



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.12.2006  
COM(2006) 785 τελικό

2006/0274 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1) ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

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

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

- **Γενικό πλαίσιο**

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

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

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

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

Η παρούσα πρόταση, η οποία αποσκοπεί στην τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση του Οργανισμού, πρέπει να συνεξεταστεί με τις συνυποβαλλόμενες προτάσεις για τη συγχώνευση/αναδιατύπωση των οδηγιών σχετικά με τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια.

- **Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης**

Η διαδικασία θέσης σε χρήση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού αποτελεί το αντικείμενο του άρθρου 14 των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και του άρθρου 14 της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Η κοινοποίηση εθνικών κανόνων αποτελεί το αντικείμενο του άρθρου 16 των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και του άρθρου 8 της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Ο Οργανισμός υπόκειται στις διατάξεις του κανονισμού σύστασής του, ο οποίος και προτείνεται να τροποποιηθεί.

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

Η πρωτοβουλία αυτή παρέχει τη δυνατότητα να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες. Με τη μείωση του κόστους στην αλυσίδα μεταφοράς, συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα ολόκληρου του κλάδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένας δυναμικός σιδηροδρομικός τομέας ενισχύει και τη διεθνή ηγετική θέση της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας και διατηρεί τις θέσεις απασχόλησης στον κλάδο. Ανταγωνιστικότερες σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν επίσης στην υλοποίηση των θεμελιωδών δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της βιώσιμης ανάπτυξης και του αγώνα κατά της αλλαγής του κλίματος.

Κατά συνέπεια, η πρωτοβουλία εντάσσεται στην αναθεωρημένη στρατηγική για την ανάπτυξη και την απασχόληση.

## 2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

*Μέθοδοι διαβούλευσης που ακολουθήθηκαν, κύριοι τομείς που εξετάστηκαν και γενικά χαρακτηριστικά των συνομιλητών*

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

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

Δεδομένου ότι πρόκειται για πρωτοβουλία που ζητήθηκε από τους παράγοντες του τομέα, οι απαντήσεις ήταν όλες ευνοϊκές για την ανάληψη πρωτοβουλίας από την Επιτροπή. Διαφοροποιούνταν μεταξύ τους ως προς τη θέση τους σχετικά με τις διάφορες επιλογές. Η ανάλυση επιπτώσεων περιγράφει τις διάφορες επιλογές και τις θέσεις των διάφορων παραγόντων όσον αφορά τις επιλογές αυτές. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τις διάφορες απόψεις προκειμένου να διαμορφώσει την πρότασή της γύρω από δύο άξονες: αφενός τη δρομολόγηση των εργασιών οι οποίες είναι δυνατόν να αρχίσουν αμέσως, χωρίς να αναμένεται η τροποποίηση των σχετικών νομοθετημάτων, και αφετέρου την τροποποίηση της νομοθεσίας προκειμένου να καταστεί ασφαλές το νομικό πλαίσιο που παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη δικαιώματα και ευθύνες κατά τη διαδικασία έγκρισης θέσης σε χρήση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

#### • Απόκτηση και αξιοποίηση εμπειρογνωμοσύνης

##### Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

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

##### Μεθοδολογία που ακολουθήθηκε

Χρησιμοποιήθηκε ο οδηγός της Επιτροπής, SEC(2005)791, της 15<sup>ης</sup> Ιουνίου 2005, ο οποίος επικαιροποιήθηκε το έτος 2006.

##### Κυριότεροι οργανισμοί /εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στη διαβούλευση

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

##### Σύνθεση των απόψεων που λήφθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν

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

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ανατρέξουν στην ανάλυση επιπτώσεων.

##### Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για να τεθούν στη διάθεση του κοινού τα πορίσματα των εμπειρογνομόνων

Η ανάλυση των επιπτώσεων δημοσιεύεται στο Διαδίκτυο.

- **Ανάλυση επιπτώσεων**

Σενάριο αναφοράς: εφαρμογή απλώς της υφιστάμενης νομοθεσίας και επέμβαση μόνο σε περίπτωση καταγγελίας.

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

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

Η Επιτροπή προχώρησε σε ανάλυση επιπτώσεων εγγραφόμενη στο πρόγραμμα νομοθεσίας και εργασίας της Επιτροπής, για την οποία η έκθεση είναι διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html).

### 3) ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Περίληψη των προτεινόμενων μέτρων**

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

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

Στη συνέχεια, να καταστεί υποχρεωτική η εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης αδειών θέσης σε χρήση που έχουν ήδη εκδοθεί από κράτος μέλος. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, το τροχαίο υλικό που έχει ήδη αποτελέσει το αντικείμενο έγκρισης θέσης σε χρήση σε κάποιο κράτος μέλος προφανώς δεν πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο πρόσθετης πιστοποίησης σε άλλο κράτος μέλος παρά μόνο όσον αφορά τις επιπλέον συμπληρωματικές απαιτήσεις που απορρέουν, π.χ., από χαρακτηριστικά του τοπικού δικτύου. Πρέπει ωστόσο να επικαιροποιηθεί ταυτόχρονα ο κανονισμός σύστασης του Οργανισμού προκειμένου να διευκρινιστούν τα νέα καθήκοντα που ανατίθενται στον Οργανισμό.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 71

- **Αρχή της επικουρικότητας**

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

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

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

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

Η αρχή της εδαφικότητας των αδειών θέσης σε χρήση αποτελεί το αντικείμενο των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και τη σιδηροδρομική ασφάλεια και καμία δράση μόνο σε εθνικό επίπεδο δε θα ήταν δυνατόν να οδηγήσει στην επίτευξη του στόχου που επιδιώκεται με την παρούσα πρόταση. Οι εθνικές αρχές ασφαλείας κινητοποιήθηκαν στο πλαίσιο ενός δικτύου υπό την αιγίδα του Οργανισμού· κατά συνέπεια, ο Οργανισμός είναι το καταλληλότερο κοινοτικό όργανο για την ανάπτυξη των προτεινόμενων στην παρούσα πρόταση μέτρων.

Η κατάρτιση του πίνακα αναφοράς με τους εθνικούς κανόνες, η έγκρισή του από την Επιτροπή και οι μελλοντικές αποφάσεις της Επιτροπής με τις οποίες θα καθορίζεται η ισοδυναμία ορισμένων εθνικών κανόνων αποτελούν τους πλέον διαφωτιστικούς δείκτες υλοποίησης των στόχων που επιδιώκονται με την παρούσα πρόταση.

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

Συνεπώς η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

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

λόγους:

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης που περιλαμβάνει:

- μία ανακοίνωση
- πρόταση σχετική με την τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΚ αριθ. 881/2004)
- πρόταση σχετική με τη συγχώνευση/αναδιατύπωση των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ)
- πρόταση σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια (2004/49/ΕΚ).

Οι προτάσεις καταρτίστηκαν με σκοπό την ελαχιστοποίηση των αναγκαίων τροποποιήσεων.

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

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενο μέσον: κανονισμός.

Άλλα μέσα δεν θα ήταν κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους:

Πρόκειται για τροποποίηση κανονισμού.

#### **4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ**

Για τον Οργανισμό είναι χαμηλότερη από 2,2 εκατ. € για την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια κατέρχεται κάτω του 0,5 εκατ. € (βλ. το συνημμένο δημοσιονομικό δελτίο).

#### **5) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

- **Απλούστευση**

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

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

Η πρόταση περιέχεται αυτούσια στο πρόγραμμα νομοθεσίας και εργασίας της

Επιτροπής με στοιχεία 2006/TREN/005.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

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

- **Λεπτομερής επεξήγηση της πρότασης, ανά κεφάλαιο ή ανά άρθρο**

1. Πιστοποίηση του υφιστάμενου τροχαίου υλικού (νέο άρθρο 8α)

Ο Οργανισμός καλείται να διευκολύνει τη διαδικασία πιστοποίησης του υφιστάμενου τροχαίου υλικού με την ανάπτυξη ενός εργαλείου αναφοράς το να οποίο επιτρέπει τον καθορισμό, για κάθε ελεγχθείσα παράμετρο, της αντιστοιχίας των εφαρμοζόμενων εθνικών κανόνων και με την παροχή ειδικών τεχνικών γνωμοδοτήσεων στο πλαίσιο συγκεκριμένων έργων.

2. Εθνικοί κανόνες (άρθρο 11)

Η κοινοποίηση εθνικών κανόνων προβλέπεται στο πλαίσιο των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα και της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Πρέπει συνεπώς να συγκριθούν, να ταξινομηθούν τα δύο αυτά σύνολα κανόνων και να παρουσιαστούν με συνεκτικό τρόπο στον Δικτυακό τόπο του Οργανισμού.

3. Κοινοποιημένοι οργανισμοί (άρθρο 13)

Μελέτη την οποία διενήργησε η Επιτροπή έδειξε ότι τα κριτήρια που πρέπει να ικανοποιούνται από τα κράτη μέλη για την κοινοποίηση των οργανισμών που είναι επιφορτισμένοι με τις διαδικασίες ελέγχου μπορούν να ερμηνευθούν με ιδιαίτερα ευρύ τρόπο. Είναι σημαντικό να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις τέτοιου είδους αποκλίσεων ερμηνείας και να εξακριβωθεί εάν οι αποκλίσεις αυτές δημιουργούν δυσχέρειες από πλευράς αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών συμμόρφωσης και δήλωσης «ΕΚ» ελέγχου.

4. Αξιολόγηση του διαλειτουργικού χαρακτήρα έργων που αποτελούν αντικείμενο κοινοτικής χρηματοδότησης (άρθρο 15)

Προβλέπεται ότι ο Οργανισμός προβαίνει σε αξιολόγηση, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ορισμένων αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης στον τομέα έργων υποδομής, με σκοπό να εξακριβώσει το «διαλειτουργικό» χαρακτήρα. Θα πρέπει να προβλεφθεί ότι ο Οργανισμός μπορεί επίσης να αξιολογεί τις αιτήσεις χρηματοδότησης σχετικά με το τροχαίο υλικό προκειμένου να είναι σε θέση να αποφαινεται για την συνεκτικότητα του συστήματος.

5. Σχέση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των κατόχων φορταμαξών (νέο άρθρο 16α)

Η έναρξη ισχύος της νέας σύμβασης COTIF 1999 εισήγαγε νέους κανόνες για τις συμβάσεις χρησιμοποίησης των οχημάτων και, ως εκ τούτου, επέφερε τη λήξη της παλαιάς συμφωνίας RIV μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Βάσει των νέων αυτών κανόνων, οι κάτοχοι δεν υποχρεούνται να καταχωρίζουν τις φορτάμαξες τους σε μία σιδηροδρομική επιχείρηση. Η οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να οριστεί η έννοια του κατόχου και να διευκρινιστούν οι σχέσεις μεταξύ των κατόχων και των επιχειρήσεων σιδηροδρόμων, κυρίως στον τομέα της συντήρησης. Ο Οργανισμός θα πρέπει να αξιολογήσει τη σχέση αυτή και, ενδεχομένως, να προβεί σε συστάσεις προς την Επιτροπή.

6. Πιστοποίηση του πληρώματος των αμαξοστοιχιών και των μηχανών (άρθρο 17)

Σε συνέχεια της θέσπισης της τρίτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, θα πρέπει να γίνει παραπομπή στην οδηγία για την πιστοποίηση του πληρώματος των αμαξοστοιχιών που είναι επιφορτισμένο με την ασφάλεια, γεγονός το οποίο συνεπάγεται τη διεκπεραίωση αρκετών καθηκόντων από τον Οργανισμό, από την ανάπτυξη των υποδειγμάτων αδειών και συμπληρωματικών βεβαιώσεων, μέχρι τη μελέτη για τη χρήση έξυπνων καρτών.

7. Καθήκοντα του Οργανισμού στον τομέα ERTMS (νέο άρθρο 21α)

Η ανάπτυξη και θέση σε λειτουργία του συστήματος ERTMS συνοδεύτηκαν, από την έγκριση της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, από πολλές πρωτοβουλίες όπως είναι η υπογραφή πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ της Επιτροπής και των διαφόρων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα, η συγκρότηση μιας διευθύνουσας επιτροπής για την υλοποίηση της εν λόγω συμφωνίας συνεργασίας, η έκδοση από την Επιτροπή ανακοίνωσης σχετικά με την εφαρμογή του ERTMS<sup>1</sup>, ο ορισμός ενός ευρωπαϊού συντονιστή<sup>2</sup> για το σχέδιο ERTMS, σχέδιο προτεραιότητας κοινοτικού ενδιαφέροντος, ο καθορισμός του ρόλου του οργανισμού ως αρχής του συστήματος στο πλαίσιο των διαφόρων ετήσιων προγραμμάτων εργασίας και η έγκριση της ΤΠΔ ελέγχου / χειρισμού και σηματοδότησης στον τομέα των συμβατικών σιδηροδρόμων<sup>3</sup>. Δεδομένης της αυξανόμενης σημασίας της συμβολής του Οργανισμού στον εν λόγω τομέα, ενδείκνυται να διευκρινιστούν τα καθήκοντά του στον παρόντα κανονισμό.

8. Συγκεκριμένα καθήκοντα (νέο άρθρο 21β)

Ο Οργανισμός διαθέτει ήδη σημαντικό αριθμό ειδικών εμπειρογνομόνων στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Συστήματος. Κρίνεται σκόπιμο να εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα μετά από αίτημα της Επιτροπής, ακόμα και εάν η αποστολή αυτή δεν προβλέπεται ρητά στον κανονισμό για τη σύσταση του Οργανισμού ή στο ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του. Η εν λόγω εξουσιοδότηση εξαρτάται ωστόσο από τη συμβατότητα του συγκεκριμένου καθήκοντος με την αποστολή του Οργανισμού, τη διαθεσιμότητα πιστώσεων

---

<sup>1</sup> EE .....  
<sup>2</sup> EE .....  
<sup>3</sup> EE .....

στον προϋπολογισμό και την τήρηση των λοιπών προτεραιοτήτων του Οργανισμού.

9. Ημερομηνία έγκρισης του προγράμματος εργασίας (άρθρο 25 παράγραφος 2)

Κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί η ημερομηνία έγκρισης του ετήσιου προγράμματος εργασίας προκειμένου να υπάρξει καλύτερος συγχρονισμός με τη διαδικασία λήψης απόφασης για τον προϋπολογισμό.

10. Ενημέρωση για τα αποτελέσματα των εργασιών του Οργανισμού (άρθρο 25 παράγραφος 3)

Κατά την εκπόνηση του προγράμματος εργασίας, θα πρέπει να προσδιοριστούν τα αναμενόμενα αποτελέσματα για κάθε δραστηριότητα, καθώς και ο αποδέκτης τους. Θα πρέπει επίσης να ενημερώνεται η Επιτροπή για τα τεχνικά αποτελέσματα κάθε δραστηριότητας, η δε ενημέρωση αυτή θα πρέπει να είναι ευρύτερη, από πλευράς περιεχομένου, της γενικής έκθεσης που απευθύνεται σε όλα τα όργανα.

11. Σύνοψη του διοικητικού συμβουλίου (άρθρο 26 παράγραφος 1)

Για πρακτικούς λόγους, κρίνεται σκόπιμο να οριστεί ένας αναπληρωτής και στην περίπτωση των παρατηρητών.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

**"Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ"**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής<sup>4</sup>,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου<sup>5</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>6</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>7</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup> ιδρύθηκε Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο οποίος καλείται να συμβάλει από τεχνικής απόψεως στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα. Λόγω των εξελίξεων στην κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της σιδηροδρομικής ασφάλειας, της εξέλιξης της αγοράς και της πείρας από τη λειτουργία του Οργανισμού και των σχέσεων του Οργανισμού με την Επιτροπή, είναι σκόπιμο να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και, ιδίως, να προστεθούν ορισμένα καθήκοντα.

---

<sup>4</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>5</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>6</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>7</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>8</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

- (2) Το άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>9</sup>, εισήγαγε κοινή διαδικασία έγκρισης της θέσης σε χρήση του τροχαίου υλικού. Στο πλαίσιο της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης, είναι αναγκαίο να διευκολυνθεί η λήψη έγκρισης θέσης σε χρήση σε ένα κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την πρώτη έγκριση, περιορίζοντας τα στοιχεία που μπορεί να εξετάσει η αρμόδια αρχή. Προς το σκοπό αυτό, το σύνολο των τεχνικών κανόνων και των κανόνων ασφαλείας που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να ταξινομηθούν σε τρεις ομάδες και να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της ταξινόμησης αυτής σε ένα έγγραφο αναφοράς. Ο Οργανισμός καλείται άρα να διευκολύνει την ταξινόμηση αυτή με τον καθορισμό, για κάθε παράμετρο που έχει εξακριβωθεί, την αντιστοιχία με τους εφαρμοζόμενους εθνικούς κανόνες και με την παροχή συγκεκριμένων τεχνικών γνωμοδοτήσεων στο πλαίσιο συγκεκριμένων έργων.
- (3) Οι εθνικοί κανόνες κοινοποιούνται στην Επιτροπή στο πλαίσιο της οδηγίας .../..EK (\*) [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος] και της οδηγίας 2004/49/EK. Το όριο ανάμεσα στα εν λόγω δύο σύνολα κανόνων δεν είναι σαφές στο βαθμό στον οποίο οι κανόνες για την ασφάλεια αφορούν εν μέρει τα υποσυστήματα τα οποία αποτελούν επίσης αντικείμενο κανόνων στον τομέα της διαλειτουργικότητας. Κρίνεται ως εκ τούτου σκόπιμο να συγκριθούν και να ταξινομηθούν τα δύο σύνολα κανόνων και να παρουσιαστούν με συνεκτικό τρόπο στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού.
- (4) Δυνάμει του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, ο Οργανισμός μπορεί να παρακολουθεί την ποιότητα των εργασιών των κοινοποιημένων από τα κράτη μέλη οργανισμών. Μελέτη που πραγματοποιήθηκε από την Επιτροπή έδειξε, ωστόσο, ότι τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την κοινοποίηση των οργανισμών αυτών μπορούν να ερμηνευθούν με πολύ ευρύ τρόπο. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών όσον αφορά την επιλογή των προς κοινοποίηση οργανισμών και των ελέγχων που πραγματοποιούν για να εξακριβώσουν την ικανοποίηση των κριτηρίων αυτών, είναι σημαντικό να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος τέτοιων αποκλίσεων ερμηνείας και να βεβαιωθεί ότι δεν δημιουργούν δυσχέρειες αναφορικά με την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης και τη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου των υποσυστημάτων. Είναι σκόπιμο άρα να προβλεφθεί η δυνατότητα να αναλάβει ο Οργανισμός συντονιστικό ρόλο στον εν λόγω τομέα, για παράδειγμα, πραγματοποιώντας αποστολές για τη συλλογή πληροφοριών.
- (5) Το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 προβλέπει ότι, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός αξιολογεί ορισμένες αιτήσεις κοινοτικής χρηματοδότησης για σχέδια κατασκευής σιδηροδρομικών έργων υποδομής, προκειμένου να εξακριβώσει το «διαλειτουργικό» χαρακτήρα. Κρίνεται σκόπιμο να διευρυνθεί η έννοια των «έργων υποδομής» για να μπορεί να αξιολογηθεί με τον τρόπο αυτό η συνοχή του συστήματος, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των έργων θέσης σε εφαρμογή του συστήματος ERTMS.

---

<sup>9</sup> EE L 164 της 30.4.2004, σ. Διορθωμένη έκδοση στην EE L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

- (6) Μετά τις διεθνείς εξελίξεις, και ειδικότερα την έναρξη ισχύος της νέας σύμβασης COTIF του 1999, κρίνεται σκόπιμο να ζητηθεί από τον Οργανισμό να αξιολογήσει τη σχέση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των κατόχων τροχαίου υλικού, κυρίως στον τομέα της συντήρησης, και να διατυπώσει συστάσεις, εφόσον είναι αναγκαίο. Το καθήκον αυτό εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο των εργασιών του για την πιστοποίηση των συνεργειών συντήρησης.
- (7) Σε συνέχεια της θέσπισης της τρίτης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>10</sup>, θα πρέπει να γίνει παραπομπή στην οδηγία .../..ΕΚ (\*) [οδηγία για την πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών που είναι επιφορτισμένο με την ασφάλεια], γεγονός το οποίο συνεπάγεται διεκπεραίωση αρκετών καθηκόντων από τον Οργανισμό.
- (8) Η ανάπτυξη και η θέση σε λειτουργία του συστήματος ERTMS συνοδεύτηκαν, από τη θέσπιση της δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, από πολλές πρωτοβουλίες όπως είναι η υπογραφή πρωτοκόλλου συμφωνίας μεταξύ της Επιτροπής και των διαφόρων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα: η συγκρότηση μιας διευθύνουσας επιτροπής για την υλοποίηση της εν λόγω συμφωνίας συνεργασίας, η έκδοση ανακοίνωσης από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του ERTMS<sup>11</sup>, ο ορισμός, με τη απόφαση ....<sup>12</sup>, ευρωπαϊού συντονιστή για το σχέδιο ERTMS, σχέδιο προτεραιότητας κοινοτικού ενδιαφέροντος: ο καθορισμός του ρόλου του οργανισμού ως αρχής του συστήματος στο πλαίσιο των διαφόρων αιτήσεων προγραμμάτων εργασίας και η έγκριση της ΤΠΔ ελέγχου / χειρισμού και σηματοδότησης στον τομέα των συμβατικών σιδηροδρόμων<sup>13</sup>. Δεδομένης της αυξανόμενης σημασίας της συμβολής του Οργανισμού στον εν λόγω τομέα, ενδείκνυται να διευκρινιστούν τα καθήκοντά του.
- (9) Ο Οργανισμός διαθέτει ήδη σημαντικό αριθμό ειδικών εμπειρογνομόνων στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Συστήματος. Κρίνεται άρα σκόπιμο να μπορεί ο Οργανισμός να εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα μετά από αίτηση της Επιτροπής, υπό τον όρο τα καθήκοντα είναι συμβατά με την αποστολή του Οργανισμού, τη διαθεσιμότητα πιστώσεως στον προϋπολογισμό και την τήρηση των λοιπών προτεραιοτήτων του Οργανισμού.
- (10) Κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί η ημερομηνία έγκρισης του ετήσιου προγράμματος εργασίας του Οργανισμού, προκειμένου να υπάρξει καλύτερος συγχρονισμός με τη διαδικασία λήψης απόφασης για τον προϋπολογισμό.
- (11) Κατά την εκπόνηση του προγράμματος εργασίας του Οργανισμού θα πρέπει να προσδιοριστεί ο στόχος κάθε δραστηριότητας, καθώς και ο αποδέκτης της. Θα πρέπει επίσης να ενημερώνεται η Επιτροπή για τα τεχνικά αποτελέσματα κάθε δραστηριότητας, η δε ενημέρωση αυτή πρέπει να είναι ευρύτερη της γενικής έκθεσης που απευθύνεται σε όλα τα όργανα.

---

<sup>10</sup>

<sup>11</sup> EE .....

<sup>12</sup> EE .....

<sup>13</sup> EE .....

- (12) Δεδομένου ότι ο κύριος στόχος της σχεδιαζόμενης ενέργειας, δηλαδή η επέκταση της αποστολής του Οργανισμού προκειμένου να προβλεφθεί η συμμετοχή του στην απλούστευση της κοινοτικής διαδικασίας πιστοποίησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, δεν μπορεί να υλοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και άρα, λόγω της διάστασης της ενέργειας, είναι προτιμότερο αυτή να υλοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, βάσει του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8α:

*«Άρθρο 8 α*

Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

1. Ο Οργανισμός διευκολύνει την αποδοχή από τα κράτη μέλη του τροχαίου υλικού το οποίο έχει τεθεί σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στις παραγράφους 2 έως 5.
2. Ο Οργανισμός εκπονεί σταδιακά ένα έγγραφο αναφοράς το οποίο επιτρέπει την αντιστοίχιση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη στον τομέα της θέσης σε χρήση του τροχαίου υλικού. Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει, για κάθε μία από τις παραμέτρους που αναφέρονται στο παράρτημα VI της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, τους εθνικούς κανόνες κάθε κράτους μέλους, καθώς και την ομάδα που έχει προσδιοριστεί στο προαναφερθέν παράρτημα, στην οποία ανήκουν οι κανόνες αυτοί. Οι εν λόγω κανόνες, περιλαμβάνουν εκείνους που κοινοποιούνται στο πλαίσιο του άρθρου 16 παράγραφος 3 της οδηγίας .../.../ΕΚ [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος], εκείνους που κοινοποιούνται ως αποτέλεσμα της έγκρισης των ΤΠΔ (ειδικές περιπτώσεις, ανοικτά σημεία, παρεκκλίσεις) και εκείνους που κοινοποιούνται στο πλαίσιο του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.
3. Με τη συνεργασία των εθνικών αρχών ασφάλειας που καθιερώνεται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 5, και για να μειωθούν προοδευτικά οι εθνικοί κανόνες στην ομάδα Β, ο Οργανισμός επικαιροποιεί σε τακτά χρονικά διαστήματα το έγγραφο αναφοράς και το διαβιβάζει στην Επιτροπή. Η πρώτη έκδοση του εγγράφου παραδίδεται στην Επιτροπή το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

4. Στον Οργανισμό είναι δυνατόν να προσφύγουν οι εθνικές αρχές ασφαλείας, στο πλαίσιο των ενεργειών σε απάντηση αίτησης έγκρισης για τη θέση σε χρήση του τροχαίου υλικού, ή η Επιτροπή, προκειμένου να διατυπώσει τεχνικές γνώμες όσον αφορά:
- α) την ισοδυναμία των τεχνικών κανόνων για μία ή περισσότερες παραμέτρους·
  - β) αίτημα παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών, ανάλυσης κινδύνου ή δοκιμής ή/και κάθε αποτελέσματος τέτοιου αιτήματος·
  - γ) την αιτιολόγηση άρνησης έγκρισης.

---

ΕΕ... »

- (2) Στο άρθρο 11 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

« 4. Ο Οργανισμός καθορίζει, σε συμφωνία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή, τις πρακτικές λεπτομέρειες κοινοποίησης των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.»

- (3) Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

*« Άρθρο 13*

#### Κοινοποιημένοι οργανισμοί

Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών ως προς τους κοινοποιημένους οργανισμούς που ορίζουν, ο Οργανισμός δύναται, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, να εξακριβώνει εάν πληρούνται τα κριτήρια για την κοινοποίηση των οργανισμών αυτών, που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της οδηγίας .../..ΕΚ (\*) [η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος], και να αξιολογεί την ποιότητα των εργασιών των κοινοποιημένων οργανισμών. Υποβάλλει, εφόσον χρειάζεται, τη γνώμη του στην Επιτροπή.»

- (4) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

*« Άρθρο 15*

#### Διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος

Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός εξετάζει, από άποψη διαλειτουργικότητας, κάθε έργο ανακαίνισης, αναβάθμισης ή κατασκευής που έχουν ως αντικείμενο το σιδηροδρομικό σύστημα, για το οποίο υποβάλλεται αίτηση κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης. Ο Οργανισμός διατυπώνει γνώμη για τη συμμόρφωση του σχεδίου με τις αντίστοιχες ΤΠΔ εντός προθεσμίας που συμφωνείται με την Επιτροπή, ανάλογα με τη σημασία του έργου και των διαθέσιμων πόρων. Για τη γνώμη αυτή λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 7 της οδηγίας .../..ΕΚ (\*) [η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος].»

- (5) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 16α:

*« Άρθρο 16 α*

**Σχέση μεταξύ κατόχων φορταμαξών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων**

Εντός ενός έτους από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός αξιολογεί τη σχέση μεταξύ κατόχων φορταμαξών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς το θέμα της συντήρησης, σε συμφωνία με το άρθρο 14β της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Εντός της ίδιας προθεσμίας, ο Οργανισμός υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή, στην οποία διατυπώνει, εφόσον είναι αναγκαίο, συστάσεις για τη θέση σε εφαρμογή ενός προαιρετικού ή υποχρεωτικού συστήματος πιστοποίησης των κατόχων φορταμαξών.

Η αξιολόγηση του Οργανισμού αφορά κυρίως τις ακόλουθες πτυχές:

- α) την ικανότητα του κατόχου, από πλευράς οργάνωσης, προσωπικού και υλικού να εξασφαλίσει τη συντήρηση των τύπων των φορταμαξών που διαχειρίζεται·
- β) την κατοχή των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για τις σκοπούμενες δραστηριότητες συντήρησης (κυρίως τους φακέλους και τα σχέδια συντήρησης)·
- γ) την κατοχή των αναγκαίων μέσων για την παρακολούθηση και επίβλεψη της κατάστασης των φορταμαξών.»

- (6) Το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

- (α) Ο τίτλος και η παράγραφος 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 17*

**Πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και επαγγελματική επάρκεια**

1. Ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις όσον αφορά τον καθορισμό κοινών κριτηρίων για τον ορισμό της επαγγελματικής επάρκειας και την αξιολόγηση του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού συστήματος. Ενεργώντας με τον τρόπο αυτό, λαμβάνει υπόψη τα κριτήρια και τις προτεραιότητες της οδηγίας .../..ΕΚ [η οδηγία για την πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών]<sup>14</sup>. Ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τους εκπροσώπους των κοινωνικών εταίρων σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που προβλέπονται στο άρθρο 4.»

---

<sup>14</sup> Να εξακριβωθεί ο τίτλος και η παραπομπή μετά την έγκριση της τρίτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

(β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

« 4. Ο Οργανισμός συμβάλλει στη θέση σε εφαρμογή της οδηγίας .../..ΕΚ [η οδηγία για την πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών] αναλαμβάνοντας όλες τις αποστολές που του ανατίθενται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.»

(7) Το άρθρο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« Άρθρο 18

#### Καταχώριση του τροχαίου υλικού

Ο Οργανισμός καταρτίζει και συνιστά στην Επιτροπή τυποποιημένο έντυπο για την αίτηση καταχώρισης, καθώς και για τις κοινές προδιαγραφές του εθνικού μητρώου οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας .../..ΕΚ [η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος].»

(8) Το άρθρο 19 τροποποιείται ως εξής.

(α) Στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) οι τεχνικοί κανόνες που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 16 παράγραφος 3 και του άρθρου 17 παράγραφος 2 της οδηγίας .../..ΕΚ [η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος].»

(β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

« 5. Οι βάσεις δεδομένων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου και του άρθρου 11 παρουσιάζουν μεταξύ τους συνοχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τους εθνικούς κανόνες.»

(9) Το κεφάλαιο 4 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Το τίτλος του κεφαλαίου 4 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ»

(10) Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 21 α και 21 β:

«Άρθρο 21 α

#### ERTMS

1. Ο Οργανισμός αναλαμβάνει το ρόλο της αρχής του συστήματος στο πλαίσιο της ανάπτυξης και της εγκατάστασης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κίνησης, ονομαζόμενου «ERTMS». Προς το σκοπό αυτό, αναλαμβάνει τα καθήκοντα που περιγράφονται στις παραγράφους 2 έως 5.
2. Ο Οργανισμός θεσπίζει διαδικασία διαχείρισης των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές των προδιαγραφών του συστήματος ERTMS.

3. Ο Οργανισμός στηρίζει τις εργασίες της Επιτροπής στο θέμα της μετάβασης προς το ERTMS και συντονισμού των εργασιών εγκατάστασης του ERTMS κατά μήκος των διευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.
4. Ο Οργανισμός εποπτεύει, σε συνεργασία με τους κοινοποιημένους οργανισμούς και τις εθνικές αρχές ασφαλείας, την εφαρμογή των διαδικασιών ελέγχου «ΕΚ» και θέσης σε χρήση στο πλαίσιο ειδικών έργων, κυρίως προκειμένου να αξιολογηθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ υποδομών και τροχαίου υλικού που έχουν εξοπλιστεί από διαφορετικούς κατασκευαστές. Κατά περίπτωση, ο Οργανισμός συνιστά στην Επιτροπή τα ενδεδειγμένα μέτρα.
5. Ο Οργανισμός αναπτύσσει στρατηγική διαχείρισης των διαφόρων εκδόσεων του ERTMS προκειμένου να εξασφαλιστεί η τεχνική και λειτουργική συμβατότητα μεταξύ υποδομών και τροχαίου υλικού που έχουν εξοπλιστεί με διαφορετικές εκδοχές.

#### *Άρθρο 21 β*

#### Λοιπά καθήκοντα

Ο Οργανισμός εκτελεί, σε συμφωνία με την Επιτροπή ή κατόπιν αιτήματός της, κάθε συγκεκριμένη αποστολή η οποία συνάδει με τους στόχους που περιγράφονται στο άρθρο 1, ακόμα και εάν η αποστολή αυτή δεν προβλέπεται ρητά στον παρόντα κανονισμό ή στο πρόγραμμα εργασίας που περιλαμβάνεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχείο γ).»

(11) Το άρθρο 25 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην παράγραφο 2, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«γ) εγκρίνει, μέχρι τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους, και αφού λάβει υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής, το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού για το επόμενο έτος και το διαβιβάζει στα κράτη μέλη, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή. Το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού της Κοινότητας. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δηλώσει, εντός δεκαπέντε ημερών από την ημερομηνία έγκρισης του προγράμματος εργασιών, ότι διαφωνεί με το πρόγραμμα, το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει το πρόγραμμα και το εγκρίνει εντός δύο μηνών, ενδεχομένως με τροποποιήσεις, σε δεύτερη ανάγνωση, είτε με πλειοψηφία δύο τρίτων, συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων της Επιτροπής, είτε με ομοφωνία των αντιπροσώπων των κρατών μελών.»

(β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού προσδιορίζει, για κάθε δραστηριότητα, τους επιδιωκόμενους στόχους. Γενικά, κάθε δραστηριότητα ή/και κάθε αποτέλεσμα αποτελεί αντικείμενο έκθεσης που διαβιβάζεται στην Επιτροπή.»

(12) Στο άρθρο 26, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος και από τέσσερις αντιπροσώπους που ορίζει η Επιτροπή, καθώς και από έξι αντιπροσώπους άνευ δικαιώματος ψήφου, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις ακόλουθες κατηγορίες:

- α) τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
- β) τους διαχειριστές της υποδομής,
- γ) τη σιδηροδρομική βιομηχανία,
- δ) τις συνδικαλιστικές οργανώσεις,
- ε) τους επιβάτες,
- στ) τους πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Για καθεμιά από τις εν λόγω κατηγορίες, η Επιτροπή ορίζει ένα αντιπρόσωπο και ένα αναπληρωτή βάσει ενός καταλόγου τεσσάρων ονομάτων που υποβάλλεται από τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές οργανώσεις τους.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και οι αναπληρωτές τους, ορίζονται με βάση την πείρα και την κατοχή των απαραίτητων γνώσεων.»

(13) Στο άρθρο 36, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Ο Οργανισμός είναι ανοικτός στη συμμετοχή των ευρωπαϊκών χωρών και των χωρών τις οποίες αφορά η ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας<sup>15</sup>, οι οποίες έχουν συνάψει με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα συμφωνίες που προβλέπουν την υιοθέτηση και εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου από τις χώρες αυτές στον τομέα που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό.»

## *Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---

<sup>15</sup> Παραπομπή στην ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 373 τελικό της 12.5.2004.

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

### **1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:**

Πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Η πρόταση αποτελεί μέρος συνόλου που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει:

- μία ανακοίνωση
- πρόταση σχετικά με τη συγχώνευση/αναδιατύπωση των οδηγιών για τη σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα (96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ)
- πρόταση σχετική με την τροποποίηση της οδηγίας για τη σιδηροδρομική ασφάλεια (2004/49/ΕΚ)
- περίληψη της έκθεσης για την ανάλυση επιπτώσεων.

### **2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ/ΠΒΔ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ/ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ)**

Τίτλος 06: Ενέργεια και μεταφορές.

Κεφάλαιο προϋπολογισμού 06 02: Εσωτερικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές.

### **3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ**

#### **3.1. Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές ΒΑ)), περιλαμβανομένων των ονομασιών τους:**

Θέση προϋπολογισμού 06 02 08 01 – Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων – επιδότηση με βάση τους τίτλους I και II (διοικητικές δαπάνες)

Θέση προϋπολογισμού 06 02 08 02 – Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων – επιδότηση με βάση τον τίτλο III (λειτουργικές δαπάνες)

#### **3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης:**

Επειδή ορισμένες εργασίες είναι συνεχιζόμενες, η διάρκεια δεν περιορίζεται.

### 3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά:

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψηφίων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
06.020801	ΜΥΔ	ΔΠ <sup>16</sup>	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Αριθ. 3 Εσωτερικές πολιτικές (2000-2006) / Αριθ. 1 <sup>α</sup> Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση (2007-2013)
06.020802	ΝΥΔ	ΔΠ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Αριθ. 3 Εσωτερικές πολιτικές (2000-2006) / Αριθ. 1 <sup>α</sup> Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση (2007-2013)

## 4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

### 4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ. ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.	Έτος $n$ <sup>17</sup>	$n + 1$	$n + 2$	$n + 3$	$n + 4$	$n + 5$ και επόμενα	Σύνολο
---------------	-------------	------------------------	---------	---------	---------	---------	---------------------	--------

Επιχειρησιακές δαπάνες<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Διαχωριζόμενες πιστώσεις

<sup>17</sup> Το έτος  $n$  είναι το πρώτο έτος εφαρμογής των τροποποιήσεων που επέρχονται με το παρόν νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο, δηλαδή το πρώτο έτος μετά την έγκριση των τροποποιήσεων αυτών από τους δύο κλάδους της δημοσιονομικής αρχής.

<sup>18</sup> Δαπάνες εκτός κεφαλαίου xx 01 του σχετικού τίτλου xx.

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.

**Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>19</sup>**

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4.	c							
--------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

**ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ**

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		a + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.
Πιστώσεις πληρωμών		b + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.

**Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>20</sup>**

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5.	d							δ.α.
Διοικητικές δαπάνες εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6.	e							

**Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης**

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		a + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		b + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	δ.α.

**Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση**

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (διευκρινίζεται ποίους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές εάν προβλέπεται ότι περισσότεροι οργανισμοί θα συμμετάσχουν στη συγχρηματοδότηση):

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

<sup>19</sup> Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του τίτλου xx.

<sup>20</sup> Δαπάνες κεφαλαίου xx 01, εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		Έτος n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 και επό- μενα	Σύνολο
.....	στ							
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης συγχρηματοδότησης της	a + c + d + e + f							

4.1.2. Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

- Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.
- Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.
- Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας<sup>21</sup> (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

- Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα
- Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

εκατ. ευρώ (με ένα δεκαδικό ψηφίο)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα	Πριν τη δράση [Έτος n - 1]	Κατάσταση μετά τη δράση							
			[Έτο ς n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] <sup>22</sup>		
	a) Έσοδα σε απόλυτες τιμές									
	b) Μεταβολή εσόδων	Δ								

<sup>21</sup> Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

<sup>22</sup> Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

**4.2. Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΙΠΑ) (περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.**

<b>Ετήσιες ανάγκες</b>	<b>Έτος n</b>	<b>n + 1</b>	<b>n + 2</b>	<b>n + 3</b>	<b>n + 4</b>	<b>n + 5 και επόμε να</b>
Σύνολο ανθρώπινων πόρων						

Η έγκριση της πρόσθετης νομοθετικής πρότασης δεν θα έχει επίπτωση στο προσωπικό της ΓΔ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ που εποπτεύει τις εργασίες του Οργανισμού.

## **5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ**

### **5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα**

Οι νέες δραστηριότητες οι προβλεπόμενες για τον Οργανισμό είναι αναγκαίες βραχυπρόθεσμα, τόσο στον τομέα της αμοιβαίας αναγνώρισης μηχανών όσο και στον τομέα της πιστοποίησης μηχανοδηγών.

Όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση μηχανών, ο Οργανισμός καλείται να διευκολύνει τη διαδικασία πιστοποίησης υφιστάμενου τροχαίου υλικού, αναπτύσσοντας εργαλείο αναφοράς που θα παρέχει τη δυνατότητα διαπίστωσης, για κάθε επαληθευόμενη παράμετρο, της αντιστοιχίας ισχυόντων εθνικών κανόνων και παρέχοντας συγκεκριμένες τεχνικές γνώμες στο πλαίσιο συγκεκριμένων έργων.

Σε συνέχεια της έγκρισης της τρίτης σιδηροδρομικής δέσμης<sup>23</sup>, η οδηγία για την πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών που είναι επιφορτισμένο με την ασφάλεια<sup>24</sup> περιλαμβάνει πολυάριθμες εργασίες που πρέπει να εκτελούνται από τον Οργανισμό, από την εκπόνηση υποδειγμάτων συμπληρωματικών αδειών και πιστοποιητικών μέχρι τη μελέτη που αφορά τη χρησιμοποίηση καρτών με μικροκυκλώματα.

### **5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργεια**

Υψηλή προστιθέμενη αξία χάρη στη χρησιμοποίηση μηχανισμού και ειδικευμένου προσωπικού ήδη εν μέρει διαθέσιμων καθώς και μεθόδων που έχουν ήδη αποδείξει την αξία τους (π.χ. χρησιμοποίηση δικτύου εθνικών αρχών για την ασφάλεια που ήδη υφίστανται και λειτουργούν).

<sup>23</sup> EE .....

<sup>24</sup> EE ..... και επαλήθευση του τίτλου

### 5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Επιχειρησιακός στόχος αριθ. 1: αμοιβαία αναγνώριση μηχανών σιδηροδρόμου (κύριος στόχος της παρούσας δέσμης):

- Στόχος: αύξηση του πλήθους εθνικών κανόνων που αποτελούν το αντικείμενο αμοιβαίας αναγνώρισης
- Αποτέλεσμα: μείωση της έκτασης διαδικασιών έγκρισης για μηχανές
- Δείκτης: πλήθος μηχανών που τίθενται σε λειτουργία εκτός του κράτους καταγωγής

Επιχειρησιακός στόχος αριθ. 2: πιστοποίηση μηχανοδηγών (τρίτη σιδηροδρομική δέσμη)

- Στόχος και αποτέλεσμα: εκπόνηση υποδειγμάτων αδειών και προδιαγραφές για μητρώα
- Δείκτης: πλήθος μηχανοδηγών πιστοποιημένων σύμφωνα με την οδηγία για την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης αμαξοστοιχιών

Επιχειρησιακός στόχος αριθ. 3: διάφορα καθήκοντα

Παραπομπή στο σημείο 8.2.2

### 5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

#### **X Κεντρική διαχείριση**

άμεσα από την Επιτροπή

**X** έμμεσα με ανάθεση σε:

εκτελεστικούς οργανισμούς,

**X** οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού,

εθνικούς δημόσιους οργανισμούς / οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας.

**Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση**

με τα κράτη μέλη

με τρίτες χώρες

**Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (διευκρινίστε)**

## **6. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

### **6.1. Σύστημα ελέγχου**

Κάθε έτος το έργο του ΕΟΣ παρακολουθείται και αξιολογείται στην ετήσια γενική έκθεση (για το προηγούμενο έτος) και στο πρόγραμμα εργασίας (για το επόμενο έτος). Τα δύο αυτά έγγραφα εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού και διαβιβάζονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και τα κράτη μέλη.

### **6.2. Αξιολόγηση**

#### *6.2.1. Εκ των προτέρων*

Κατά την προνομοθετική διαβούλευση συζητήθηκαν και αξιολογήθηκαν με τους αντιπροσώπους των κρατών μελών καθώς και με τις οργανώσεις αντιπροσώπων του τομέα διάφορες επιλογές. Επίσης ζητήθηκε η γνώμη του οργανισμού. Στον ιστότοπο της Επιτροπής υπάρχει εξαιρετικά λεπτομερής έκθεση ανάλυσης επιπτώσεων, περίληψη της οποίας επισυνάπτεται στην παρούσα πρόταση.

#### *6.2.2. Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)*

Το Σεπτέμβριο έτους 2006 πραγματοποιήθηκε διαχειριστικός έλεγχος του Οργανισμού και κατά το χρόνο σύνταξης της παρούσας πρότασης προετοιμάζονται διορθωτικά μέτρα.

#### *6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων*

Επιπλέον των επαληθεύσεων και του διαχειριστικού ελέγχου που προβλέπονται από τον Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Καταπολέμηση της Απάτης (OLAF) και το Ελεγκτικό Συνέδριο, το άρθρο 43 του κανονισμού για τον Οργανισμό προβλέπει αξιολόγηση του Οργανισμού (αποτελέσματα, μέθοδοι εργασίας) από την Επιτροπή πέντε έτη μετά τη συγκρότησή του, δηλαδή περί το έτος 2010.

## **7. ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ**

Ο Εκτελεστικός Διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού. Κάθε έτος υποβάλλει για το προηγούμενο έτος στην Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συνέδριο και το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού λεπτομερείς λογαριασμούς, όπου εμφανίζονται τα έσοδα και οι δαπάνες. Επιπλέον, ο εσωτερικός ελεγκτής της Επιτροπής έχει τους ίδιους όρους εντολής όσον αφορά τον ΕΟΣ όπως για τις υπόλοιπες υπηρεσίες της Επιτροπής ενώ ο Οργανισμός διαθέτει εσωτερικό σύστημα ελέγχου ανάλογο με εκείνο της Επιτροπής.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25<sup>ης</sup> Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), και η διοργανική συμφωνία της 25<sup>ης</sup> Μαΐου 1999 σχετικά με εσωτερικές έρευνες διεξαγόμενες από τον OLAF ισχύουν χωρίς περιορισμό για τον ΕΟΣ.

## 8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

### 8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

(ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος n <sup>25</sup>		Έτος n + 1		Έτος n + 2		Έτος n + 3		Έτος n + 4		Έτος n + 5 και επόμενα		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>26</sup> (αμοιβαία αναγνώριση τροχαίου υλικού)																
ΣΥΝΟΛΟ				1,18		1,68		1,18		1,18		1,18		0,185		
Τίτλος I				0,488		0,488		0,488		0,488		0,488		0,122		
Τίτλος II				0,052		0,052		0,052		0,052		0,052		0,013		
Τίτλος III				0,64		1,14		0,64		0,64		0,64		0,05		
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ																

<sup>25</sup> Το έτος *n* είναι το πρώτο έτος εφαρμογής των τροποποιήσεων που επέρχονται με το παρόν νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο, δηλαδή το πρώτο έτος μετά την έγκριση των τροποποιήσεων αυτών από τους δύο κλάδους της δημοσιονομικής αρχής.

<sup>26</sup> Όπως περιγράφεται στα τμήματα 5.3 και 8.2.2.

αριθ.2 (πιστοποίηση μηχανοδηγών)																	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>				0,37		0,37		0,37		0,37		0,37				0,160	
<b>Τίτλος Ι</b>				0,244		0,244		0,244		0,244		0,244				0,122	
<b>Τίτλος ΙΙ</b>				0,026		0,026		0,026		0,026		0,026				0,013	
<b>Τίτλος ΙΙΙ</b>				0,1		0,1		0,1		0,1		0,1				0,025	
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 3 (λοιπά καθήκοντα)																	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>				0,135		0,135		0,135		0,135		0,135				0,135	
<b>Τίτλος Ι</b>				0,122		0,122		0,122		0,122		0,122				0,122	
<b>Τίτλος ΙΙ</b>				0,013		0,013		0,013		0,013		0,013				0,013	
<b>Τίτλος ΙΙΙ</b>																	
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>				1,685		2,185		1,685		1,685		1,685				0,48	

## 8.2. Διοικητικές δαπάνες

### 8.2.1.a. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων (ΓΔ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ)

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους ( <b>αριθμός θέσεων/ΠΠΑ</b> )					
		Έτος n	Έτος n + 1	Έτος n + 2	Έτος n + 3	Έτος n + 4	Έτος n + 5
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Προσωπικό <sup>28</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02							
Λοιπό προσωπικό <sup>29</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 04/05							
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>							

Η έγκριση της παρούσας νομοθετικής πρότασης δεν θα έχει επίπτωση στο προσωπικό της ΓΔ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ που εποπτεύει τις εργασίες του Οργανισμού.

### 8.2.1.b. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων (ΕΟΣ)

Σύμφωνα με τον πίνακα δύναμης όπως δίδεται στο προσχέδιο του προϋπολογισμού έτους 2007, για τα έτη από n έως n+4 πρέπει να προστεθούν 7 επιπλέον θέσεις AD8 και για τα έτη n+5 και επόμενα, 1 επιπλέον θέση AD8. Οι επιπλέον αυτές θέσεις δικαιολογούνται στη συνέχεια.

### 8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

Προσοχή, στη συνέχεια περιγράφονται τα καθήκοντα του Οργανισμού και όχι τα καθήκοντα της ΓΔ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Ε2 που θα ασχολείται με την εποπτεία των εργασιών του Οργανισμού.

#### Επιχειρησιακός στόχος 1: αμοιβαία αναγνώριση τροχαίου υλικού

- Ανάπτυξη του εργαλείου αναφοράς όπου περιέχονται όλοι οι εθνικοί κανόνες που ισχύουν για το τροχαίο υλικό
- Ταξινόμηση και σύγκριση των κανόνων αυτών

<sup>27</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

<sup>28</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

<sup>29</sup> Των οποίων το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς.

- Συντονισμός εργασιών του δικτύου εθνικών αρχών για τη μείωση του πλήθους εθνικών κανόνων
- Δημοσίευση του πίνακα αντιστοιχίας των εθνικών κανόνων
- Εκπόνηση τεχνικών γνωμών κατόπιν αιτήματος των εθνικών αρχών για την ασφάλεια και της Επιτροπής
- Προετοιμασία σύστασης με σκοπό την έκδοση αποφάσεων της Επιτροπής για τη μείωση του πλήθους εθνικών κανόνων και την αύξηση του πλήθους κανόνων που αποτελούν το αντικείμενο αμοιβαίας αναγνώρισης.

Για τον υπόψη επιχειρησιακό στόχο πρέπει να υπολογίζονται:

- 4 επιπλέον ειδικοί για την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια 1 ανά έτος. Ένας ειδικός Α8 κοστίζει κατά μέσο όρο 0,122 εκατ. ευρώ με βάση τον τίτλο Ι και 0,013 εκατ. ευρώ με βάση τον τίτλο ΙΙ
- Επιπλέον, πρέπει να υπολογίζονται για την ομάδα εργασίας 100.000 ευρώ ετησίως κατά την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια 50.000 ευρώ ετησίως (τίτλος ΙΙΙ)
- Για τις μεταφράσεις μέρους των εθνικών κανόνων πρέπει να υπολογίζονται 540.000 ευρώ ετησίως για την πρώτη πενταετία (τίτλος ΙΙΙ)
- Επίσης, το δεύτερο έτος πρέπει να αναπτυχθεί ειδικό υλικό/λογισμικό κόστους 500.000 ευρώ (τίτλος ΙΙΙ).

#### Επιχειρησιακός στόχος 2: πιστοποίηση μηχανοδηγών (τρίτη σιδηροδρομική δέσμη)

- Συστάσεις για τα υποδείγματα εναρμονισμένων συμπληρωματικών αδειών και πιστοποιητικών
- Συστάσεις για τους κοινοτικούς κώδικες στις κατηγορίες αδειών
- Σχέδιο προδιαγραφών σχετικών με τα μητρώα μηχανοδηγών
- Συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών με σκοπό την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των μητρώων
- Έκθεση για τους υπόλοιπους υπαλλήλους που ασκούν καθήκοντα καθοριστικά για την ασφάλεια
- Έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας
- Έκθεση σχετικά με τη χρησιμοποίηση καρτών με μικροκυκλώματα

Για το στόχο αυτό πρέπει να υπολογίζονται:

- δύο επιπλέον ειδικοί την πρώτη πενταετία και στη συνέχεια ένας ειδικός ανά έτος (τίτλοι Ι και ΙΙ).

- Επιπλέον, πρέπει να υπολογίζονται 100.000 ευρώ ετησίως την πρώτη πενταετία (50.000 ευρώ για την ομάδα εργασίας, 50.000 ευρώ για τις μελέτες) και στη συνέχεια 25.000 ευρώ ετησίως για την ομάδα εργασίας (τίτλος ΙΙΙ).

#### Επιχειρησιακός στόχος 3: λοιπά καθήκοντα

- Καθήκοντα συνδεδεμένα με το ERTMS: αρχή για το σύστημα, διαχείριση προδιαγραφών, διαχείριση της συνύπαρξης διαφόρων εκδοχών στο δίκτυο, υποστήριξη στο συντονισμό της εξάπλωσης του ERTMS στους σιδηροδρομικούς άξονες
- Ανάπτυξη κοινοτικών κριτηρίων για την πιστοποίηση κατόχων αμαξών στο πλαίσιο της συνέχισης των εργασιών για την πιστοποίηση συνεργείων συντήρησης
- Εκπόνηση οδηγού για την τήρηση μητρώων σχετικών με τις υποδομές και το τροχαίο υλικό
- Κ.λπ.

Για τις εργασίες αυτές πρέπει να υπολογίζεται ένας ειδικός ετησίως επιπλέον των διαθέσιμων πόρων (τίτλοι Ι και ΙΙ).

#### 8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης)

Προσοχή: πρόκειται για το προσωπικό της ΓΔ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ E2 που θα εποπτεύει τις σχετικές δραστηριότητες του Οργανισμού. Χ θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν

- Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- Θέσεις προς αναδιάταξη με χρησιμοποίηση υφιστάμενων πόρων στη σχετική υπηρεσία (εσωτερική αναδιάταξη)
- Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n, αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

#### 8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος n	Έτος n + 1	Έτος n + 2	Έτος n + 3	Έτος n + 4	Έτος n + 5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
<b>1. Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)</b>							

Εκτελεστικοί Οργανισμοί <sup>30</sup>							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							
- Εσωτερική - <i>intra muros</i>							
- Εξωτερική - <i>extra muros</i>							
<b>Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας</b>							

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος n	Έτος n + 1	Έτος n + 2	Έτος n + 3	Έτος n + 4	Έτος n + 5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι <sup>31</sup> (XX 01 01)						
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, END, συμβασιούχοι υπάλληλοι, κλπ.)  (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						
<b>Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)</b>						

Υπολογισμός – *Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι*

Υπολογισμός – *Προσωπικό που χρηματοδοτείται με βάση το άρθρο XX 01 02*

<sup>30</sup> Είναι σκόπιμη η παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (ούς).

<sup>31</sup> Μέσο κόστος ενός μονίμου υπαλλήλου Α, με την υπόθεση ότι n=2008 και 2% ετησίως.

--

8.2.6. Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος n	Έτος n + 1	Έτος n + 2	Έτος n + 3	Έτος n + 4	Έτος n + 5 και πόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές							
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις							
XX 01 02 11 03 - Επιτροπές <sup>32</sup>							
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών							
XX 01 02 11 05 – Συστήματα πληροφοριών							
<b>2. Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)</b>							
<b>Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)</b>							

Υπολογισμός - Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς

Οι δαπάνες σε ανθρώπινους και διοικητικούς πόρους θα καλυφθούν εντός του πλαισίου του κονδυλίου που διατίθεται στη διαχειρίστρια ΓΔ με βάση τη διαδικασία ετήσιας χορήγησης.

<sup>32</sup> Να διευκρινιστεί το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει.