειμένου να επαληθεύσει την εκπλήρωση της εντολής που αναφέρεται στην παράγραφο 2. Όταν η εντολή δεν εκπληρώνεται, η Επιτροπή ζητά από τον Οργανισμό να επανεξετάσει τη σύστασή του σημειώνοντας τα σημεία της εντολής που δεν εκπληρώθηκαν. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει με βάσιμη αιτιολόγηση να τροποποιήσει την εντολή που δίνεται στον Οργανισμό σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία περιγράφεται στην παράγραφο 2.

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή σε ό,τι αφορά τα καθήκοντα που περιγράφονται στο πρώτο εδάφιο.

5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Οι αναθεωρημένοι ΚΣΑ ανταποκρίνονται σε τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί.
6. Με βάση τη σύσταση που εκδίδει ο Οργανισμός και μετά την εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27 όσον αφορά το περιεχόμενο των ΚΣΑ και τυχόν τροποποιήσεών τους.
7. Τα κράτη μέλη προβαίνουν σε κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Οι τροποποιήσεις αυτές λαμβάνονται υπόψη στα ετήσια σχέδια ασφάλειας που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ). Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτούς τους κανόνες στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8.

Άρθρο 8

Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

1. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται έως τις 15 Ιουνίου 2016 σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ θα ισχύουν εφόσον:
- α) ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα II· και
 - β) συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με τις ΤΠΔ, τους ΚΣΑ και τις ΚΜΑ· και
 - γ) δεν οδηγούν σε αυθαίρετες διακρίσεις ή σε συγκεκριμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών.
2. Έως τις 16 Ιουνίου 2018, τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και καταργούν:
- α) τυχόν εθνικούς κανόνες που δεν κοινοποιήθηκαν ή δεν πληρούν τα κριτήρια της παραγράφου 1·
 - β) τυχόν εθνικούς κανόνες που έχουν καταστεί περιττοί λόγω του δικαίου της Ένωσης και ιδίως των ΤΠΔ, ΚΣΑ και ΚΜΑ.
- Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το μέσο διαχείρισης κανόνων που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και να ζητούν από τον Οργανισμό να εξετάσει συγκεκριμένους κανόνες με βάση τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου.
3. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από ΚΜΑ·
 - β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από ΤΠΔ·
 - γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως κατόπιν ατυχήματος ή συμβάντος·
 - δ) εφόσον απαιτείται αναθεώρηση ήδη κοινοποιηθέντος κανόνα·
 - ε) όταν οι κανόνες για τις απαιτήσεις όσον αφορά το προσωπικό το οποίο εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων κριτηρίων επιλογής, καλής φυσικής και ψυχολογικής κατάστασης και επαγγελματικής κατάρτισης, δεν καλύπτονται ακόμη από ΤΠΔ ή από την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).
4. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν προς εξέταση τα σχέδια νέων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Επιτροπή εγκαίρως και εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πριν από την αναμενόμενη καθιέρωση του προτεινόμενου νέου κανόνα στο εθνικό νομικό σύστημα, αιτιολογώντας την καθιέρωσή του, μέσω κατάλληλου συστήματος πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το σχέδιο να είναι επαρκώς επεξεργασμένο, ώστε να μπορεί ο Οργανισμός να προβεί στην εξέτασή του σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

5. Στην περίπτωση επειγόντων προληπτικών μέτρων, τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν και να εφαρμόζουν νέο κανόνα αμέσως. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και με την επιφύλαξη της αξιολόγησης του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφοι 1, 2 και 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

6. Εάν ο Οργανισμός λάβει γνώση για κοινοποιημένο ή μη εθνικό κανόνα, είτε έχει καταστεί περιττός είτε όχι, ο οποίος είναι σε σύγκρουση με τις ΚΜΑ ή οποιοδήποτε άλλο μέρος του δικαίου της Ένωσης που εκδόθηκε μετά την εφαρμογή του σχετικού εθνικού κανόνα, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

(1) Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στον Οργανισμό και στην Επιτροπή τους εθνικούς κανόνες που υιοθετούν. Χρησιμοποιούν το κατάλληλο σύστημα πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες να είναι εύκολα προσβάσιμοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με όρους κατανοητούς από όλους τους ενδιαφερομένους. Μπορεί να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τους εθνικούς τους κανόνες.
8. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην κοινοποιήσουν κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα κράτη μέλη αναφέρουν τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή υποδεικνύουν στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ που δημοσιεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί.
9. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
10. Τα σχέδια εθνικών κανόνων και οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες εξετάζονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διαδικασίες των άρθρων 25 και 26 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
11. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 8, οι εθνικοί κανόνες που δεν έχουν κοινοποιηθεί βάσει του παρόντος άρθρου δεν ισχύουν για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

1. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 8 εθνικοί κανόνες.
2. Παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, η οποία περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποι του σε όλα τα επίπεδα και πώς διασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Εξασφαλίζεται η σαφής δέσμευση στη συνεκτική εφαρμογή γνώσεων και μεθόδων των ανθρώπινων παραγόντων. Μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προωθούν μια νοοτροπία αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα.
3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιέχει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:
- α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό·
 - β) ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων·
 - γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται βάσει των ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ, άλλων σχετικών κανόνων ή αποφάσεων των αρχών·
 - δ) διαδικασίες με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των λειτουργιών·
 - ε) διαδικασίες και μεθόδους προσδιορισμού των κινδύνων, αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής-οργανισμού·
 - στ) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση·

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).

- ζ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών του σιδηροδρομικού συστήματος·
 - η) διαδικασίες και μορφότυπους για την τεκμηρίωση των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμό διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας·
 - θ) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων·
 - ι) εξασφάλιση σχεδίων δράσης, προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές· και
- ια) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιλαμβάνουν οποιοδήποτε άλλο στοιχείο είναι απαραίτητο για να καλυφθούν οι κίνδυνοι ασφάλειας, σύμφωνα με την αξιολόγηση κινδύνων που απορρέουν από τη δραστηριότητά τους.

4. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, την έκταση, τον τόπο παροχής της υπηρεσίας και άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Διασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που συνδέονται με τη δραστηριότητα του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων της παροχής συντήρησης, με την επιφύλαξη του άρθρου 14, και υλικού και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, οσάκις ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν από τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων αναφερομένων στο άρθρο 4.

5. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας κάθε διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και προβλέπεται ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει.

Τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας αναπτύσσονται με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στην υποδομή του και με τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, ώστε να διευκολύνεται η ταχεία παρέμβαση των σωστικών συνεργείων, καθώς και με οποιοδήποτε άλλο μέρος εμπλέκεται σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Όσον αφορά τις διασυνοριακές υποδομές, η συνεργασία ανάμεσα στους σχετικούς διαχειριστές υποδομής διευκολύνει τον απαραίτητο συντονισμό και την ετοιμότητα των αρμόδιων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και στις δύο πλευρές των συνόρων.

Υστερα από σοβαρό ατύχημα, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει βοήθεια στα θύματα βοηθώντας τα σε διαδικασίες καταγγελίας δυνάμει ενωσιακού δικαίου, ιδίως του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων άλλων μερών. Η βοήθεια αυτή χρησιμοποιεί διαύλους επικοινωνίας με τις οικογένειες των θυμάτων και περιλαμβάνει ψυχολογική υποστήριξη για τα θύματα ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

6. Πριν από τις 31 Μαΐου κάθε έτους, όλοι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στην εθνική αρχή ασφάλειας ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

- α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας·
- β) αναφορά για την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ που αναφέρονται στο άρθρο 5, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση·
- γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας·
- δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την εθνική αρχή ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης σύνοψης των πληροφοριών που παρέχονται από τους σχετικούς παράγοντες σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο β)· και
- ε) έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14).

7. Με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν οι εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 19, ο Οργανισμός μπορεί να απευθύνει σύσταση στην Επιτροπή για την υιοθέτηση ΚΜΑ η οποία θα καλύπτει στοιχεία του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας που είναι ανάγκη να εναρμονιστούν σε ενωσιακό επίπεδο, επίσης μέσω εναρμονισμένων προτύπων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο στ). Σε αυτήν την περίπτωση, εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή επιτρέπεται μόνο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από εθνική αρχή ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 8.

Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται ότι η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της.

2. Στην αίτησή της για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών και τον προβλεπόμενο τόπο παροχής της υπηρεσίας.

3. Η αίτηση για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει έγγραφα που αποδεικνύουν ότι:

- α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 9 και ότι πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις ΤΠΔ, τις ΚΜΑ και τους ΚΣΑ και σε άλλες σχετικές νομοθετικές διατάξεις, ώστε να ελέγχει τους κινδύνους και να παρέχει ασφαλείς μεταφορές στο δίκτυο· και
- β) όταν συντρέχει περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πληροί τις απαιτήσεις των οικείων εθνικών κανόνων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 8.

Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμα τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

4. Ο Οργανισμός ή, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 8, η εθνική αρχή ασφάλειας εκδίδει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση εντός προκαθορισμένου και εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή εκ μέρους του αιτούντος όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχουν ζητηθεί. Ο Οργανισμός ή, στις περιπτώσεις της παραγράφου 8, η εθνική αρχή ασφάλειας εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία πιστοποίησης οι οποίοι ορίζονται σε εκτελεστική πράξη, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 10.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τόπο παροχής της υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού, ο Οργανισμός:

- α) αξιολογεί τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α)· και
- β) παραπέμπει άμεσα τον φάκελο της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο σύνολό του στις εθνικές αρχές ασφάλειας στην αρμοδιότητα των οποίων εμπίπτει ο προβλεπόμενος τόπος παροχής της υπηρεσίας, προς αξιολόγηση των στοιχείων που προβλέπονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αξιολόγησης, ο Οργανισμός ή οι εθνικές αρχές ασφάλειας εξουσιοδοτούνται να επισκέπτονται και να επιθεωρούν τους χώρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και να διενεργούν ελέγχους, ενώ επίσης μπορούν να ζητούν σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας συντονίζουν την οργάνωση των εν λόγω επισκέψεων, ελέγχων και επιθεωρήσεων.

6. Εντός ενός μηνός από την παραλαβή αίτησης για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, ο Οργανισμός ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί την παροχή σχετικών συμπληρωματικών πληροφοριών εντός εύλογης προθεσμίας. Όσον αφορά την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί επίσης να αξιολογεί τα στοιχεία που προβλέπονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις δυνάμει της παραγράφου 5 αξιολογήσεις προτού λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τυχόν ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με αρνητική αξιολόγηση διεξαχθείσα από μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχείο β), ενημερώνει την εν λόγω αρχή ή αρχές, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ή εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η εθνική ή εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν επιτευχθεί αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός μηνός αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε την εθνική αρχή ή τις εθνικές αρχές ασφάλειας σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση εκτός αν η εθνική αρχή ή οι εθνικές αρχές ασφάλειας έχουν παραπέμψει το ζήτημα προς διαιτησία στην Επιτροπή Προσφυγών, η οποία συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 55 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Η Επιτροπή Προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός ενός μηνός από την υποβολή του αιτήματος της ή των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει αμελλητί την απόφασή του.

Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της εθνικής αρχής ασφάλειας, ο Οργανισμός χορηγεί ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας με τόπο παροχής υπηρεσίας από τον οποίο εξαιρούνται τα τμήματα του δικτύου τα οποία έλαβαν αρνητική αξιολόγηση.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με θετική αξιολόγηση διεξαχθείσα από μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας σύμφωνα με την παράγραφο 5 στοιχείο β), ενημερώνει τη σχετική αρχή ή τις αρχές, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ή εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ή οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και ο απών. Αν δεν συμφωνείται αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός μηνός αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε την εθνική αρχή ή τις εθνικές αρχές ασφάλειας σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση.

8. Όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται σε ένα κράτος μέλος, η εθνική αρχή ασφάλειας του εν λόγω κράτους μέλους μπορεί, υπ' ευθύνη της και κατόπιν αιτήσεως του αιτούντος, να εκδώσει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Για την έκδοση των πιστοποιητικών αυτών, η εθνική αρχή ασφάλειας αξιολογεί τον φάκελο σε σχέση με όλα τα στοιχεία που ορίζονται στην παράγραφο 3 και εφαρμόζονται οι πρακτικές ρυθμίσεις που θα οριστούν στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 10. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αξιολόγησης, η εθνική αρχή ασφάλειας εξουσιοδοτείται να επισκέπτεται και να επιθεωρεί τους χώρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και να διενεργεί ελέγχους. Εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αίτησης, η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ισχύει επίσης χωρίς επέκταση του τόπου παροχής των υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στους σταθμούς γειτονικών κρατών μελών με παρόμοια χαρακτηριστικά δικτύου και παρόμοιους κανόνες λειτουργίας, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, μετά από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να διενεργείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών ή των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Η εθνική αρχή ασφάλειας αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τυχόν ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

9. Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει σε φορείς τρίτης χώρας να αφικνούνται σε σταθμό της επικράτειάς του ο οποίος προορίζεται για τις διασυνοριακές υπηρεσίες και βρίσκεται κοντά στα σύνορα του εν λόγω κράτους μέλους χωρίς να απαιτείται ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας μέσω:

α) διασυνοριακής συμφωνίας μεταξύ του οικείου κράτους μέλους και της γειτονικής τρίτης χώρας· ή

β) συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ του φορέα της τρίτης χώρας και της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής που κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση ασφάλειας προκειμένου να εκμεταλλεύεται το σχετικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι οι παράμετροι ασφάλειας των εν λόγω ρυθμίσεων αποτυπώνονται δεόντως στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.

10. Έως τις 16 Ιουνίου 2018, η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, πρακτικές ρυθμίσεις που προσδιορίζουν:

- α) τον τρόπο τήρησης από τον αιτούντα των προϋποθέσεων έκδοσης του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας που ορίζονται στο παρόν άρθρο, καθώς και απαρίθμηση των απαιτούμενων εγγράφων·
- β) τις λεπτομέρειες της διαδικασίας πιστοποίησης, όπως τα στάδια της διαδικασίας και οι προθεσμίες για κάθε στάδιο της διαδικασίας·
- γ) τον τρόπο τήρησης των προϋποθέσεων που ορίζονται στο παρόν άρθρο από τον Οργανισμό και την εθνική αρχή ασφάλειας κατά τα διάφορα στάδια της αίτησης και της διαδικασίας πιστοποίησης, μεταξύ άλλων και κατά την αξιολόγηση των φακέλων των αιτούντων· και
- δ) την περίοδο ισχύος των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός ή οι εθνικές αρχές ασφάλειας, ιδίως στην περίπτωση αναπροσαρμογής τυχόν ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας λόγω αλλαγών στο είδος, την έκταση και τον τόπο παροχής των υπηρεσιών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3. Λαμβάνουν υπόψη την εμπειρία από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής⁽¹⁾ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 της Επιτροπής⁽²⁾ και την εμπειρία από την προπαρασκευή των συμφωνιών συνεργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1.

11. Τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας προσδιορίζουν το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών και τον τόπο παροχής τους. Μπορούν επίσης να καλύπτουν παρακαμπτήριες γραμμές που ανήκουν στη σιδηροδρομική επιχείρηση, εφόσον αυτές περιλαμβάνονται στο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας της επιχείρησης.

12. Κάθε απόφαση για την απόρριψη αίτησης έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή για την εξαίρεση τμήματος του δικτύου λόγω αρνητικής αξιολόγησης κατά την παράγραφο 7 είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της απόφασης, να ζητήσει από τον Οργανισμό ή την εθνική αρχή ασφάλειας, ανάλογα με την περίπτωση, να αναθεωρήσει την απόφαση. Ο Οργανισμός ή η εθνική αρχή ασφάλειας διαθέτει δύο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος αναθεώρησης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφαση.

Αν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση του Οργανισμού, ο αιτών δικαιούται να προσφύγει ενώπιον της Επιτροπής Προσφυγών που ορίζεται στο άρθρο 55 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Αν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση εθνικής αρχής ασφάλειας, ο αιτών δικαιούται να προσφύγει ενώπιον του φορέα προσφυγών σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τους σκοπούς της εν λόγω διαδικασίας προσφυγής. Σε αυτήν την περίπτωση, εφαρμόζεται το άρθρο 18 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

13. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδόθηκε είτε από τον Οργανισμό είτε από εθνική αρχή ασφάλειας δυνάμει του παρόντος άρθρου ανανεώνεται κατόπιν αίτησης της σιδηροδρομικής επιχείρησης ανά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Αναπροσαρμόζεται εν όλω ή εν μέρει σε περίπτωση ουσιαστικής μεταβολής του είδους ή της έκτασης της υπηρεσίας.

14. Αν αιτών κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του ή αν κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν σύμφωνα με την παράγραφο 8 και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του σε άλλο κράτος μέλος, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα της παραγράφου 3 αναφορικά με τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό ο οποίος, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στις παραγράφους 4 έως 7 διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας. Σε αυτήν την περίπτωση, λαμβάνει χώρα διαβούλευση μόνο με τις εθνικές αρχές ασφάλειας τις οποίες αφορά η επέκταση της υπηρεσίας για τον σκοπό της αξιολόγησης του φακέλου όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2007, σχετικά με τη χρήση κοινού ευρωπαϊκού εντύπου για τα πιστοποιητικά ασφάλειας και για τα έγγραφα της αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και σχετικά με την εγκυρότητα των πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 153 της 14.6.2007, σ. 9).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφάλειας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφάλειας (ΕΕ L 326 της 10.12.2010, σ. 11).

Αν η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν σύμφωνα με την παράγραφο 8 και επιθυμεί την επέκταση του τόπου παροχής της υπηρεσίας εντός του ίδιου κράτους μέλους, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 όσον αφορά τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Υποβάλλει τον φάκελο, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, στην εθνική αρχή ασφάλειας η οποία, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 8 διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας.

15. Ο Οργανισμός και οι αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας ενδέχεται να απαιτήσουν την αναθεώρηση των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν εκδώσει σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφάλειας.

16. Ο Οργανισμός ενημερώνει αμελλητί τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας και οπωσδήποτε εντός δυο εβδομάδων από την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας σε περίπτωση ανανέωσης, τροποποίησης ή ανάκλησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Δηλώνει την επωνυμία και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το είδος, την έκταση, τη διάρκεια ισχύος και τον τόπο παροχής της υπηρεσίας του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του. Όταν πρόκειται για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας που έχουν εκδοθεί από εθνικές αρχές ασφάλειας, τα αυτά στοιχεία παρέχονται από την αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας ή από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας στον Οργανισμό εντός της αυτής προθεσμίας.

Άρθρο 11

Συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

1. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 10 της παρούσας οδηγίας, ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 76 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι συμφωνίες συνεργασίας είναι ειδικές συμφωνίες ή συμφωνίες-πλαίσια και περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας. Οι συμφωνίες συνεργασίας περιέχουν λεπτομερειακή περιγραφή καθηκόντων και τους όρους των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, τις προθεσμίες επίτευξής τους και τον επιμερισμό των τελών που οφείλει να καταβάλει ο αιτών.

2. Οι συμφωνίες συνεργασίας μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας στην περίπτωση δικτύων που απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνωμοσύνη λόγω γεωγραφικών ή ιστορικών λόγων, με στόχο τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και του κόστους για τον αιτούντα. Στην περίπτωση δικτύων που είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, αυτές οι ειδικές συμφωνίες συνεργασίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στις οικείες αρχές εθνικής ασφάλειας όταν αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την πιστοποίηση. Οι εν λόγω συμφωνίες συνεργασίας συνάπτονται ήδη πριν ο Οργανισμός αναλάβει καθήκοντα πιστοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3.

3. Στην περίπτωση των εν λόγω κρατών μελών τα σιδηροδρομικά δίκτυα των οποίων έχουν εύρος σιδηροτροχιάς που είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης και έχουν πανομοιότυπες τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις με τις γειτονικές τρίτες χώρες, εκτός από τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2, όλες οι σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας στα εν λόγω κράτη μέλη συνάπτουν με τον Οργανισμό πολυμερή συμφωνία η οποία περιλαμβάνει τους όρους για τη διευκόλυνση της διεύρυνσης του πεδίου παροχής της υπηρεσίας των πιστοποιητικών ασφάλειας στα οικεία κράτη μέλη, κατά περίπτωση.

Άρθρο 12

Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

1. Για να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται μια σιδηροδρομική υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει έγκριση ασφάλειας από την εθνική αρχή ασφάλειας του κράτους μέλους όπου βρίσκεται η σιδηροδρομική υποδομή.

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει άδεια που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχουν ληφθεί με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως ορίζεται στο άρθρο 9, και περιλαμβάνει τις διαδικασίες και τις διατάξεις που πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας και της σηματοδότησης.

Η εθνική αρχή ασφάλειας επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εγκρίσεις ασφάλειας και τα απαιτούμενα έγγραφα, όταν κρίνεται σκόπιμο με τη μορφή εγγράφου οδηγιών για την υποβολή αιτήσεων.

2. Η έγκριση ασφάλειας ισχύει για πέντε έτη και μπορεί να ανανεωθεί κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής. Οσάκις πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στα υποσυστήματα υποδομής, σηματοδότησης ή ενέργειας ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησής τους, η εν λόγω έγκριση αναθεωρείται, εν μέρει ή στο σύνολό της. Ο διαχειριστής της υποδομής ενημερώνει αμελλητί την εθνική αρχή ασφάλειας για τις μεταβολές αυτές.

Η εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφάλειας μετά από ουσιαστικές μεταβολές του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

3. Η εθνική αρχή ασφάλειας λαμβάνει απόφαση σχετικά με αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών από τον αιτούντα.

4. Η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει τον Οργανισμό αμελλητί και το αργότερο εντός δύο εβδομάδων για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την περίοδο ισχύος της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής της.

5. Στην περίπτωση διασυνοριακής υποδομής, οι αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας συνεργάζονται για την έκδοση των εγκρίσεων ασφάλειας.

Άρθρο 13

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας κρίσιμης σημασίας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των οδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους.

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου-χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια.

Σε περίπτωση που οι υπηρεσίες κατάρτισης δεν περιλαμβάνουν εξέταση και χορήγηση πιστοποιητικών, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την πρόσβαση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής στα εν λόγω πιστοποιητικά.

Η εθνική αρχή ασφάλειας διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν αντιστοίχως τις απαιτήσεις της οδηγίας 2007/59/ΕΚ, των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της παρούσας οδηγίας.

2. Εάν οι εγκαταστάσεις κατάρτισης διατίθενται μόνο μέσω μιας και μόνον σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή της υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τίθενται στη διάθεση και των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με κόστος λογικό και το οποίο δεν εισάγει διακρίσεις, το οποίο σχετίζεται με το κόστος και το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.

3. Κατά την πρόσληψη νέων οδηγών αμαξοστοιχιών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με βασικά καθήκοντα ασφάλειας κρίσιμης σημασίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τυχόν κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού δικαιούνται πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας.

Άρθρο 14

Συντήρηση οχημάτων

1. Για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

2. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θεσπίζει σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα και μέσω του συστήματος αυτού:

- α) διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος και τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των σχετικών διατάξεων ΤΠΔ·
- β) εφαρμόζει τις απαραίτητες μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων που καθορίζονται στις ΚΜΑ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α), κατά περίπτωση σε συνεργασία με άλλους παράγοντες·
- γ) διασφαλίζει ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή της ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται κατόπιν αιτήματος του Οργανισμού ή της εθνικής αρχής ασφάλειας· και
- δ) διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης.

3. Το σύστημα συντήρησης συνίσταται στις ακόλουθες λειτουργίες:

- α) λειτουργία διαχείρισης για την εποπτεία και τον συντονισμό των λειτουργιών συντήρησης που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως δ) και για τη διασφάλιση της κατάστασης ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα·
- β) λειτουργία ανάπτυξης σε θέματα συντήρησης, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιείται η διαχείριση της τεκμηρίωσης που αφορά τη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της διάταξης, με βάση τον σχεδιασμό και τα λειτουργικά δεδομένα, καθώς και με βάση τις επιδόσεις και την αποκτώμενη εμπειρία·
- γ) λειτουργία διαχείρισης της συντήρησης του στόλου για τη διαχείριση της απόσυρσης οχήματος για συντήρηση και της επαναφοράς του σε λειτουργία μετά τη συντήρηση·
- δ) λειτουργία πραγματοποίησης της συντήρησης για την πραγματοποίηση της απαιτούμενης τεχνικής συντήρησης οχήματος ή τμημάτων αυτού, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τη διάθεση σε λειτουργία.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος τη λειτουργία διαχείρισης, μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες συντήρησης που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως δ) ή τμήματα αυτών σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη όπως συνεργεία συντήρησης.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι όλες οι λειτουργίες όπως καθορίζονται στα στοιχεία α) έως δ) συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα III.

Τα συνεργεία συντήρησης εφαρμόζουν τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος III όπως προσδιορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με την παράγραφο 8 στοιχείο α), που αντιστοιχούν στις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που πρέπει να πιστοποιηθούν.

4. Όσον αφορά τις φορτάμαξες και, όσον αφορά άλλα οχήματα, μετά την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 8 στοιχείο β), κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται και λαμβάνει πιστοποιητικό υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (πιστοποιητικό ΥΣΦ) από διαπιστευμένο ή αναγνωρισμένο οργανισμό ή από εθνική αρχή ασφάλειας σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

- α) οι διαδικασίες διαπίστευσης και αναγνώρισης βασίζονται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας·
- β) το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης ώστε να εγγυάται την ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας όλων των οχημάτων για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος·
- γ) η πιστοποίηση ΥΣΦ βασίζεται σε αξιολόγηση της ικανότητας του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίζονται στο παράρτημα III και να τα εφαρμόζει με συνέπεια. Περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ·
- δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος III που εφαρμόζονται στις αντιστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τους κοινούς όρους που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο μπορεί να ελέγχεται από την αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 10 ή 12 και να επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις εν λόγω διαδικασίες.

5. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 ισχύουν σε ολόκληρη την Ένωση.

6. Βάσει της σύστασης του Οργανισμού, η Επιτροπή ορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τους όρους πιστοποίησης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 πρώτο εδάφιο για τον υπεύθυνο για τη συντήρηση των φορταμαζών φορέα, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα III, σύμφωνα με τις σχετικές ΚΜΑ και ΤΠΔ, και τροποποιεί αυτές τις διατάξεις όταν κρίνεται απαραίτητο.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3.

Το σύστημα πιστοποίησης που ισχύει για εμπορευματικές φορτάμαξες και έχει εγκριθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής⁽¹⁾ εξακολουθεί να εφαρμόζεται μέχρι να εφαρμοστεί η εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο.

7. Μέχρι τις 16 Ιουνίου 2018, ο Οργανισμός αξιολογεί το σύστημα πιστοποίησης του υπεύθυνου φορέα συντήρησης εμπορευματικών φορταμαζών, εξετάζει τη σκοπιμότητα επέκτασης του συστήματος σε όλα τα οχήματα και την υποχρεωτική πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης και υποβάλλει στην Επιτροπή την έκθεσή του.

8. Με βάση την εκτίμηση που διενεργεί ο Οργανισμός δυνάμει της παραγράφου 7, η Επιτροπή εγκρίνει με εκτελεστικές πράξεις, εάν ενδείκνυται, και, όταν χρειάζεται, εν συνεχεία τροποποιεί λεπτομερείς διατάξεις που ορίζουν ποιες από τις απαιτήσεις του παραρτήματος III εφαρμόζονται για τους σκοπούς:

- α) των έργων συντήρησης που εκτελούν συνεργεία συντήρησης, μεταξύ δε αυτών λεπτομερείς διατάξεις που να διασφαλίζουν ομοιόμορφη εφαρμογή της πιστοποίησης των συνεργείων συντήρησης, σε συμμόρφωση με τους συναφείς ΚΜΑ και ΤΠΔ·
- β) της πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων εκτός από τις φορτάμαξες, βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών αυτών των οχημάτων, μεταξύ δε αυτών λεπτομερείς διατάξεις που να διασφαλίζουν ομοιόμορφη εφαρμογή των όρων πιστοποίησης από τον φορέα τον υπεύθυνο για τη συντήρηση οχημάτων εκτός από τις φορτάμαξες, σε συμμόρφωση με τους συναφείς ΚΜΑ και ΤΠΔ.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3.

Άρθρο 15

Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις καθορισμού του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα με εναλλακτικά μέτρα ως προς το σύστημα συντήρησης που προβλέπεται στο άρθρο 14, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με το δικαίωμα της χώρας αυτής·
- β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά το άρθρο 14 παράγραφος 2 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες·
- γ) εμπορευματικών φορταμαζών και επιβαταμαζών που χρησιμοποιούνται από κοινού με τρίτες χώρες και έχουν εύρος σιδηροτροχιών διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης·
- δ) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται στα δίκτυα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ειδική άδεια της εθνικής αρχής ασφάλειας που χορηγείται πριν από την έναρξη χρήσεώς τους. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαζών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 (ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22).

2. Τα εναλλακτικά μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 εφαρμόζονται μέσω παρεκκλίσεων που χορηγεί η αρμόδια εθνική αρχή ασφάλειας ή ο Οργανισμός:

- α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα·
- β) κατά τη χορήγηση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 12 της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

3. Οι παρεκκλίσεις προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση του άρθρου 19. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή επικοινωνεί με τα ενδιαφερόμενα μέρη και, κατά περίπτωση, ζητεί από το οικείο κράτος μέλος να αποσύρει την απόφασή του για χορήγηση παρέκκλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 16

Καθήκοντα

1. Κάθε κράτος μέλος θεωρεί εθνική αρχή ασφάλειας. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η εθνική αρχή ασφάλειας διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Η εν λόγω αρχή είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών. Εφόσον εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία αυτή, η εν λόγω αρχή μπορεί να είναι υπηρεσία του εθνικού Υπουργείου που είναι αρμόδιο για θέματα μεταφορών.

2. Η αρχή ασφάλειας αναλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα καθήκοντα:

- α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- β) έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- γ) υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- δ) εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797·
- ε) διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 46 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, με την επιφύλαξη του άρθρου 47 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας·
- στ) υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5·
- ζ) έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8·
- η) έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 12·
- θ) παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων·
- ι) εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 17·
- ια) εφόσον έχει σημασία και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών οδήγησης αμαξοστοιχιών σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/ΕΚ·
- ιβ) εφόσον έχει σημασία και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 δεν δύνανται να μεταβιβάζονται ούτε να ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 17

Εποπτεία

1. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας επιβλέπουν τη συνεχή συμμόρφωση με την εκ του νόμου επιβαλλόμενη υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας όπως αναφέρεται στο άρθρο 9.

Προς τούτο, οι εθνικές αρχές ασφάλειας εφαρμόζουν τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία όπως αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ), μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται ιδίως η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν:

- α) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του·
- β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους· και
- γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 6. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενημερώνουν τις οικείες εθνικές αρχές ασφάλειας τουλάχιστον δύο μήνες πριν αρχίσουν κάποια νέα υπηρεσία μεταφοράς, ώστε οι τελευταίες να μπορούν να σχεδιάσουν τις δραστηριότητες εποπτείας. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν επίσης κατανομή των κατηγοριών προσωπικού και των τύπων οχημάτων.

3. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει τις αρμόδιες εθνικές υπηρεσίες ασφάλειας χωρίς καθυστέρηση για τυχόν μειώσεις τροποποιήσεις των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

4. Την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους οδηγούς τρένων αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη. Όταν την παρακολούθηση της συμμόρφωσης δεν την επιτελούν οι εθνικές αρχές ασφάλειας, οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τις εθνικές αρχές ασφάλειας με σκοπό να επιτρέψουν στις εθνικές αρχές ασφάλειας να εκπληρώσουν τον ρόλο τους να εποπτεύουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

5. Εάν εθνική αρχή ασφάλειας κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό. Ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα όλες τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Εάν ο Οργανισμός αποφασίσει να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, αιτιολογεί την απόφασή του.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της εθνικής αρχής ασφάλειας, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 7. Εάν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου.

Όταν η εθνική αρχή ασφάλειας έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8, μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό.

Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακληθήκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την εθνική αρχή ασφάλειας, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 12.

6. Εάν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, εθνική αρχή ασφάλειας εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, δύναται ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, μεταξύ άλλων άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Εάν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η εθνική αρχή ασφάλειας ενημερώνει πάραυτα περί τούτου τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.

Εάν ο Οργανισμός κρίνει ότι ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, περιορίζει ή ανακαλεί πάραυτα το εν λόγω πιστοποιητικό.

Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η εθνική αρχή ασφάλειας, δύναται να ζητήσει από την εθνική αρχή ασφάλειας να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η εθνική αρχή ασφάλειας συνεργάζονται με σκοπό να καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα αναμιχθεί και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Εάν δεν τελεσφορήσει η δεύτερη αυτή διαδικασία, παραμένει σε ισχύ η απόφαση της εθνικής αρχής ασφάλειας να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα.

Η απόφαση της εθνικής αρχής ασφάλειας που σχετίζεται με προσωρινά μέτρα ασφάλειας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο όπως αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3. Εν τωιαύτη περιπτώσει, τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας μπορούν να ισχύσουν έως το πέρας του δικαστικού ελέγχου, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5.

Εάν η διάρκεια προσωρινού μέτρου υπερβαίνει τους τρεις μήνες, η εθνική αρχή ασφάλειας ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 5.

7. Η εθνική αρχή ασφάλειας ελέγχει τα παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής και διασφαλίζει ότι πληρούν τις κύριες απαιτήσεις. Σε περίπτωση διασυνωριακών υποδομών, ασκεί τις εποπτικές της δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Εάν η εθνική αρχή ασφάλειας διαπιστώσει ότι διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της οικείας έγκρισης ασφάλειας, περιορίζει ή ανακαλεί την εν λόγω έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

8. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας, όταν ελέγχουν την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στην οδηγία 2007/59/EK, στον βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα παράγραφος ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

9. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών μελών όπου δραστηριοποιείται σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζονται συντονίζοντας τις εποπτικές δραστηριότητές τους όσον αφορά την εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή οποιασδήποτε βασικής πληροφορίας σχετικά με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως ως προς γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφάλειας. Η εθνική αρχή ασφάλειας ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, εφόσον κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Με την εν λόγω συνεργασία διασφαλίζεται ότι η εποπτεία έχει επαρκή κάλυψη και ότι αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να διαμορφώνουν κοινό πρόγραμμα εποπτείας ώστε να διασφαλίζεται η τακτική διεξαγωγή λογιστικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη του τύπου και της έκτασης των μεταφορών σε κάθε συμμετέχον κράτος μέλος.

Ο Οργανισμός επικουρεί αυτές τις δραστηριότητες συντονισμού με την κατάρτιση κατευθυντήριων γραμμών.

10. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να απευθύνουν προειδοποιήσεις προς τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις κατά την παράγραφο 1 υποχρεώσεις τους.

11. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που συγκεντρώνει ο Οργανισμός κατά την εκτίμηση του φακέλου του άρθρου 10 παράγραφος 5 στοιχείο α) για σκοπούς εποπτείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης μετά την έκδοση του οικείου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τη διαδικασία της έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 12 για σκοπούς εποπτείας του διαχειριστή υποδομής.

12. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, ο Οργανισμός ή οι αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας, στην περίπτωση πιστοποιητικού ασφάλειας που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8, χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τις εποπτικές δραστηριότητες. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των εγκρίσεων ασφάλειας, η εθνική αρχή ασφάλειας χρησιμοποιεί επίσης τις πληροφορίες που συγκεντρώνει κατά τις εποπτικές της δραστηριότητες.

13. Ο Οργανισμός και οι εθνικές αρχές ασφάλειας προβαίνουν στις απαραίτητες ρυθμίσεις ώστε να συντονίζουν και να διασφαλίζουν την πλήρη ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 10, 11 και 12.

Άρθρο 18

Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

1. Ο Οργανισμός, όταν επιλαμβάνεται αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, και οι εθνικές αρχές ασφάλειας εκτελούν τα καθήκοντά τους με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, δίνουν τη δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους.

Απαντούν αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζουν τα αιτήματά τους για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδουν όλες τις αποφάσεις τους εντός τεσσάρων μηνών από τότε που ο αιτών υπέβαλε όλες τις σχετικές πληροφορίες. Δύνανται ανά πάσα στιγμή να ζητούν την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 16.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, οι εθνικές αρχές ασφάλειας διαβουλεύονται με όλους τους συμμετέχοντες παράγοντες και τα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης και εκπροσώπους των χρηστών και του προσωπικού.

2. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας έχουν το δικαίωμα να διενεργούν όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων τους και έχουν πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 4. Ο Οργανισμός έχει τα ίδια δικαιώματα σε σχέση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όταν εκτελεί τα καθήκοντά του στον τομέα της πιστοποίησης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις των εθνικών αρχών ασφάλειας υπόκεινται σε ένδικα μέσα.

4. Οι εθνικές αρχές ασφάλειας συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών, ιδίως στο πλαίσιο του δικτύου που έχει δημιουργήσει ο Οργανισμός, για να εναρμονίζουν τα κριτήρια λήψης των αποφάσεών τους στην Ένωση.

Άρθρο 19

Ετήσιες εκθέσεις

Οι εθνικές αρχές ασφάλειας δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές τους του προηγούμενου έτους και την αποστέλλουν στον Οργανισμό ως την 30ή Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

- α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε επίπεδο κράτους μέλους για τους ΚΔΑ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1·
- β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων·
- γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας·
- δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων·
- ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 15 και
- στ) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 20

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διεξαγωγή έρευνας από τον φορέα διερεύνησης που προβλέπει το άρθρο 22 μετά από κάθε σοβαρό ατύχημα στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα. Στόχος της έρευνας είναι, όποτε είναι δυνατόν, η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Ο φορέας διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 22 μπορεί επίσης να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο φορέας διερεύνησης μπορεί να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος·
- β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο·
- γ) ο αντίκτυπος του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων· και
- δ) τα αιτήματα διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της εθνικής αρχής ασφάλειας ή των κρατών μελών.

3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από τον φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 21 και 23, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.

4. Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 21

Καθεστώς έρευνας

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων εσωτερικών τους νομικών συστημάτων, ένα νομικό καθεστώς έρευνας που επιτρέπει στους υπευθύνους διερεύνησης να εκτελούν το έργο τους κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο και το συντομότερο δυνατόν.

2. Σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν πλήρη συντονισμό με τις αρχές που είναι αρμόδιες για οποιαδήποτε δικαστική έρευνα και μεριμνούν ώστε να παρέχεται το συντομότερο δυνατόν στους υπευθύνους διερεύνησης πρόσβαση στις πληροφορίες και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την έρευνα. Συγκεκριμένα, τους παρέχονται:

- α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας·
- β) το δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση·
- γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας·
- δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων·
- ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν·
- στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων· και
- ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η εθνική αρχή ασφάλειας.

3. Ο Οργανισμός συνεργάζεται με τον φορέα διερεύνησης όταν η έρευνα αφορά οχήματα εγκεκριμένα από τον Οργανισμό ή σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πιστοποιημένες από τον Οργανισμό. Υποβάλλει το συντομότερο δυνατόν όλα τα ζητούμενα πληροφοριακά στοιχεία ή αρχεία του φορέα διερεύνησης και παρέχει εξηγήσεις, εφόσον ζητηθούν.

4. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής έρευνας.

Άρθρο 22

Φορέας διερεύνησης

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 20 διερευνώνται από μόνιμο φορέα, ο οποίος περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον άτομο ικανό να επιτελεί τα καθήκοντα του υπεύθυνου διερεύνησης σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος. Ο εν λόγω φορέας είναι ανεξάρτητος ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στον φορέα διερεύνησης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από την εθνική αρχή ασφάλειας, από τον Οργανισμό και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους.

2. Ο φορέας διερεύνησης ασκεί τα εκτελεστικά του καθήκοντα ανεξαρτήτως των άλλων φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και, για το σκοπό αυτό, μπορεί να διαθέτει επαρκείς πόρους. Το καθεστώς των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις εξασφαλίζει την απαραίτητη ανεξαρτησία τους.

3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η εθνική αρχή ασφάλειας να υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στον φορέα διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 20 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Όποτε ενδείκνυται, η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται μόλις καθίστανται διαθέσιμες τυχόν ελλείπουσες πληροφορίες.

Ο φορέας διερεύνησης αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο δύο μήνες από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, περί του αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα.

4. Ο φορέας διερεύνησης μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει βάσει της παρούσας οδηγίας με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία του.

5. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία του φορέα διερεύνησης όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, ο φορέας διερεύνησης μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέτουν στον φορέα διερεύνησης τη διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 20.

7. Οι φορείς διερεύνησης συμμετέχουν ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών παρακολούθησης της συνέχειας που δίδεται στις συστάσεις για την ασφάλεια, καθώς και την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, ο Οργανισμός επικουρεί τους φορείς διερεύνησης κατά την επιτέλεση του έργου αυτού σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Οι φορείς διερεύνησης, με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζουν πρόγραμμα αξιολόγησης από ομοτίμους, στο οποίο όλοι οι φορείς διερεύνησης ενθαρρύνονται να μετάσχουν για να παρακολουθηθεί η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία τους. Οι φορείς διερεύνησης, με την υποστήριξη της Γραμματείας που αναφέρεται στο άρθρο 38 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύουν:

- α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομοτίμους και τα κριτήρια αξιολόγησης και
- β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, που να αναδεικνύει πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.

Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομοτίμους διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό. Οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται σε εθελοντική βάση.

Άρθρο 23

Διαδικασία διερεύνησης

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 20 διενεργείται από τον φορέα διερεύνησης του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη μέλη καλούνται, εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:

- α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη και εγκεκριμένη από αυτό· ή
- β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.

Οι φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη διαθέτουν τις απαραίτητες εξουσίες προκειμένου να μπορούν, εφόσον τους ζητηθεί, να παρέχουν συνδρομή στη συλλογή αποδείξεων για φορέα διερεύνησης άλλου κράτους μέλους.

Οι φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη διαθέτουν πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα με τον δέοντα σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να συμφωνούν ότι οι σχετικοί φορείς διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν ο αρμόδιος για την έρευνα φορέας εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της διερεύνησης πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από τον φορέα διερεύνησης ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

3. Η διερεύνηση διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο σχετικός διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η εθνική αρχή ασφάλειας, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν την ευκαιρία να παρέχουν σχετικές πληροφορίες προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Ο φορέας διερεύνησης λαμβάνει επίσης υπόψη του τις εύλογες ανάγκες των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά την πρόοδο της διερεύνησης.

4. Ο φορέας διερεύνησης ολοκληρώνει τις εξετάσεις του τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 24

Εκθέσεις

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 20 συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων όπως αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατό, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία σημειώθηκε το περιστατικό. Εάν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός 12 μηνών, ο φορέας διερεύνησης δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 3 καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών μελών.

Λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που αποκτάται από τους φορείς διερεύνησης, η Επιτροπή ορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τη δομή που πρέπει να ακολουθούν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια οι εκθέσεις διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων. Η δομή των εκθέσεων περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) περιγραφή του περιστατικού και το ιστορικό του·
- β) καταγραφή των ερευνών και ανακρίσεων, περιλαμβανομένων όσων αφορούν το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, των κανόνων και κανονισμών που εφαρμόζονται, της λειτουργίας τροχιάου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων, της οργάνωσης ανθρώπινου δυναμικού, της τεκμηρίωσης για το λειτουργικό σύστημα και προηγούμενων περιστατικών παρόμοιου χαρακτήρα·

- γ) ανάλυση και συμπεράσματα σχετικά με τα αίτια του περιστατικού και τους παράγοντες που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με:
- τις ενέργειες των εμπλεκομένων·
 - την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων·
 - τις ικανότητες του προσωπικού, τις διαδικασίες και τη συντήρηση·
 - τις συνθήκες του ρυθμιστικού πλαισίου· και
 - την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 3.

3. Έως την 30ή Σεπτεμβρίου κάθε έτους ο φορέας διερεύνησης δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διερευνήσεις που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 25

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

- Εντός επτά ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.
- Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 3.

Άρθρο 26

Συστάσεις ασφάλειας

- Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από φορέα διερεύνησης δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.
- Οι συστάσεις απευθύνονται στην εθνική αρχή ασφάλειας και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό, σε άλλους φορείς ή αρχές του οικείου κράτους μέλους ή άλλων κρατών μελών. Τα κράτη μέλη, οι εθνικές τους αρχές ασφάλειας και ο Οργανισμός, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από τους φορείς διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, οσάκις ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.
- Ο Οργανισμός, η εθνική αρχή ασφάλειας, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα τον φορέα διερεύνησης για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27

Άσκηση της εξουσιοδότησης

- Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
- Η προβλεπόμενη στο άρθρο 6 παράγραφος 6 και στο άρθρο 7 παράγραφος 6 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 15 Ιουνίου 2016. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
- Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη της πρακτική και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ αυτών με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πριν εκδώσει αυτές τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

4. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 6 και στο άρθρο 7 παράγραφος 6 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η ανάκληση δεν επηρεάζει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6 και το άρθρο 7 παράγραφος 6 τίθενται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν ενστάσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 28

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 29

Έκθεση και περαιτέρω δράση της Ένωσης

1. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως τις 16 Ιουνίου 2021 και στη συνέχεια ανά πενταετία έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως ώστε να παρακολουθείται η αποδοτικότητα των μέτρων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας.

Η έκθεση συνοδεύεται, όπου είναι απαραίτητο, από προτάσεις για περαιτέρω δράση της Ένωσης.

2. Ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη της κουλτούρας ασφάλειας, στην οποία περιλαμβάνεται η αναφορά περιστατικών. Έως τις 16 Ιουνίου 2024, υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση η οποία, όπου ενδείκνυται, περιέχει συστάσεις για βελτιώσεις στο σύστημα. Η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με βάση τις συστάσεις αυτές και, αν απαιτείται, προτείνει τροποποιήσεις στην παρούσα οδηγία.

3. Έως τις 16 Δεκεμβρίου 2017, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για τις δράσεις που αναλήφθηκαν με σκοπό να επιτευχθούν οι εξής στόχοι:

- α) η υποχρέωση των κατασκευαστών να επισημαίνουν με κωδικό αναγνώρισης τα στοιχεία που κυκλοφορούν στα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα και έχουν ουσιώδη σημασία για την ασφάλεια, διασφαλίζοντας ότι ο κωδικός αναγνώρισης αναφέρει με σαφήνεια το συστατικό, το όνομα του κατασκευαστή και τα κρίσιμα δεδομένα παραγωγής·
- β) η πλήρης ανιχνευσιμότητα των κρίσιμων για την ασφάλεια συστατικών, η ανιχνευσιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησής τους και ο προσδιορισμός του λειτουργικού τους βίου· και
- γ) ο καθορισμός κοινών δεσμευτικών αρχών για τη συντήρηση των εν λόγω στοιχείων.

Άρθρο 30

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περιπτώσεις παραβιάσεων των εθνικών διατάξεων που εγκρίνονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εφαρμόζονται. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αμερόληπτες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους κανόνες αυτούς στην Επιτροπή έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 33 παράγραφος 1 και κοινοποιούν αμελλητί οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση η οποία τους επηρεάζει.

Άρθρο 31

Μεταβατικές διατάξεις

1. Το παράρτημα V της οδηγίας 2004/49/EK εφαρμόζεται έως την ημερομηνία εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρειάζονται πιστοποίηση μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019 υπάγονται στην οδηγία 2004/49/EK. Τα εν λόγω πιστοποιητικά ασφάλειας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.
3. Το αργότερο από τις 16 Ιουνίου 2019, ο Οργανισμός εκτελεί τα καθήκοντα πιστοποίησης δυνάμει του άρθρου 10 όσον αφορά τις περιοχές λειτουργίας στα κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό ή την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10, οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών μελών τα οποία έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 2 μπορούν να συνεχίσουν να εκδίδουν πιστοποιητικά σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/EK, έως τις 16 Ιουνίου 2020.

Άρθρο 32

Συστάσεις και γνωμοδοτήσεις του Οργανισμού

Ο Οργανισμός προβαίνει σε συστάσεις και γνωμοδοτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 με σκοπό την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω συστάσεις και γνωμοδοτήσεις μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οσάκις η Ένωση εκδίδει νομικές πράξεις δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 33

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις ώστε να συμμορφωθούν με τα άρθρα 2, 3 και 4, τα άρθρα 8 έως 11, το άρθρο 12 παράγραφος 5, το άρθρο 15 παράγραφος 3, τα άρθρα 16 έως 19, το άρθρο 21 παράγραφος 2, το άρθρο 23 παράγραφοι 3 και 7, το άρθρο 24 παράγραφος 2, το άρθρο 26 παράγραφος 3 και τα παραρτήματα II και III μέχρι τις 16 Ιουνίου 2019. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των μέτρων αυτών.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την περίοδο μεταφοράς που αναφέρεται στην παράγραφο 1 για ένα έτος. Για τον σκοπό αυτόν, έως τις 16 Δεκεμβρίου 2018, τα κράτη μέλη που δεν έχουν θέσει σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις εντός της προθεσμίας μεταφοράς που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ενημερώνουν σχετικά τον Οργανισμό και την Επιτροπή και παρέχουν αιτιολόγηση για την εν λόγω παράταση.
3. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτήν κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Περιλαμβάνουν επίσης δήλωση ότι οι παραπομπές στις κείμενες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις της οδηγίας που καταργείται με την παρούσα οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο της παραπομπής και τον τρόπο διατύπωσης της δήλωσης.
4. Οι υποχρεώσεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

Μόλις, όμως, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας υποβάλει επίσημη αίτηση για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής προς εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θεσπίζουν μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας εντός δύο ετών από την παραλαβή της αίτησης.

Άρθρο 34

Κατάργηση

Η οδηγία 2004/49/EK, όπως τροποποιείται από τις οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος A, καταργείται από τις 16 Ιουνίου 2020, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος B.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα V.

Άρθρο 35

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 36

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαΐου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) αναφέρονται ετησίως από τις εθνικές αρχές ασφάλειας.

Εάν διαπιστωθούν νέα περιστατικά ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες συγκεκριμένου έτους τροποποιούνται ή διορθώνονται από την εθνική αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Στο προσάρτημα προβλέπονται κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων.

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

- σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,
- σύγκρουση αμαξοστοιχιών, με εμπόδιο εντός του διάκενου του εύρους των σιδηροτροχιών,
- εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών,
- ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,
- ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,
- πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
- άλλο.

Κάθε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

- επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),
- υπάλληλος ή εργολήπτης,
- χρήστης ισόπεδης διάβασης,
- άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,
- άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,
- άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

- ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζονται στο προσάρτημα,
- πλήθος τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος αυτοκτονιών και αποπειρών αυτοκτονίας.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:

- σιδηροτροχιές που έχουν υποστεί ρήξη,
- παραμόρφωση και άλλη απευθυγράμμιση τροχιάς,
- αστοχίες σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά,

- παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
- παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
- τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού που έχει υποστεί ρήξη,
- άξονας σε τροχαίο υλικό σε λειτουργία που έχει υποστεί ρήξη.

Όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες πρέπει να αναφέρονται, ασχέτως αν οδήγησαν σε ατύχημα. (Ένας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες· ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται μόνο στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).

5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιόμετρα):

- πλήθος θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) (Value of Preventing a Casualty (VPC)),
- κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,
- κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,
- κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.

Οι εθνικές αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων.

Η ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:

- ειδοποίηση,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.

6.2. Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς) με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους:

- α) παθητική ισόπεδη διάβαση
- β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:
 - i) χειροκίνητη·
 - ii) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη·
 - iii) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη·
 - iv) με προστασία στην πλευρά του συρμού.

Προσαρτημα

Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων**1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα**

- 1.1. Ως «σοβαρό ατύχημα» νοείται κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημιές σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Εξαιρούνται τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια·
- 1.2. ως «σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» νοείται ζημία ίση προς ή μεγαλύτερη από 150 000 EUR·
- 1.3. ως «εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» νοείται η αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο·
- 1.4. ως «αμαξοστοιχία» νοούνται ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος· ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της, θεωρείται αμαξοστοιχία·
- 1.5. ως «σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» νοείται μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό·
- 1.6. ως «σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής των τροχιών» νοείται σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής·
- 1.7. ως «εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» νοείται κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τροχιά·
- 1.8. ως «ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» νοείται ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί της τροχιάς ή κοντά σε αυτήν, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη·
- 1.9. ως «ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» νοείται ατύχημα που προκαλείται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάστηκε από αυτό. Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα επιβιβασμένα σε οχήματα που πέφτουν ή χτυπούν από ανεξέλεγκτα αντικείμενα·
- 1.10. ως «πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» νοείται πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησης και του σταθμού προορισμού, κατά τη στάση του στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και κατά τις κινήσεις του σε σταθμούς διαλογής·
- 1.11. ως «άλλοι τύποι (ατυχήματος)» νοούνται όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της ελεύθερης διατομής των σιδηροτροχιών, τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό·
- 1.12. ως «επιβάτης» νοείται κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Αποκλειστικά στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/ αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει·
- 1.13. ως «υπάλληλος ή εργολήπτης» νοείται κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και το οποίο είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή του ατυχήματος. Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό των εργολάβων και οι αυτοαπασχολούμενοι εργολάβοι, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής·
- 1.14. ως «χρήστης ισόπεδης διάβασης» νοείται κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή·
- 1.15. ως «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους» νοείται κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων·
- 1.16. ως «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» νοείται κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους»·

- 1.17. ως «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» νοείται κάθε πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους»·
- 1.18. ως «νεκρός» νοείται κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών·
- 1.19. ως «σοβαρά τραυματισμένος» νοείται κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των περιπτώσεων απόπειρας αυτοκτονίας.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

- 2.1. Ως «ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» νοείται ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID ⁽¹⁾/ADR·
- 2.2. ως «επικίνδυνα εμπορεύματα» νοούνται ουσίες και είδη των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τους κανονισμούς RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται σε αυτούς.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

- 3.1. Ως «αυτοκτονία» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή·
- 3.2. ως «απόπειρα αυτοκτονίας» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

- 4.1. Ως «σιδηροτροχιά που έχει υποστεί ρήξη» νοείται κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης·
- 4.2. ως «παραμόρφωση ή άλλη απευθυγράμμιση τροχιάς» νοείται κάθε ελάττωμα συνδεδεμένο με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς το οποίο απαιτεί τη θέση της τροχιάς εκτός λειτουργίας ή την άμεση μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας·
- 4.3. ως «αστοχία σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά» νοείται κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τα απαιτούμενα·
- 4.4. ως «παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» νοείται κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο·
- 4.5. ως «παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» νοείται κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5 ανωτέρω, νοείται:

- η παραβίαση παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),
- η παραβίαση της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,
- η παραβίαση σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,
- η παραβίαση πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Δεν περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη.

Οι εθνικές αρχές ασφαλείας μπορούν να υποβάλλουν χωριστά αναφορά για τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και πρέπει να υποβάλλουν τουλάχιστον μια συγκεκριμένη αναφορά η οποία περιλαμβάνει στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες·

- 4.6. ως «τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» νοείται ρήξη σε τροχό η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση)·

⁽¹⁾ RID, Κανονισμοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

4.7. ως «άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» νοείται ρήξη σε άξονα η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συνίσταται στα εξής:

- 1) Αυτήν καθ' εαυτήν την αξία της ασφάλειας: τιμές βούλησης πληρωμής [ΤΒΠ —Willingness to Pay (WTP) values], βασισζόμενες σε μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.
- 2) Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές του κόστους βάσει εκτίμησης στο κράτος μέλος, οι οποίες συνίστανται στα εξής:
 - το κόστος περιθαλψης και αποκατάστασης,
 - τα δικαστικά έξοδα, το κόστος της αστυνομίας, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών για τη σύγκρουση, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,
 - τις απώλειες παραγωγής: την αξία που αντιπροσωπεύουν για την κοινωνία τα εμπορεύματα και οι υπηρεσίες που θα μπορούσαν να είχαν παραχθεί από το οικείο πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθ' εαυτή και του άμεσου και/ή έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την αξία της ασφάλειας αυτής καθ' εαυτή, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:

- οι εκτιμήσεις συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,
- το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών και/ή δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,
- μέθοδο συναγωγής τιμών ΤΒΠ: η έρευνα σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

5.3. Ορισμοί

5.3.1. Ως «κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» νοείται το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, με σκοπό την επαναφορά της περιοχής που υπέστη τη ζημία στην προ του σιδηροδρομικού ατυχήματος κατάσταση.

5.3.2. ως «κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» νοείται το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους που είχε πριν υποστεί ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην προ του ατυχήματος κατάσταση. Το ανώτερο κόστος εκτιμάται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία της ζημίας που υπέστησαν τα οχήματα.

5.3.3. ως «κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» νοείται η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

$VT_p = [VT \text{ επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς}] * [\text{μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος}] [VT \text{ των μετακινούμενων μη εργαζομένων}] * [\text{μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος}]$

VT_p μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

ως «επιβάτης που ταξιδεύει για επαγγελματικούς σκοπούς» νοείται ο επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)

$VT_f = [VT \text{ εμπορευματικών αμαξοστοιχιών}] * [(\text{τονοχιλιόμετρα})/(\text{συρμοχιλιόμετρα})]$

Η VT_f μετράται σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

$CM =$ κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{επιβατοχιλιόμετρα})/(\text{συρμοχιλιόμετρα})]$

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Οι συντελεστές $K1$ και $K2$ υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = $CM_p * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών}) + CM_F * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών})$

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σοβαρά ατυχήματα ως εξής:

- πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό,
- πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες διγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

- 6.1. Ως «σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» νοείται σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας·
- 6.2. ως «συστήματα επί του οχήματος» νοούνται συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόπια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, εξασφαλίζουν προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:
 - α) Ειδοποίηση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού.
 - β) Ειδοποίηση και αυτόματη στάση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα.
 - γ) Ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία· ως «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος.
 - δ) Ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής· ως «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα αυτόματης προστασίας αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ),

- 6.3. ως «ισόπεδη διάβαση» νοείται κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή οδού διέλευσης και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι οδοί διέλευσης που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση των εργαζομένων·
- 6.4. ως «οδός» νοείται, για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και παρακείμενων ποδηλατολωρίδων·
- 6.5. ως «δίοδος» νοείται κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων·
- 6.6. ως «παθητική ισόπεδη διάβαση» νοείται ισόπεδη διάβαση στην οποία δεν προβλέπεται η ενεργοποίηση κάποιου συστήματος ειδοποίησης ή προστασίας όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη·
- 6.7. ως «ενεργή ισόπεδη διάβαση» νοείται ισόπεδη διασταύρωση στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται ή ειδοποιούνται, κατά την προσέγγιση αμαξοστοιχίας, με μέσα τα οποία ενεργοποιούνται όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη.
 - Προστασία του χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:
 - μισά ή πλήρη δρόψακτα,
 - θύρες.

— Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

— ορατά μέσα: φώτα,

— ακουστικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

- α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.
- β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.
- γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Περιλαμβάνεται ισόπεδη διάβαση η οποία έχει συγχρόνως προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.
- δ) Με προστασία στην πλευρά του συρμού: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρέκφυση.

7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

- 7.1. Ως «συρμοχιλιόμετρο» νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδώς χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.
- 7.2. ως «επιβατοχιλιόμετρο» νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.
- 7.3. ως «γραμμοχιλιόμετρο» νοείται το μήκος, σε χιλιόμετρα, του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.
- 7.4. ως «τροχιολχιλιόμετρο» νοείται το μήκος, σε χιλιόμετρα, του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) περιλαμβάνουν:

1. κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας·
 2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων·
 3. κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας·
 4. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικούς κανόνες) που πρέπει να καθοριστούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
 5. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ·
 6. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΝ ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΥΣΦ
Ή ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΓΙΑ ΤΗ
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ**

Πρέπει να τεκμηριώνονται όλες οι οικείες πτυχές της διαχείρισης του οργανισμού και να περιγράφεται κυρίως η κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του οργανισμού και όταν συμμετέχουν υπεργολάβοι. Καταδεικνύεται πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχουν το προσωπικό και οι εκπρόσωποι του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση.

Οι ακόλουθες βασικές απαιτήσεις ισχύουν για τις τέσσερις λειτουργίες ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) που πρέπει να καλύπτονται από τον ίδιο τον οργανισμό ή με υπεργολαβική ανάθεση:

1. Ηγετικός ρόλος — δέσμευση για την ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος συντήρησης του οργανισμού και για τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
2. Εκτίμηση κινδύνων — δομημένη προσέγγιση για την εκτίμηση των κινδύνων που συνδέονται με τη συντήρηση των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που απορρέουν απευθείας από επιχειρησιακές διαδικασίες και δραστηριότητες άλλων οργανισμών ή προσώπων, και για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων ελέγχου των κινδύνων.
3. Παρακολούθηση — δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλίζεται ότι έχουν προβλεφθεί μέτρα ελέγχου των κινδύνων, τα οποία λειτουργούν σωστά και επιτυγχάνουν τους στόχους του οργανισμού.
4. Συνεχής βελτίωση — δομημένη προσέγγιση για την ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω της τακτικής παρακολούθησης, του ελέγχου ή άλλων συναφών πηγών και για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων για την άντληση διδαγμάτων και τη λήψη προληπτικών ή διορθωτικών μέτρων με σκοπό τη διατήρηση ή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας.
5. Δομή και ευθύνη — δομημένη προσέγγιση για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των προσώπων και ομάδων με σκοπό την ασφαλή υλοποίηση των στόχων του οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας.
6. Διαχείριση της επάρκειας — δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι εργαζόμενοι έχουν την απαιτούμενη επάρκεια για την επίτευξη των στόχων του οργανισμού με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε όλες τις περιστάσεις.
7. Πληροφόρηση — δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των προσώπων που καλούνται να κρίνουν και να λάβουν αποφάσεις σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού και που εξασφαλίζει την πληρότητα και ορθότητα των πληροφοριών.
8. Τεκμηρίωση — δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών.
9. Ανάθεση δραστηριοτήτων — δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του οργανισμού και να καλύπτονται όλες οι ικανότητες και απαιτήσεις.
10. Δραστηριότητες συντήρησης — δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:
 - τον προσδιορισμό και την ορθή διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια και κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και τον προσδιορισμό όλων των αναγκαίων τροποποιήσεων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ορθή τους διαχείριση βάσει της αποκτηθείσας πείρας και της εφαρμογής των κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εκτίμηση κινδύνων σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) και την ορθή τους τεκμηρίωση,
 - τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας,
 - την υλοποίηση και τον έλεγχο των ειδικών εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και εργαλείων συντήρησης των οποίων η ανάπτυξη απαιτείται για τη διεκπεραίωση της συντήρησης,
 - την ανάλυση της αρχικής τεκμηρίωσης σχετικά με το όχημα για τη δημιουργία του πρώτου φακέλου συντήρησης και την ορθή εφαρμογή του φακέλου μέσω της εκπόνησης εντολών όσον αφορά τη συντήρηση,
 - ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία (καθώς και τα ανταλλακτικά) χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή· η αποθήκευση, ο χειρισμός και η μεταφορά τους διενεργούνται καταλλήλως όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή και συνάδουν προς τους οικείους εθνικούς και διεθνείς κανόνες καθώς και προς τις απαιτήσεις των σχετικών εντολών συντήρησης,

- ότι προβλέπονται, προσδιορίζονται, παρέχονται, καταγράφονται και διατίθενται κατάλληλες και επαρκείς εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και εργαλεία προκειμένου να επιτρέπεται η παροχή των υπηρεσιών συντήρησης σύμφωνα με τις οικείες εντολές και άλλες εφαρμοστέες προδιαγραφές, εξασφαλίζοντας την ασφαλή διεκπεραίωση της συντήρησης, την τήρηση των αρχών της εργονομίας και την προστασία της υγείας,
- ότι ο οργανισμός διαθέτει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός μέτρησης, όλες οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και τα εργαλεία του χρησιμοποιούνται, βαθμονομούνται, φυλάσσονται και συντηρούνται ορθά σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες.

11. Δραστηριότητες ελέγχου — δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:

- την απόσυρση των οχημάτων από τη λειτουργία για προγραμματισμένη συντήρηση, συντήρηση βάσει της κατάστασης ή διορθωτική συντήρηση σε εύθετο χρόνο ή οσάκις διαπιστώνονται ελαττώματα ή άλλες ανάγκες,
- τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας,
- την εκτέλεση των καθηκόντων συντήρησης σύμφωνα με τις εντολές συντήρησης και την έκδοση της ειδοποίησης επαναφοράς σε λειτουργία, η οποία περιλαμβάνει ενδεχομένως περιορισμούς χρήσης,
- ότι τυχόν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβηθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα περιστατικά αναφέρονται, διερευνώνται και αναλύονται και ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ),
- περιοδική διαδικασία εσωτερικού ελέγχου και παρακολούθησης σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

—

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της
(κατά το άρθρο 34)

Οδηγία 2004/49/ΕΚ	(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)
Οδηγία 2008/57/ΕΚ	(ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1)
Οδηγία 2008/110/ΕΚ	(ΕΕ L 345 της 23.12.2008, σ. 62)
Οδηγία 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής	(ΕΕ L 313 της 28.11.2009, σ. 65)
Διορθωτικό 2004/49/ΕΚ	(ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16)
Οδηγία 2014/88/ΕΕ της Επιτροπής	(ΕΕ L 201 της 10.7.2014, σ. 9)

ΜΕΡΟΣ Β

Ημερομηνίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο
(κατά το άρθρο 34)

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς
2004/49/ΕΚ	30 Απριλίου 2006
2008/57/ΕΚ	19 Ιουλίου 2010
2008/110/ΕΚ	24 Δεκεμβρίου 2010
Οδηγία 2009/149/ΕΚ της Επιτροπής	18 Ιουνίου 2010
Οδηγία 2014/88/ΕΕ της Επιτροπής	30 Ιουλίου 2015

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Πίνακας αντιστοιχίας

Οδηγία 2004/49/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
—	Άρθρο 11
Άρθρο 11	Άρθρο 12
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14α παράγραφοι 1 έως 7	Άρθρο 14
Άρθρο 14α παράγραφος 8	Άρθρο 15
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	Άρθρο 16
—	Άρθρο 17
Άρθρο 17	Άρθρο 18
Άρθρο 18	Άρθρο 19
Άρθρο 19	Άρθρο 20
Άρθρο 20	Άρθρο 21
Άρθρο 21	Άρθρο 22
Άρθρο 22	Άρθρο 23
Άρθρο 23	Άρθρο 24
Άρθρο 24	Άρθρο 25
Άρθρο 25	Άρθρο 26
Άρθρο 26	—
—	Άρθρο 27
Άρθρο 27	Άρθρο 28
Άρθρο 28	—
Άρθρο 29	—
Άρθρο 30	—
Άρθρο 31	Άρθρο 29
Άρθρο 32	Άρθρο 30
—	Άρθρο 31
—	Άρθρο 32
Άρθρο 33	Άρθρο 33

Οδηγία 2004/49/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
—	Άρθρο 34
Άρθρο 34	Άρθρο 35
Άρθρο 35	Άρθρο 36
Παράρτημα Ι	Παράρτημα Ι
Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙ
Παράρτημα ΙΙΙ	—
Παράρτημα ΙV	—
Παράρτημα V	—
—	Παράρτημα ΙΙΙ

Δήλωση της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή αναγνώρισαν, στην κοινή πολιτική δήλωσή τους της 27ης Οκτωβρίου 2011 σχετικά με επεξηγηματικά έγγραφα, ότι η ενημέρωση της Επιτροπής στην οποία οφείλουν να προβαίνουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη μεταφορά των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο «πρέπει να είναι σαφής και ακριβής», ούτως ώστε η Επιτροπή να διευκολύνεται στην εκτέλεση του καθήκοντός της να επιβλέπει την εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου. Στην προκειμένη περίπτωση, θα μπορούσαν να ήταν χρήσιμα επεξηγηματικά έγγραφα για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της ότι το τελικό κείμενο δεν περιέχει διατάξεις για τον σκοπό αυτό.
