



Βρυξέλλες, 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**σχετικά με τις προόδους που έχουν σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του
σιδηροδρομικού συστήματος**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**σχετικά με τις προόδους που έχουν σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του
σιδηροδρομικού συστήματος**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα έκθεση περιγράφεται η πρόοδος που έχει σημειωθεί ως προς την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος κατόπιν της έκθεσης που εξέδωσε η Επιτροπή το Σεπτέμβριο του 2009¹. Βασίζεται στο άρθρο 39 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ².

Η παρούσα έκθεση βασίζεται στα πορίσματα της διετούς έκθεσης σχετικά με τη σημειωθείσα πρόοδο ως προς τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην ΕΕ που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων την 1η Μαρτίου 2012³.

2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

2.1. Οι οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα

2.1.1. Επισκόπηση

Η αναδιατυπωμένη οδηγία 2008/57/ΕΚ τέθηκε σε ισχύ στις 19 Ιουλίου 2008. Οι οδηγίες 96/48/ΕΚ⁴ και 2001/16/ΕΚ⁵ καταργήθηκαν από τις 19 Ιουλίου 2010.

Η οδηγία 2008/57/ΕΚ τροποποιήθηκε με τις ακόλουθες πράξεις:

- Οδηγία 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16 Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος⁶.
- Οδηγία 2011/18/ΕΕ της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2011, περί τροποποίησης των παραρτημάτων II, V και VI της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και των οδγιών για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. COM(2009) 464 τελικό.

² Οδηγία 2008/57/ΕΚ 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.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>

⁴ Οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, ΕΕ L 235, της 17.9.1996, σ. 6–24.

⁵ Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1-27. .

⁶ ΕΕ L 273 της 17.10.2009, σ. 12-13.

και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος⁷.

2.1.2. Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα

Ως προθεσμία για τη μεταφορά των οδηγιών 2008/57/EK και 2009/131/EK στο εθνικό δίκαιο είχε οριστεί η 19η Ιουλίου 2010. Η οδηγία 2011/18/ΕΕ θέτει ως προθεσμία μεταφοράς της στο εθνικό δίκαιο την 31η Δεκεμβρίου 2011.

Μέχρι τις 20 Νοεμβρίου 2012, όλα τα κράτη μέλη εκτός της Γερμανίας είχαν κοινοποιήσει εθνικά μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 2008/57/EK, μολονότι τα μέτρα του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας δεν θεωρούνται πλήρη διότι δεν ισχύουν για τη σήραγγα της Μάγχης. Μέχρι την ως άνω ημερομηνία όλα τα κράτη μέλη, πλην της Γερμανίας, είχαν επίσης κοινοποιήσει μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/131/EK και όλα τα κράτη μέλη, εκτός της Πολωνίας και της Σλοβενίας, είχαν κοινοποιήσει εθνικά μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 2011/18/ΕΕ.

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τη μεταφορά των εν λόγω οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών. Σε περίπτωση μη κοινοποίησης των εθνικών μέτρων εφαρμογής, η Επιτροπή καλεί επίσημα τα μη συμμορφούμενα κράτη μέλη να μεταφέρουν τις εν λόγω οδηγίες στο εθνικό τους δίκαιο. Μέχρι την 31η Αυγούστου 2012, η Επιτροπή είχε κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει για πέντε κράτη μέλη, επειδή δεν είχαν κοινοποιήσει εθνικά μέτρα εφαρμογής.

Επί του παρόντος, οι υπηρεσίες της Επιτροπής, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ελέγχουν τη συμμόρφωση των εθνικών εφαρμοστικών πράξεων με τις εν λόγω οδηγίες. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης θα ζητηθεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν επιπλέον διευκρινίσεις. Εάν κατόπιν ενδελεχέστερης ανάλυσης επιβεβαιωθεί ελλιπής συμμόρφωση, θα κινηθεί επίσημη διαδικασία επί παραβάσει κατά των εμπλεκόμενων κρατών μελών.

Οι οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων συνεπάγονται την έκδοση εκτεταμένης παράγωγης νομοθεσίας. Εκτός από τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ, βλ. 2.3), η Επιτροπή εξέδωσε τις ακόλουθες πράξεις:

- Απόφαση 2007/756/EK της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/EK και της οδηγίας 2001/16/EK⁸.
- Απόφαση 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου ΕΚ που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.
- Απόφαση 2011/107/ΕΕ της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 2011, που τροποποιεί την απόφαση 2007/756/EK της Επιτροπής για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων¹⁰.
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 201/2011 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2011, σχετικά με το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος¹¹.

⁷ ΕΕ L 57 της 2.3.2011, σ. 21-28.

⁸ ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30-51.

⁹ ΕΕ L 319 της 4.12.2010, σ. 1-52.

¹⁰ ΕΕ L 43 της 17.2.2011, σ. 33-54.

- Απόφαση 2011/155/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2011, περί της δημοσιεύσεως και διαχειρίσεως του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος¹².
- Σύσταση 2011/217/ΕΕ της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2011, σχετικά με την έγκριση θέσης σε χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.
- Εκτελεστική απόφαση 2011/633/ΕΕ της Επιτροπής, της 15ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής¹⁴.
- Εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων¹⁵.

2.2. Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας

2.2.1. Σημερινή κατάσταση

Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) συντάσσονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων κατόπιν εντολής της Επιτροπής. Τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πρέπει να πληρούν τις σχετικές ΤΠΔ, ώστε να είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2008/57/ΕΚ και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

Η πρώτη σειρά ΤΠΔ σχετικά με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας (ΤΠΔ ΥΤ) εκδόθηκε το 2002. Οι περισσότερες από αυτές τις προδιαγραφές αποτέλεσαν αντικείμενο αναθεώρησης το 2008.

Από το 2006 έως το 2011 εκδόθηκε η δεύτερη σειρά ΤΠΔ, που αφορούσαν κυρίως το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα (ΤΠΔ ΣΣ) και εγκάρσια ζητήματα, όπως η ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες και η προσβασιμότητα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Στο παράρτημα Ι παρατίθεται κατάλογος όλων των ΤΠΔ που εξέδωσε η Επιτροπή έως την 31η Δεκεμβρίου 2012.

Όπως προβλεπόταν στις ήδη ισχύουσες οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα, επιχειρείται περαιτέρω ανάπτυξη του νομικού πλαισίου, αφενός με τη διόρθωση σφαλμάτων και τη συμπλήρωση των ανοικτών σημείων των ΤΠΔ και αφετέρου με τη διεύρυνση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ, ώστε να καλύπτεται το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Βάσει των ανωτέρω ο Οργανισμός βρίσκεται στη διαδικασία αναθεώρησης των ΤΠΔ διεξαγωγής και διαχείρισης κυκλοφορίας (ΔΔΚ), εμπορευματικών φορταμαξών (ΕΦΑ), μηχανών και επιβατικού τροχαίου υλικού (ΜΗΧ & ΕΠΤΥ), ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (ΕΧΣ), τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές (ΕπΤΕ) και εμπορευματικές μεταφορές (ΕμΤΜ), προσβασιμότητας για άτομα μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ), ασφάλειας σε σιδηροδρομικές σήραγγες (ΑΣΣ), υποδομής (ΥΠΔ) και ενέργειας (ΕΝΕ).

¹¹ ΕΕ L 57 της 2.3.2011, σ. 8-9.

¹² ΕΕ L 63 της 10.3.2011, σ. 22-25.

¹³ ΕΕ L 95 της 8.4.2011, σ. 1-29.

¹⁴ ΕΕ L 256 της 1.10.2011, σ. 1-25.

¹⁵ ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32-54.

Σε ό,τι αφορά την ΤΠΔ ΕΧΣ, με την υπογραφή του μνημονίου συνεννόησης στις 16 Απριλίου 2012 όλοι οι ενδιαφερόμενοι κύκλοι συμφερόντων συμφώνησαν στην εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) με βάση τις προδιαγραφές της «γραμμής βάσης 3», σύμφωνα με τις συστάσεις που διατύπωσε ο Οργανισμός την ίδια ημερομηνία. Με άλλα λόγια, όλοι οι ενδιαφερόμενοι αναγνωρίζουν ότι οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν πλέον όλα τα ουσιώδη στοιχεία. Η σχετική αναθεώρηση της ΤΠΔ ΕΧΣ πρόκειται εγκρίθηκε στις 6 Νοεμβρίου 2012.

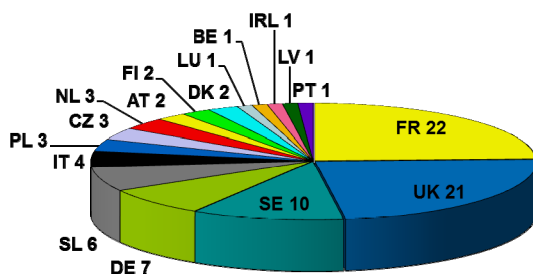
Σε ό,τι αφορά τις τηλεματικές εφαρμογές και με βάση το παράδειγμα της ΤΠΔ ΕΧΣ, ο Οργανισμός δημιούργησε και διατηρεί υπό τον έλεγχο του τη Διαχείριση Ελέγχου Μεταβολών (ΔΕΜ) για τα τεχνικά έγγραφα που προσαρτώνται και στις δύο ΤΠΔ για τις τηλεματικές εφαρμογές και παρακολουθεί την εφαρμογή τους. Επιπλέον, η εφαρμογή των δύο αυτών ΤΠΔ υποστηρίζεται από μια διευθύνουσα επιτροπή και εμπειρογνώμονες του τομέα, ενώ παρακολουθείται και η πρόοδος που σημειώνεται σύμφωνα με ένα ρυθμιστικό σχέδιο.

2.2.2. Ανάλυση παρεκκλίσεων των ΤΠΔ

Οι παρεκκλίσεις επιτρέπουν εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ΤΠΔ με ορισμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται στις ήδη ισχύουσες οδηγίες διαλειτουργικότητας. Από το 2007 έως την 31η Αυγούστου 2012 η Επιτροπή έλαβε 90 γνωστοποιήσεις σχετικά με τη χορήγηση παρεκκλίσεων από 17 κράτη μέλη. Στο ακόλουθο γράφημα παρέχεται συνοπτική παρουσίαση των εν λόγω παρεκκλίσεων:

Αιτηθείσες παρεκκλίσεις από το 2007 δυνάμει των οδηγιών διαλειτουργικότητας 96/48/ΕΚ, 2001/16/ΕΚ και 2008/57/ΕΚ

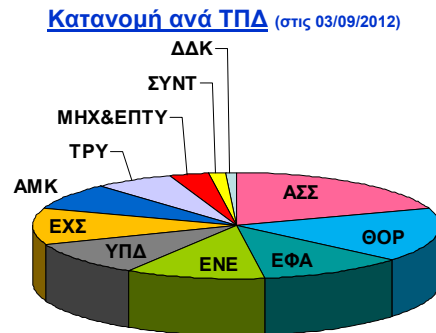
Κατανομή ανά ΤΠΔ (στις 03/09/2012)



15/01/2013
S:\Dir-D\2\Folder per dossier\Notifications and derogations\Gestion Notifications

Οι παρεκκλίσεις αυτές αφορούν σχεδόν όλες τις ισχύουσες ΤΠΔ, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο γράφημα. Η πλειονότητα των παρεκκλίσεων που χορηγήθηκαν αφορούν τις ΤΠΔ για την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες (27 παρεκκλίσεις), το θόρυβο (22) και τις εμπορευματικές φορτάμαξες (16).

**Αιτηθείσες παρεκκλίσεις από το 2007 δυνάμει των οδηγιών
διαλειτουργικότητας 96/48/ΕΚ, 2001/16/ΕΚ και 2008/57/ΕΚ**



16/01/2013
S:\Dir-D\I2\Folder per dossier\Notifications and derogations\Gestion Notifications

Από τις παρεκκλίσεις που γνωστοποίησαν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή προέκυψε ότι η έννοια του «προχωρημένου σταδίου εξέλιξης» (άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα), με βάση το οποίο μπορεί να χορηγηθεί παρέκκλιση από τις ΤΠΔ, ενίοτε τυγχάνει υπερβολικά ευρείας εφαρμογής¹⁶. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε αιτήσεις για παρεκκλίσεις ευρύτερες από τις αυστηρά επιδιωκόμενες στο πλαίσιο του πνεύματος της ενωσιακής νομοθεσίας.

Από την ανάλυση του περιεχομένου των εν λόγω παρεκκλίσεων προκύπτει ότι το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ θα μπορούσε να απλουστευθεί και να βελτιωθεί με τη διευκρίνιση των περιπτώσεων για τις οποίες είναι δυνατόν να υποβληθεί αίτηση παρέκκλισης από τις ΤΠΔ, εξορθολογισμό της διαδικασίας υποβολής αιτήσεων και, σε ορισμένες περιπτώσεις και απλούστευση του περιεχομένου του φακέλου της αίτησης.

2.3. Τα μητρώα

2.3.1. Εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΜΟ - Άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα)

Η προδιαγραφή ΕΜΟ εγκρίθηκε με την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής και τροποποιήθηκε με την απόφαση 2011/107/ΕΕ της Επιτροπής. Τα ΕΜΟ τηρούνται από φορείς καταχώρισης (ΦΚ) που καθορίζονται από τα κράτη μέλη και πρέπει να συνδέονται με το εικονικό μητρώο οχημάτων (VVR - ΕΚΕΜΟ), που αποτελεί κεντρική μηχανή αναζήτησης.

Ο ΕΟΣ έχει αναπτύξει το λογισμικό που χρησιμοποιείται σε μια τυποποιημένη εφαρμογή για το ΕΜΟ (sNVR) και το εικονικό μητρώο οχημάτων. Το λογισμικό αυτό διατίθεται δωρεάν στους φορείς καταχώρισης. Το sNVR και το εικονικό μητρώο οχημάτων έχουν επικαιροποιηθεί, ώστε να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις της απόφασης 2011/107/ΕΕ της Επιτροπής. Επί του παρόντος, ο ΕΟΣ παρέχει στήριξη στους ΦΚ για τη διασύνδεση μεταξύ των ΕΜΟ τους και του εικονικού μητρώου οχημάτων.

¹⁶ Για παράδειγμα, όταν θα έπρεπε να είναι δυνατόν να καταστεί ένα έργο σύμμορφο με τις ΤΠΔ με μικρό ή μηδενικό αντίκτυπο στο κόστος και το πρόγραμμά του.

2.3.2. Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων (EMETO - Άρθρο 34 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα)

Η προδιαγραφή για το EMETO εγκρίθηκε με την απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής. Το EMETO τηρείται από τον ΕΟΣ, ο οποίος δημοσιεύει τα στοιχεία που παρέχουν οι εθνικές αρχές για την ασφάλεια (ΕΑΣ).

Αυτήν την περίοδο, ο ΕΟΣ αναπτύσσει μια εφαρμογή λογισμικού για το εν λόγω μητρώο, η οποία αναμένεται να τεθεί σε χρήση έως τα τέλη του 2012.

2.3.3. Μητρώο υποδομής (ΜΥ - Άρθρο 35 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα)

Η προδιαγραφή για το ΜΥ εγκρίθηκε με την απόφαση 2011/663/ΕΕ της Επιτροπής. Το ΜΥ θα τηρείται από φορείς που θα καθορίσουν τα κράτη μέλη και θα πρέπει να συνδεθεί με την κοινή διεπαφή χρήστη (ΚΔΧ).

Ο ΕΟΣ διενεργεί μελέτη σκοπιμότητας με στόχο τον προσδιορισμό της κατάλληλης τεχνικής λύσης για την ΚΔΧ.

2.4. Τυποποίηση

Στις 28 Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε την εντολή Μ 483 για τον προγραμματισμό και την τυποποίηση, η οποία απευθύνεται στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εντολή αυτή αντικαθιστά την εντολή Μ 275 της 13ης Νοεμβρίου 1998 σχετικά με το σιδηροδρομικό εξοπλισμό και τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και την εντολή Μ 334 της 22ας Μαΐου 2003 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο κατάλογος των εναρμονισμένων προτύπων δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 20 Ιουλίου 2011.

3. ΠΡΟΟΔΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ

3.1. Εφαρμογή της διαλειτουργικότητας

Η διετής έκθεση για την πρόοδο στον τομέα της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων στην ΕΕ που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων την 1η Μαρτίου 2012 περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στον τομέα της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων. Για να αξιολογήσει τη σημειωθείσα πρόοδο ο Οργανισμός διαμόρφωσε τρεις βασικές ομάδες δεικτών: θεσμικούς δείκτες (κυρίως για τις ΕΑΣ και τους ΚοΟρ (κοινοποιημένοι οργανισμοί)), νομικούς δείκτες (για την ανάπτυξη των ΤΠΔ και την κάλυψη των ανοικτών σημείων) και δείκτες σχετικά με τα υποσυστήματα (πιστοποιητικά «ΕΚ», εγκρίσεις για το τροχαίο υλικό και τις μόνιμες εγκαταστάσεις, κ.λπ.).

3.2. Εισέτι υφιστάμενα εμπόδια για τη διαλειτουργικότητα

3.2.1. Κάλυψη και εφαρμογή των ΤΠΔ

Τα εναπομένοντα ανοικτά σημεία των ΤΠΔ και το περιορισμένο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής τους ενδέχεται να παρεμποδίσουν τη μελλοντική ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, διότι συνιστούν εμπόδιο στη διαλειτουργικότητα. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο να καλυφθούν τα ανοικτά σημεία και να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, ώστε να καλύπτει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της ΕΕ εντός ευλόγως σύντομου χρονικού διαστήματος.

Το 2011, ο Οργανισμός διενήργησε με τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων εκ των υστέρων ανάλυση σχετικά με την εφαρμογή της ΤΠΔ ΑΜΚ σε επτά κράτη μέλη. Κατά την αξιολόγηση εντοπίστηκαν αρκετά σημεία μείζονος σημασίας, για τα οποία πρέπει να ληφθούν αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή (ή τη μη εφαρμογή) της ΤΠΔ ΑΜΚ. Στην περίπτωση υφιστάμενων υποδομών και τροχαίου υλικού, το έργο κατατάσσεται στην κατηγορία της ανανέωσης ή της αναβάθμισης (δυνάμει της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα) ανάλογα με το αν η μεταβολή είναι «μείζονος σημασίας» ή όχι. Ωστόσο, έχει παρατηρηθεί ευρύ φάσμα ερμηνειών του όρου «μείζονος σημασίας» και, ως εκ τούτου, προέκυψαν μεγάλες αποκλίσεις κατά την εφαρμογή της ΤΠΔ ΑΜΚ. Το γεγονός αυτό συνέβαλε στον περιορισμό της εφαρμογής της ΤΠΔ και παρεμπόδισε την πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη ενός πιο προσβάσιμου σιδηροδρομικού συστήματος.

Από τη θέση σε ισχύ της ΤΠΔ ΑΜΚ τον Ιούλιο του 2008, τα κράτη μέλη έχουν επικαλεστεί επανειλημμένως το άρθρο 20 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα σε περιπτώσεις αναβάθμισης ή ανανέωσης, ώστε να αποφασίζεται με αυθαίρετο τρόπο εάν θα εφαρμοστεί πλήρως ή όχι μια ΤΠΔ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, παρόλο που η ΤΠΔ ΑΜΚ θα πρέπει να εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ανανέωσης ή αναβάθμισης δυνάμει των διατάξεων του κεφαλαίου 7 περί εφαρμογής και η μόνη δυνατότητα μη εφαρμογής θα πρέπει να είναι η χορήγηση παρέκκλισης (άρθρο 9 της οδηγίας) ή κάποια συγκεκριμένη περίπτωση (ενότητα 7.4 της ΤΠΔ ΑΜΚ), η ισχύς των διατάξεων αυτών υπονομεύεται από την ευρύτερη εφαρμογή του άρθρου 20 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα. Για να αντιμετωπισθεί αυτή η κατάσταση, η Επιτροπή κάλυψε το εν λόγω θέμα στη τέταρτη δέσμη σιδηροδρομικών προτάσεων μεταξύ άλλων και με τον καλύτερο ορισμό των στοιχείων που θα συμπεριληφθούν στις ΤΠΔ όσον αφορά τις περιπτώσεις αναβάθμισης ή ανανέωσης.

3.2.2. Θέση σιδηροδρομικών οχημάτων σε χρήση

Η οδηγία 2008/57/EK προβλέπει ότι έκαστο κράτος μέλος εγκρίνει τη θέση σε επιχειρησιακή λειτουργία κάθε σιδηροδρομικού οχήματος, εκτός από την περίπτωση συμφωνίας πλήρους αμοιβαίας αποδοχής τυχόν πρώτης έγκρισης με άλλα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτού του συστήματος, η μεγάλη διάρκεια και το υπερβολικό κόστος της διαδικασίας έγκρισης επιφέρουν πλήγματα στους κατασκευαστές και τις επιχειρήσεις σιδηροδρόμων.

Χάρη στο έργο των υπηρεσιών της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων το 2010, στάθηκε δυνατό να καταλήξουν σε συμφωνία όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ως προς την κατανόηση των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας σε ό,τι αφορά τη θέση των σιδηροδρομικών οχημάτων σε χρήση. Το γεγονός αυτό οδήγησε στη σύσταση της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 2011, σχετικά με την έγκριση θέσης σε χρήση δομικών υποσυστημάτων και οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών προέκυψαν νέα ζητήματα, όπως δυσκολίες σχετικά με την εφαρμογή των κοινών μεθόδων ασφαλείας για την εκτίμηση της επικινδυνότητας και τη χαρτογράφηση των κινδύνων ως προς την ασφάλεια των ΤΠΔ, ώστε να καταστεί δυνατή η συστηματική χρήση των ΤΠΔ αντί των εθνικών κανόνων.

Ως εκ τούτου, το Σεπτέμβριο του 2011 οι υπηρεσίες της Επιτροπής δημιούργησαν ομάδα δράσης στην οποία συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι με στόχο την ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έγκρισης και τον εντοπισμό των τομέων που επιδέχονται περαιτέρω βελτιώσεις. Η ομάδα δράσης συνήλθε πέντε φορές και οι εργασίες της ολοκληρώθηκαν τον Ιούνιο του 2012¹⁷.

¹⁷

Η τελική έκθεση της ομάδας δράσης διατίθεται στη διεύθυνση:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

Η ομάδα δράσης εντόπισε τρία είδη προβλημάτων:

- Η ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα των σιδηροδρόμων δεν εφαρμόζεται πάντα σωστά.
- Η ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα των σιδηροδρόμων δεν γίνεται πάντα σωστά κατανοητή.
- Η ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα των σιδηροδρόμων επιδέχεται βελτιώσεις.

Κατά συνέπεια, πέρα από την πιο στενή παρακολούθηση της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας στον τομέα των σιδηροδρόμων και την ενίσχυση των δραστηριοτήτων διάδοσης και κατάρτισης, απαιτείται και αναθεώρηση της ενωσιακής διαδικασίας για τη θέση σε χρήση των οχημάτων. Η Επιτροπή εξετάζει το εν λόγω ζήτημα στις προτάσεις της για την τέταρτη δέσμη μέτρων.

3.2.3. *Εθνικοί κανόνες*

Η αδιαφάνεια των εθνικών νομικών πλαισίων για την έγκριση των οχημάτων και η έλλειψη δημοσιοποίησης των εθνικών κανόνων αποτελούν επίσης εμπόδια. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων αντιμετωπίζει και τα δύο αυτά προβλήματα με τις τρέχουσες εργασίες του σχετικά με την ταξινόμηση και τη διαντιστοίχιση των εθνικών κανόνων.

Τέλος, το γεγονός ότι εξακολουθούν να υφίστανται εθνικοί κανόνες άνευ αντικειμένου ή κανόνες που αντιβαίνουν στις ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί περαιτέρω, αρχικά από τα κράτη μέλη και στη συνέχεια από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Όντως όσο οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν πλήρως ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να κοινοποιούν πολλούς εθνικούς κανόνες. Μετά την επέκταση των ΤΠΔ κατά τρόπο που να καλύπτουν όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο και το κλείσιμο των ανοικτών σημείων των ΤΠΔ, τα κράτη μέλη οφείλουν να καταργήσουν τους εθνικούς κανόνες που αντιφάσκουν προς τις ΤΠΔ ή έχουν καταστεί περιττοί εξ αιτίας τους. Η τέταρτη δέσμη μέτρων της Επιτροπής διευκρινίζει το εν λόγω θέμα. Επιπλέον στον οργανισμό επιβάλλεται να εκχωρηθούν μεγαλύτερες εξουσίες έναντι των κρατών μελών με στόχο την κατάργηση των ασυνεπών/μεροληπτικών/δυσανάλογων εθνικών κανόνων. Ως εκ τούτου, η τέταρτη δέσμη μέτρων θα επιτρέψει στον οργανισμό να εκδίδει γνώμες που να απευθύνονται σε ένα κράτος μέλος εξηγώντας τους λόγους για τους οποίους κάποιος εθνικός κανόνας που είναι άνευ αντικειμένου ή αντιβαίνει τις ΤΠΔ ή οιαδήποτε άλλη νομοθετική διάταξη της ΕΕ δεν θα πρέπει να τίθεται σε ισχύ ή εφαρμογή.

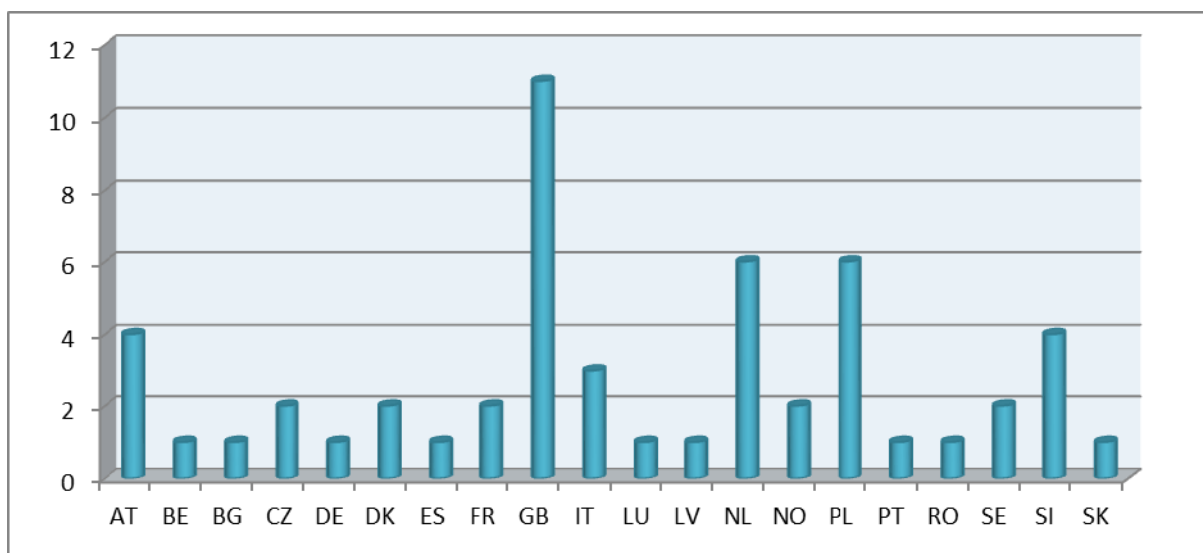
3.2.4. *Κοινοποιημένοι οργανισμοί*

Στις 20 Νοεμβρίου 2012 λειτουργούσαν 53 κοινοποιημένοι οργανισμοί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ στην ΕΕ και τη Νορβηγία. Η κατανομή τους παρουσιάζεται στο ακόλουθο γράφημα¹⁸:

¹⁸

Πηγή: NANDO

(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).



Το κύριο εμπόδιο σχετικά με τον ανταγωνισμό σε επίπεδο ΕΕ μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών είναι η γλώσσα του αιτούντα. Ουσιαστικά, οι πιθανότητες να ξοδέψουν οι αιτούντες από χώρες των οποίων η γλώσσα διαφέρει από τις γλώσσες εργασίας του κοινοποιημένου φορέα επιπλέον χρήματα για μετάφραση είναι μικρότερες. Ως εκ τούτου, γνήσιος ανταγωνισμός μεταξύ των κοινοποιημένων φορέων αναπτύσσεται μάλλον σε επίπεδο γλωσσικών περιφερειών παρά σε ενωσιακό επίπεδο.

Από την προσφάτως αποκτηθείσα πείρα, σύμφωνα με την οποία το επίπεδο ικανοτήτων των κοινοποιημένων οργανισμών είναι ετερογενές, προκύπτει ότι είναι αναγκαία η βελτίωση της παρακολούθησης και του συντονισμού των δραστηριοτήτων τους. Η αναθεώρηση της οδηγίας 2008/57/ΕΚ θα προβλέπει τη δυνατότητα εφαρμογής του νέου νομοθετικού πλαισίου για την εμπορία των προϊόντων, και ειδικότερα τις διατάξεις της απόφασης 768/2008/ΕΚ σχετικά με τους κοινοποιημένους φορείς.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πρόοδος που έχει σημειωθεί χάρη στο ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος θα λειτουργήσει ενθαρρυντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη της εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων, μειώνοντας το κόστος εισόδου και, τέλος, βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Από τις αναλύσεις που πραγματοποιούνται στην παρούσα έκθεση προκύπτουν τα ακόλουθα πορίσματα:

Η έκδοση των παράγωγων νομοθετημάτων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ και άλλα νομικά μέτρα) έχει πλέον ολοκληρωθεί σε ό,τι αφορά το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα. Όπως ήδη προβλέπεται στο υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, αναμένεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των ΤΠΔ πρόκειται να διευρυνθεί, ώστε να καλύψουν ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι το 2015. Στη συνέχεια, οι ΤΠΔ θα πρέπει να αναθεωρούνται τακτικά, ώστε να προσαρμόζονται στην τεχνική πρόοδο, τις τάσεις της αγοράς και τις κοινωνικές απαιτήσεις.

Με τις μελλοντικές αναθεωρήσεις των ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να απλοποιηθεί το ρυθμιστικό περιβάλλον διασφαλίζοντας τη συνάφεια, την αποτελεσματικότητα και την αναλογικότητα της νομοθεσίας για το σιδηροδρομικό τομέα. Για παράδειγμα, θα εξετασθεί η μεγαλύτερη χρήση των ευρωπαϊκών προτύπων σε εθελοντική βάση.

Επιπλέον, η επέκταση των ΤΠΔ και η κάλυψη των ανοικτών σημείων τους θα δώσει στον Οργανισμό και τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εντοπίσουν και να καταργήσουν τους εθνικούς κανόνες που είναι πλέον περιττοί ή ασύμβατοι με τις ΤΠΔ. Η Επιτροπή θα βελτιώσει και θα διευκρινίσει περαιτέρω αυτή τη διαδικασία απλούστευσης, που είναι ήδη δυνατή βάσει του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου, με τις προτάσεις της για την τέταρτη δέσμη μέτρων.

Παρομοίως, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων η Επιτροπή προτείνει διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή των ΤΠΔ στις περιπτώσεις ανανέωσης ή αναβάθμισης υφιστάμενων υποσυστημάτων.

Στο πλαίσιο αυτής της δέσμης μέτρων, η Επιτροπή επισημαίνει τη σημασία του ρόλου και της σωστής λειτουργίας των κοινοποιημένων οργανισμών ευθυγραμμίζοντας τη νομοθεσία περί διαλειτουργικότητας με το νέο νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την εμπορία προϊόντων.

Τέλος, η πρόταση για την τέταρτη δέσμη μέτρων επιλαμβάνεται των δυσκολιών που παρατηρούνται σχετικά με την ισχύουσα διαδικασία έγκρισης οχημάτων καθιερώνοντας την έννοια της ενιαίας έγκρισης διάθεσης οχήματος στην αγορά που θα ισχύει σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η καινοτομία αυτή θα ενισχύσει το ρόλο του Οργανισμού και θα επιτρέψει στις εθνικές αρχές ασφαλείας να επικεντρωθούν καλύτερα στα εποπτικά καθήκοντά τους.

Παράρτημα Ι

ΤΠΔ	Έγγραφο αριθ.	Δημοσίευση στην ΕΕ	Ισχύει από:
ΤΠΔ για τα δομικά υποσυστήματα (*): Υποδομών (ΥΠΔ), ενέργειας (ΕΝΕ), ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (ΕΧΣ), τροχαίου υλικού (ΤΡΥ, ΕΦΑ, ΘΟΡ)			
ΥΠΔ ΥΤ	Απόφαση 2002/732/ΕΚ της Επιτροπής	L 245/143 (2002)	01/12/2002
Αναθεώρηση ΥΠΔ ΥΤ	Απόφαση 2008/217/ΕΚ της Επιτροπής	L 77/1 (2008)	01/07/2008
ΕΝΕ ΥΤ	Απόφαση 2002/733/ΕΚ της Επιτροπής	L 245/280 (2002)	01/12/2002
Αναθεώρηση ΕΝΕ ΥΤ	Απόφαση 2008/284/ΕΚ της Επιτροπής	L 104/1 (2008)	01/10/2008
ΕΧΣ ΥΤ	Απόφαση 2002/731/ΕΚ της Επιτροπής	L 245/37 (2002)	01/12/2002
Διόρθωση ΕΧΣ ΥΤ	-	L275/3 (2002)	01/12/2002
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ	Απόφαση 2004/447/ΕΚ της Επιτροπής	L 155/67 (2004)	31/04/2004
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ	Απόφαση 2006/860/ΕΚ της Επιτροπής	L 342/1 (2006)	07/11/2006
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ	Απόφαση 2007/153/ΕΚ της Επιτροπής	L 67/13 (2007)	06/03/2007
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ	Απόφαση 2008/386/ΕΚ της Επιτροπής	L 136/11 (2008)	01/06/2008
ΤΡΥ ΥΤ	Απόφαση 2002/735/ΕΚ της Επιτροπής	L 245/402 (2002)	01/12/2002
Αναθεώρηση ΤΡΥ ΥΤ	Απόφαση 2008/232/ΕΚ της Επιτροπής	L 84/132 (2008)	01/09/2008
Διόρθωση ΤΡΥ ΥΤ	-	L 104/80 (2008)	01/09/2008
ΤΡΥ ΜΗΧ & ΕΠΙΤΥ ΣΣ	Απόφαση 2011/291/ΕΕ της Επιτροπής	L 139/1 (2011)	01/06/2011
ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2006/679/ΕΚ της Επιτροπής	L 284/1 (2006)	28/09/2006

ΤΠΔ	Έγγραφο αριθ.	Δημοσίευση στην ΕΕ	Ισχύει από:
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2006/860/ΕΚ της Επιτροπής	L 342/1 (2006)	07/11/2006
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2007/153/ΕΚ της Επιτροπής	L 67/13 (2007)	06/03/2007
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2008/386/ΕΚ της Επιτροπής	L 136/11 (2008)	01/06/2008
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2010/79/ΕΚ της Επιτροπής	L 37/74 (2010)	01/04/2010
ΕΧΣ ΣΣ	Απόφαση 2009/561/ΕΚ της Επιτροπής	L 194/60 (2009)	22/07/2009
ΘΟΡ ΣΣ	Απόφαση 2006/66/ΕΚ της Επιτροπής	L 37/1 (2006)	23/06/2006
Αναθεώρηση ΘΟΡ ΣΣ	Απόφαση 2011/229/ΕΕ της Επιτροπής	L 99/1 (2011)	05/04/2011
ΕΦΑ ΣΣ	Απόφαση 2006/861/ΕΚ της Επιτροπής	L 344/1 (2006)	31/01/2007
Αναθεώρηση ΕΦΑ ΣΣ	Απόφαση 2009/107/ΕΚ της Επιτροπής	L 45/1 (2009)	01/07/2009
ΥΠΔ ΣΣ	Απόφαση 2011/275/ΕΕ της Επιτροπής	L 126 (2011)	01/06/2011
ΕΝΕ ΣΣ	Απόφαση 2011/274/ΕΕ της Επιτροπής	L 126 (2011)	01/06/2011
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ & ΣΣ	Απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής	L 51 (2012)	26/07/2012
Αναθεώρηση ΕΧΣ ΥΤ & ΣΣ	Υπό επεξεργασία - πρόκειται να εγκριθεί στα τέλη του 2012		
ΤΠΔ για τα λειτουργικά υποσυστήματα (*): διεξαγωγής και διαχείρισης κυκλοφορίας (ΔΔΚ), τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές (ΕπΤΕ) και εμπορευματικές μεταφορές (ΕμΤΕ), συντήρησης (ΣΥΝΤ)			
ΔΔΚ ΥΤ	Απόφαση 2002/734/ΕΚ της Επιτροπής	L 245/370 (2002)	01/12/2002
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΥΤ	Απόφαση 2008/231/ΕΚ της Επιτροπής	L 84/1 (2008)	01/09/2008

ΤΠΔ	Έγγραφο αριθ.	Δημοσίευση στην ΕΕ	Ισχύει από:
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΣΣ & ΥΤ	Απόφαση 2010/640/ΕΚ της Επιτροπής	L280/29 (2010)	25/10/2010
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΣΣ	Απόφαση 2011/314/ΕΕ της Επιτροπής	L 144/1 (2011)	01/01/2012
ΣΥΝΤ ΥΤ	Απόφαση 2002/730/ΕΚ της Επιτροπής	L245/1 (2002)	01/12/2002
Διόρθωση ΣΥΝΤ ΥΤ	-	L 275/5 (2002)	01/12/2002
ΔΔΚ ΣΣ	Απόφαση 2006/920/ΕΚ της Επιτροπής	L 359/1 (2006)	11/02/2007
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΣΣ	Απόφαση 2008/231/ΕΚ της Επιτροπής	L 84/1 (2008)	01/09/2008
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΣΣ	Απόφαση 2009/107/ΕΚ της Επιτροπής	L 45/1 (2009)	01/07/2009
Αναθεώρηση ΔΔΚ ΣΣ & ΥΤ	Υπό επεξεργασία - πρόκειται να εγκριθεί στα τέλη του 2012		
ΕμΤΕ ΣΣ	Κανονισμός 62/2006/ΕΚ της Επιτροπής	L 13/1 (2006)	19/01/2006
Αναθεώρηση ΕμΤΕ ΣΣ	Κανονισμός (ΕΕ) 328/2012 της Επιτροπής	L 106/14 (2012)	20/05/2012
ΕπΤΕ ΥΤ & ΣΣ	Κανονισμός (ΕΕ) 454/2011 της Επιτροπής	L 123/11 (2012)	13/05/2011
Αναθεώρηση ΕπΤΕ ΥΤ & ΣΣ	Κανονισμός (ΕΕ) 665/2012 της Επιτροπής	L 194/1 (2012)	22/07/2012
Οριζόντιες ΤΠΔ: Προσβασιμότητας για άτομα μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ), ασφάλειας σε σιδηροδρομικές σήραγγες (ΑΣΣ), τροποποιήσεις αρκετών ΤΠΔ (Omnibus)			
ΑΣΣ	Απόφαση 2008/163/ΕΚ της Επιτροπής	L 64/1 (2008)	01/07/2008
ΑΜΚ	Απόφαση 2008/164/ΕΚ της Επιτροπής	L 64/72 (2008)	01/07/2008
Omnibus 1	Απόφαση 2012/462/ΕΕ της Επιτροπής	L 217/1 (2012)	24/01/2013

ΤΠΔ	Έγγραφο αριθ.	Δημοσίευση στην ΕΕ	Ισχύει από:
Omnibus 2	Απόφαση 2012/463/ΕΕ της Επιτροπής	L 217/11 (2012)	24/01/2013
Omnibus 3	Απόφαση 2012/464/ΕΕ της Επιτροπής	L 217/20 (2012)	24/01/2013

(*) Οι ΤΠΔ για τα δομικά υποσυστήματα (π.χ. φορτάμαξες, υποδομές) ενδέχεται να περιλαμβάνουν και λειτουργικές απαιτήσεις (π.χ. σχετικά με τη συντήρηση).