



Βρυξέλλες, 30.1.2013  
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1. Πρόσφατες εξελίξεις της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των σιδηροδρόμων

Στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», την οποία εξέδωσε στις 28 Μαρτίου 2011 («Λευκή Βίβλος 2011»), η Επιτροπή παρουσίασε το όραμά της για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο, ήτοι εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών στην οποία οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες χωρίς περιττούς τεχνικούς και διοικητικούς φραγμούς.

Στα συμπεράσματα του Ιανουαρίου 2012, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπογράμμισε επίσης τη σημασία που έχει η απελευθέρωση του αναπτυξιακού δυναμικού μιας πλήρως ολοκληρωμένης ενιαίας αγοράς, μεταξύ άλλων, για τους κλάδους των δικτύων<sup>1</sup>. Επιπροσθέτως, στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Δράση για τη σταθερότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση, την οποία εξέδωσε στις 30 Μαΐου 2012<sup>2</sup>, υπογραμμίζει τη σημασία της περαιτέρω μείωσης του φόρτου ρυθμίσεων και των φραγμών πρόσβασης στον σιδηροδρομικό τομέα, απευθύνοντας για τον σκοπό αυτό ειδικές συστάσεις σε κάθε χώρα. Επιπλέον, στις 6 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωση για την ενίσχυση της διακυβέρνησης της ενιαίας αγοράς, στην οποία τονίζει επίσης τη σημασία του τομέα των μεταφορών<sup>3</sup>.

Την τελευταία δεκαετία έχουν σημειωθεί ριζικές αλλαγές στη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ, οι οποίες θεσπίστηκαν σταδιακά με τρεις νομοθετικές «δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους» (και μερικές συνοδευτικές πράξεις) που είχαν σκοπό να ανοίξουν οι εθνικές αγορές και να καταστήσουν τους σιδηροδρόμους περισσότερο ανταγωνιστικούς και διαλειτουργικούς σε επίπεδο ΕΕ, ενώ να διατηρείται παράλληλα υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Ωστόσο, παρά τη σημαντική εξέλιξη της νομοθεσίας και άλλων μέτρων της ΕΕ («κεκτημένο της ΕΕ») για τη δημιουργία εσωτερικής αγοράς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, παραμένει μέτριο το μερίδιο των σιδηροδρόμων στις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εισηγήθηκε τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, που στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας και της απόδοσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με την άρση των φραγμών στην αγορά που εξακολουθούν να υπάρχουν.

Ο παρών κανονισμός αποτελεί συστατικό στοιχείο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους που εστιάζει στην άρση των διοικητικών και τεχνικών φραγμών που εξακολουθούν να υπάρχουν, συγκεκριμένα με τον καθορισμό κοινής προσέγγισης κανόνων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας για την αύξηση των οικονομικών κλίμακας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ, με τη μείωση του διοικητικού κόστους και με την επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών, καθώς και με την αποφυγή περιπτώσεων συγκεκριμένων διακρίσεων, μέσω Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να αντικαταστήσει τον αρχικό ιδρυτικό κανονισμό και να προσθέσει νέα σημαντικά καθήκοντα στον Οργανισμό, ώστε να

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_Data/docs/pressdata/el/ec/127622.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/el/ec/127622.pdf).

<sup>2</sup> COM(2012)299 τελικό.

<sup>3</sup> COM(2012)259 τελικό.

καταστεί πραγματικά ευρωπαϊκή σιδηροδρομική αρχή στο πεδίο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας.

## **1.2. Γιατί να αντικατασταθεί ο υφιστάμενος κανονισμός 881/2004 (όπως έχει τροποποιηθεί) από νέα πράξη;**

Από το 2004, όταν καταρτίστηκε ο αρχικός ιδρυτικός κανονισμός, έχουν υπάρξει αρκετές εξελίξεις στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και στον Οργανισμό. Πληθαίνουν τα στοιχεία σχετικά με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ, καθώς και σχετικά με τα ζητήματα διαλειτουργικότητας και ασφάλειάς της. Έχει θεσπιστεί νέα νομοθεσία, η οποία οδήγησε στην τροποποίηση του κανονισμού για τον Οργανισμό (2008) ή στην ενίσχυση των υφιστάμενων καθηκόντων του ΕΟΣ χωρίς μεταβολή του σχετικού κανονισμού (π.χ. απόφαση 2011/155/ΕΕ).

Στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση έχουν προσδιοριστεί ορισμένα μέτρα με τα οποία ανατίθενται νέες εξουσίες στον Οργανισμό και βελτιστοποιούνται οι υφιστάμενες διαδικασίες.

Επιπλέον, πρέπει να θεσπιστούν ορισμένες αλλαγές για να βελτιωθεί η λειτουργία του Οργανισμού, ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης του κανονισμού για την ίδρυση του ΕΟΣ και της αξιολόγησης του Οργανισμού (2009-2010), καθώς και των συστάσεων της κοινής δήλωσης της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς (2012) και του εγγράφου θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού (2012). Πρόκειται ιδίως για βελτιώσεις της εσωτερικής διάρθρωσης, της διακυβέρνησης και της διαδικασίας λήψης αποφάσεων του Οργανισμού, καθώς και για τις σχέσεις του με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ο νέος κανονισμός θα βοηθήσει επίσης στην αποσαφήνιση της δομής της νομικής πράξης (π.χ. με την αφαίρεση και αναρίθμηση άρθρων) και στο να την καταστήσει λογικότερη (π.χ. με τη μετατόπιση ορισμένων άρθρων σε πιο συναφή κεφάλαια, την προσθήκη νέων κεφαλαίων και την απαλοιφή παρωχημένων κεφαλαίων). Τέλος, στο πλαίσιο της παρούσας δέσμης νομοθετικών μέτρων τροποποιούνται επίσης οι οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια και συνδέονται στενά με τα καθήκοντα του ΕΟΣ, πράγμα που θα πρέπει, κατά συνέπεια, να ληφθεί δεόντως υπόψη στον παρόντα κανονισμό.

Βάσει των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση της Νομικής Υπηρεσίας, η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει νέο κανονισμό για τον ΕΟΣ προς αντικατάσταση του αρχικού κανονισμού 881/2004. Οι αλλαγές ως προς με τον κανονισμό 881/2004 είναι δυνατόν να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες:

- *Νέες διατάξεις:* νέα καθήκοντα του Οργανισμού (έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων, εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων χειρισμού-ελέγχου και σηματοδότησης και έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας), ενίσχυση του ελέγχου των εθνικών αρχών, περισσότερες εξουσίες όσον αφορά τους εθνικούς κανόνες, νέα πηγή προϋπολογισμού του ΕΟΣ (τέλη και επιβαρύνσεις), τμήμα προσφυγών· ορισμένες νέες διατάξεις - ιδίως στο μέρος που αφορά την εσωτερική οργάνωση - απορρέουν από την κοινή προσέγγιση για τους οργανισμούς της ΕΕ.
- *Διασαφήνιση/ απλούστευση υφιστάμενων διατάξεων:* ιδίως όσον αφορά τις μεθόδους εργασίας, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων

(ERTMS), το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τα μητρώα, άλλα καθήκοντα.

- *Επικαιροποιήσεις* λόγω της εξέλιξης του νομοθετικού και πολιτικού πλαισίου: διατάξεις σχετικά με την εσωτερική δομή και λειτουργία, καθώς και παραπομπές σε διαδικασίες επιτροπής και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.
- *Συντακτικές αλλαγές* σε σχέση με τον αρχικό κανονισμό.

### **1.3. Συνδέσεις μεταξύ του παρόντος κανονισμού και των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια**

Η οδηγία 2008/57/EK (οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων) και η οδηγία 2004/49/EK (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) είναι στενά συνδεδεμένες με τον αρχικό κανονισμό 881/2004. Στην τέταρτη δέσμης μέτρων προτείνεται να αναδιατυπωθούν οι εν λόγω οδηγίες, οι οποίες όμως θα παραμείνουν στενά συνδεδεμένες με τον παρόντα κανονισμό. Αυτό πηγάζει κυρίως από το γεγονός ότι ο Οργανισμός ενεργεί στους τομείς της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, θέματα για τα οποία οι οδηγίες παρέχουν τη νομική βάση.

Οι συνδέσεις με τον παρόντα κανονισμό, αφορούν ιδίως:

- τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ, οδηγία για τη διαλειτουργικότητα), τους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ, οδηγία για την ασφάλεια) και τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ, οδηγία για την ασφάλεια): ο Οργανισμός είναι αρμόδιος να καταρτίζει συστάσεις για τα θέματα αυτά προς έγκριση από την Επιτροπή και για την έκδοση γνώμων προς την Επιτροπή σχετικά με μη εφαρμογή των ΤΠΔ·
- τα πιστοποιητικά ασφάλειας: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την έκδοσή τους, ενώ η πλήρης διαδικασία προβλέπεται στην οδηγία για την ασφάλεια·
- τα μητρώα: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος να απευθύνει συστάσεις προς την Επιτροπή σχετικά με τις προδιαγραφές για τα μητρώα (που αναφέρονται στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα) και την αναθεώρησή τους, καθώς και για να διασφαλίζει την πρόσβαση του κοινού σε αυτά·
- τις εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων και τύπων οχημάτων και τις εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την έκδοσή τους, ενώ η πλήρης διαδικασία υποβολής αιτήσεων έγκρισης προβλέπεται στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα·
- τις τηλεματικές εφαρμογές και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS): πρόκειται για ειδικούς τομείς διεπόμενους από τις σχετικές ΤΠΔ που εκδίδονται δυνάμει της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, θέμα στο οποίο πρέπει να σημαντικός ο ρόλος του Οργανισμού ως αρχή συστήματος·
- τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την υποστήριξη και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οι οποίοι όμως

έχουν δημιουργηθεί με την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα και αναλαμβάνουν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται με την ίδια·

- τις εθνικές αρχές ασφάλειας των σιδηροδρόμων: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την υποστήριξη και την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των εθνικών αρχών ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι οποίες όμως έχουν δημιουργηθεί με την οδηγία για την ασφάλεια και αναλαμβάνουν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται με την ίδια·
- τους εθνικούς κανόνες για τους σιδηροδρόμους: ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την εξέτασή τους, με στόχο τη μείωση τους, ενώ η διαδικασία για την κοινοποίηση τους προβλέπεται στις οδηγίες για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα.

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συζητούν συνεχώς με τους εκπροσώπους του κλάδου τις εξελίξεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου. Το διάστημα 2010-2011, διενήργησαν εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού 881/2004 και της λειτουργίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>4</sup>. Η αξιολόγηση αυτή, μαζί με τη γενική αξιολόγηση των Οργανισμών της ΕΕ το 2009, κατέδειξε την προστιθέμενη αξία που προσφέρει ο Οργανισμός και, γενικά, τη θετική γνώμη των ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά τον ΕΟΣ και τη συμβολή του. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αξιοποιήθηκαν ως σημαντικές πληροφορίες και προπαρασκευαστική εργασία στην επακόλουθη διαδικασία της αξιολόγησης των επιπτώσεων που συνδέθηκε με την αναθεώρηση του κανονισμού.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξήγαγε ενδελεχή εκτίμηση επιπτώσεων για να υποστηρίξει τις νομοθετικές προτάσεις για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ανταγωνιστικότητας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου στα θέματα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας. Τον Ιούνιο 2011 συγκροτήθηκε ομάδα καθοδήγησης για την εκτίμηση των επιπτώσεων (Impact Assessment Steering Group/IASG), στην οποία η ΓΔ MOVE κάλεσε να συμμετάσχουν όλες τις ΓΔ.

Εξωτερικός σύμβουλος κατάρτισε μελέτη υποστήριξης της εκτίμησης επιπτώσεων και διενήργησε στοχοθετημένη διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Η στοχοθετημένη διαβούλευση ξεκίνησε στις 18 Νοεμβρίου 2011 με διαδικτυακή έρευνα, η οποία ολοκληρώθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2011. Ακολούθησαν συνεντεύξεις με τα σημαντικότερα ενδιαφερόμενα μέρη και ημερίδα εργασίας των ενδιαφερόμενων μερών, στο τέλος Φεβρουαρίου 2012.

Έκτοτε, η ΓΔ MOVE συμμετείχε σε διμερείς συνεδριάσεις με εκπροσώπους του κλάδου, προκειμένου να εκτιμήσει τις απόψεις τους σχετικά με το τι πρέπει επιδιωχθεί στα θέματα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας με την τέταρτη δέσμη μέτρων.

Δεδομένης της τεχνικής φύσης της πρωτοβουλίας, δεν διενεργήθηκε δημόσια διαβούλευση. Ωστόσο, η Επιτροπή φρόντισε να υπάρξει εγκαίρως διαβούλευση με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι συζητήσεις κάλυψαν όλα τα βασικά στοιχεία της πρωτοβουλίας.

### **Επιτροπή εκτίμησης επιπτώσεων:**

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011\\_era-evaluation-881-2004.pdf](http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf).

Στις 5 Σεπτεμβρίου 2012 συνεδρίασε η Επιτροπή Εκτίμησης Επιπτώσεων, η οποία, στη συνέχεια, εξέδωσε θετική γνώμη. Οι κύριες συστάσεις της επιτροπής ενσωματώθηκαν στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων:

- προστέθηκαν περισσότερα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη·
- προστέθηκαν αναμενόμενες συνέργειες με άλλα στοιχεία της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και διασαφηνίστηκαν έμμεσες επιπτώσεις·
- περιγράφηκαν αναλυτικότερα τα βασικά μέτρα που είναι κοινά στις επιλογές 2 έως 5 και διασαφηνίστηκαν οι διαφορές τους·
- διασαφηνίστηκαν και επεξηγήθηκαν καλύτερα οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση των επιπτώσεων· αναδείχθηκε η λογική τους μέσω καλύτερων διαπαραπομπών·
- αναδείχτηκε με μεγαλύτερη σαφήνεια το διοικητικό κόστος για τους οικονομικούς φορείς (επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών) και το κόστος για τη δημόσια διοίκηση (εθνικές αρχές, ΕΟΣ και Επιτροπή).

#### **Επιλογές που προσδιορίστηκαν:**

Βάσει της διαλογής των επιμέρους μέτρων, η Επιτροπή προσδιόρισε πέντε επιλογές πολιτικής (επιλογές 2-6) πέραν του βασικού σεναρίου. Οι επιλογές 2-5 καταρτίστηκαν με κύριο γνώμονα το επίπεδο αλληλεπίδρασης μεταξύ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΟΣ ή Οργανισμός) και των εθνικών αρχών και μπορούν όλες να ανταποκριθούν στους τρεις επιχειρησιακούς στόχους. Η 6η επιλογή αποτελεί σύνολο οριζόντιων μέτρων που κυρίως εξαρτώνται από τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του ΕΟΣ και των εθνικών αρχών και είναι δυνατόν να εφαρμοστεί επιπροσθέτως οποιασδήποτε από τις επιλογές 2-5, με αναμενόμενη ενίσχυση των συνολικών τελικών επιπτώσεων.

Επιλογή 1: Βασικό σενάριο (κανένα μέτρο) – συνέχιση της πορείας που έχει χαραχθεί έως τώρα για τον τομέα.

Επιλογή 2: Ενίσχυση του συντονιστικού ρόλου του Οργανισμού στη διασφάλιση συνεκτικής προσέγγισης όσον αφορά την πιστοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την έγκριση των οχημάτων.

Επιλογή 3: Ο ΕΟΣ λειτουργεί ως υπηρεσία μίας στάσης η οποία ελέγχει τις εισερχόμενες αιτήσεις για πιστοποίηση και έγκριση καθώς και τις τελικές αποφάσεις, τις οποίες όμως εξακολουθούν να λαμβάνουν οι εθνικές αρχές ασφάλειας (ΕΑΑ).

Επιλογή 4: Οι αρμοδιότητες είναι κατανομημένες μεταξύ του ΕΟΣ και των ΕΑΑ και η τελική απόφαση πιστοποίησης και έγκρισης λαμβάνεται από τον Οργανισμό.

Επιλογή 5: Ο ΕΟΣ αναλαμβάνει δραστηριότητες των ΕΑΑ όσον αφορά την πιστοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την έγκριση των οχημάτων.

Επιλογή 6: Οριζόντια μέτρα, στα οποία συγκαταλέγονται άλλα νομοθετικά και ήπια μέτρα (πέραν του καταμερισμού των αρμοδιοτήτων μεταξύ των εθνικών αρχών και του ΕΟΣ) που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του

σιδηροδρομικού τομέα, όπως τα εξής: βελτίωση του ρόλου του ΕΟΣ όσον αφορά τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τους σιδηροδρόμους και την κατάρτιση ή τη μετάβαση από τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες και κανόνες ασφάλειας σε σύστημα κανόνων ΕΕ (με τον εντοπισμό περιττών κανόνων από τον ΕΟΣ και τις ΕΑΑ και, εν συνεχεία, την υποχρέωση των εθνικών αρχών να καταργήσουν αυτούς τους κανόνες, καθώς και με τον περιορισμό της δυνατότητας έγκρισης νέων κανόνων).

Επιπτώσεις των επιλογών: Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις όλων των επιλογών εκτιμήθηκαν ως θετικές, αν και περιορισμένες. Οι κοινωνικές επιπτώσεις όλων των επιλογών εκτιμήθηκαν ως περιορισμένες/οριακές.

Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται τα οικονομικά οφέλη (αποδοτικότητα) και το πλήθος των στόχων που εκπληρώνονται (αποτελεσματικότητα) με τους κάτωθι συνδυασμούς επιλογών:

Επιλογή	Αποδοτικότητα (Συνολικό καθαρό όφελος, σε εκατ. ευρώ)	Αποτελεσματικότητα (πλήθος επιχειρησιακών στόχων που εκπληρώνονται)
Επιλογές 2+6: Ενίσχυση του συντονιστικού ρόλου του Οργανισμού + οριζόντια μέτρα	411	1
Επιλογές 3+6: ΕΟΣ ως υπηρεσία μίας στάσης + οριζόντια μέτρα	461	2
Επιλογές 4+6: Κατανεμημένες αρμοδιότητες μεταξύ του ΕΟΣ και των ΕΑΑ + οριζόντια μέτρα	497	3
Επιλογές 5+6: Ο ΕΟΣ αναλαμβάνει δραστηριότητες των ΕΑΑ όσον αφορά την έγκριση και την πιστοποίηση + οριζόντια μέτρα	476	3

Συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι η προτιμότερη επιλογή ήταν 4<sup>η</sup> (σε συνδυασμό με την 6<sup>η</sup> επιλογή), επειδή προσφέρει την καλύτερη ισορροπία αποτελεσμάτων όσον αφορά:

- τον κλάδο, καθώς μειώνει το κόστος και τον χρόνο πιστοποίησης της ασφάλειας και έγκρισης οχημάτων και λοιπών υποσυστημάτων·
- τις επιπτώσεις του κόστους στον προϋπολογισμό της ΕΕ·
- τις επιπτώσεις του κόστους για τους εθνικούς οργανισμούς·
- τη συμφωνία με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας·
- την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν προσδιοριστεί και
- την εκπλήρωση των στόχων.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τις νομοθετικές προτάσεις για την εξάλειψη των διοικητικών και τεχνικών φραγμών που απομένουν στα θέματα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας στη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ. Το έγγραφο αυτό θα δημοσιευθεί

στον δικτυακό τόπο της Γενικής Γραμματείας της Επιτροπής, μετά την έγκριση της παρούσας νομικής πράξης.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Στην παρούσα ενότητα σχολιάζονται και επεξηγούνται οι βασικές διατάξεις του νέου κανονισμού για τον ΕΟΣ, όταν είναι απαραίτητο όσον αφορά τις τροποποιήσεις του αρχικού κειμένου του κανονισμού 881/2004.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ:**

Άρθρο 1: οι στόχοι αναθεωρήθηκαν ώστε να αποτυπώνουν τα νέα καθήκοντα του Οργανισμού και μετατέθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις. Εν τούτοις, για λόγους σαφήνειας, ορίζονται «αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής».

Άρθρο 2: το νομικό καθεστώς μετατέθηκε σε αυτό το άρθρο, καθώς κρίνεται περισσότερο σκόπιμο (πρώην αρχικό άρθρο 22).

Άρθρο 3: τροποποιήθηκε ώστε να αντανακλά ορθώς τους νέους τύπους πράξεων του Οργανισμού.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**

Προστέθηκε νέο κεφάλαιο για να καλύπτονται ζητήματα περιλαμβανόμενα αρχικά σε άλλα κεφάλαια, τα οποία, ωστόσο, αφορούν στην πραγματικότητα τις μεθόδους με τις οποίες ο ΕΟΣ επιτυγχάνει τους στόχους του.

Άρθρο 4: «Ομάδες εργασίας»: το άρθρο για τις ομάδες εργασίας συντάχθηκε εξ υπαρχής, για λόγους νομικής σαφήνειας. Συγκεκριμένα: η παραπομπή στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τη Διαλειτουργικότητα των Σιδηροδρόμων (ΕΕΔΣ) είναι πλέον παρωχημένη και μπορεί να απαλειφθεί. Στο άρθρο αυτό μετατέθηκε η παράγραφος 4 του αρχικού άρθρου 24 σχετικά με το προσωπικό του ΕΟΣ. Ο εσωτερικός κανονισμός πρέπει να εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο.

Άρθρο 7: «Εκτίμηση επιπτώσεων»: το αρχικό κείμενο περιόριζε την ανάλυση κόστους-οφέλους μόνο στην ασφάλεια (άρθρο 6 παράγραφος 4). Το καθήκον αυτό δεν θα πρέπει να είναι μέρος ειδικής δραστηριότητας του Οργανισμού. Συνεπώς, χρειάζεται να μετατεθούν οι παράγραφοι σε γενική ενότητα, να καταστούν γενικά εφαρμοστέες και να προβλέπονται σαφή καθήκοντα. Η πρακτική αυτή είναι σύμφωνη με το έγγραφο θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού και τις αρχές κατάρτισης και διαχείρισης του προϋπολογισμού βάσει δραστηριοτήτων.

Άρθρο 8: «Μελέτες»: πρώην άρθρο 20 – μετατέθηκε καθώς οι μελέτες αποτελούν μέσο επίτευξης των στόχων και όχι καθήκον.

Άρθρο 9: «Γνωμοδοτήσεις»: πρώην άρθρο 10 για τις τεχνικές γνωμοδοτήσεις: διαγράφεται η λέξη «τεχνικές» κατ' αναλογία με τις οδηγίες. Η παράγραφος 2α στοιχείο β) απαλείφεται ως παρωχημένη. Η παράγραφος 3 (αρχική παράγραφος 2β) τροποποιείται ώστε να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της (που πριν περιοριζόταν μόνο στις ΤΠΔ, χωρίς σαφή αιτιολόγηση).



Άρθρο 10: «Επισκέψεις στα κράτη μέλη»: πρώην άρθρο 33 – μετατέθηκε στην ενότητα αυτή καθώς οι επισκέψεις αποτελούν μέσα επίτευξης των στόχων του Οργανισμού.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ:

Άρθρο 11: «Τεχνική υποστήριξη – ασφάλεια»: μικρές αλλαγές που διασαφηνίζουν τα καθήκοντα του Οργανισμού.

Άρθρο 12: «Πιστοποιητικά ασφάλειας»: νέος ρόλος του ΕΟΣ (έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας), όπως προτείνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων, σύμφωνα με την αναθεωρημένη οδηγία για την ασφάλεια.

Άρθρο 13: «Συντήρηση οχημάτων»: νέο άρθρο – μετατέθηκε από το αρχικό κεφάλαιο 3α, απλουστεύθηκε και εντάχθηκε στο κεφάλαιο για την ασφάλεια, διότι είχε μεγαλύτερη συνάφεια.

Άρθρο 14: «Σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων»: νέο άρθρο που ρυθμίζει τυπικά τα όσα ο ΕΟΣ ήδη κάνει στην πραγματικότητα στο πεδίο των σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων φορτίων.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ:

Άρθρο 15: «Τεχνική υποστήριξη – διαλειτουργικότητα»: τροποποιήθηκε ελαφρώς ώστε να αντανakλά τις αλλαγές στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα (στοιχεία β) και γ)) και για να διασαφηνίσει τα υφιστάμενα καθήκοντα του ΕΟΣ.

Άρθρο 16: «Έγκριση οχήματος»: νέο άρθρο – καλύπτει τον νέο ρόλο του ΕΟΣ όσον αφορά την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων, όπως προτείνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων, σύμφωνα με την τροποποιημένη οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

Άρθρο 17: «Έγκριση τύπου οχημάτων»: νέο άρθρο – καλύπτει το νέο ρόλο του ΕΟΣ όσον αφορά την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά τύπων οχημάτων, σύμφωνα με την τροποποιημένη οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

Άρθρο 18: «Έγκριση θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης»: νέο άρθρο – καλύπτει το νέο ρόλο του ΕΟΣ όσον αφορά την έγκριση παρατρόχιου εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης: συνδέεται με το ρόλο του ΕΟΣ ως αρχή του συστήματος και τις συνέπειες του νέου καθήκοντος της έκδοσης εγκρίσεων για τη διάθεση στην αγορά οχημάτων για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) (ώστε να εξασφαλίζεται ότι εκδίδονται εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά οχημάτων με εξοπλισμό ERTMS που είναι συμβατά με τα παρατρόχια συστήματα).

Άρθρο 19: «Τηλεματικές εφαρμογές»: νέο άρθρο που προστίθεται για την τυπική ρύθμιση του ρόλου που επιτελεί ήδη ο ΕΟΣ, σύμφωνα με τις ΤΠΔ που αφορούν τις τηλεματικές εφαρμογές για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών (TAP) και τις τηλεματικές εφαρμογές για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών (TAF) και σύμφωνα με την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων

Άρθρο 20: «Υποστήριξη κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: τροποποιήθηκε – οι διατάξεις σχετικά με την παρακολούθηση των κοινοποιημένων οργανισμών από την Επιτροπή έχουν μετατεθεί στη νέα ενότητα σχετικά με την

παρακολούθηση. Οι λοιπές διατάξεις αφορά τη στήριξη των κοινοποιημένων οργανισμών (η Επιτροπή ανέθεσε καθήκοντα τεχνικής γραμματείας του NB Rail (Κοινοποιημένοι Οργανισμοί Σιδηροδρόμου) στον Οργανισμό από την 20<sup>η</sup> Απριλίου 2011 και η δραστηριότητα αυτή βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη· η κατάσταση αυτή θα πρέπει να αποτυπώνεται καταλλήλως στη νομοθεσία).

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ** (μετατέθηκε μετά το κεφάλαιο για τη διαλειτουργικότητα):

Άρθρα 21, 22 και 23: «Εθνικοί κανόνες»· νέα άρθρα που ενσωματώνουν τα αρχικά άρθρα 9α και 9β, τροποποιημένα προς εναρμόνιση με τις διαδικασίες των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια και για να ληφθούν υπόψη οι διευρυμένες αρμοδιότητες του ΕΟΣ όσον αφορά τους εθνικούς κανόνες, που προκύπτουν από την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων και το σχέδιο έκθεσης της ομάδας δράσης για τους εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Η διαχείριση της βάσης δεδομένων πληροφορικής έχει ανατεθεί σαφώς στον ΕΟΣ, ώστε να διασαφηνιστούν προηγούμενες επιμερισμένες αρμοδιότητες (Επιτροπή και ΕΟΣ) και να ξεπεραστούν υφιστάμενα προβλήματα τεχνικής φύσης, συντονισμού και κυριότητας.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ERTMS)**: Η ενότητα για το ERTMS πρέπει να καταλαμβάνει χωριστό νέο κεφάλαιο.

Άρθρα 24-28: «Καθήκοντα του ERTMS»· τα άρθρα αυτά περιλαμβάνουν το αρχικό άρθρο 21α, όπως τροποποιήθηκε για τη διασαφήνιση των ευθυνών του Οργανισμού και άλλων παραγόντων σε σχέση με το ERTMS, για τη βελτίωση της εξάπλωσης του ERTMS και για να αποτυπώνονται τα όσα ήδη επιτελεί ο ΕΟΣ στον τομέα αυτόν. Το άρθρο 13ε έχει τροποποιηθεί σύμφωνα με την προκαταρκτική αξιολόγηση της τετραετούς τεχνικής παρακολούθησης από την Επιτροπή.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ**: νέο κεφάλαιο – συνδυάζονται πλέον σε ένα μόνο κεφάλαιο διαφορετικά καθήκοντα σχετικά με την παρακολούθηση, για σκοπούς καλύτερης αναφοράς και σαφήνειας.

Άρθρο 29: «Παρακολούθηση των εθνικών αρχών ασφαλείας»· νέο άρθρο – νέο καθήκον του ΕΟΣ: έλεγχος των ΕΑΑ, όπως προτείνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων (και στην αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ).

Άρθρο 30: «Παρακολούθηση των κοινοποιημένων οργανισμών»· νέο άρθρο – νέο καθήκον του ΕΟΣ: έλεγχος των κοινοποιημένων οργανισμών, όπως προτείνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων.

Άρθρο 31: «Παρακολούθηση της προόδου όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια»· βασίζεται εν μέρει στο αρχικό άρθρο 9 (νέες παράγραφοι 1 και 2, με διασαφήνιση των καθηκόντων του ΕΟΣ σχετικά με την παρακολούθηση της ασφαλείας), στο αρχικό άρθρο 14 (νέες παράγραφοι 3 και 4), με τις δύο ξεχωριστές εκθέσεις για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια να συγχωνεύονται πλέον σε μία. Η παράγραφος 5 βασίζεται στο άρθρο 21β παράγραφος 2 στοιχείο α), σύμφωνα με την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων και την αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΛΟΙΠΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ – νέο κεφάλαιο που συνδυάζει προηγούμενα κεφάλαια για τα μητρώα, το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλα καθήκοντα:

Άρθρο 32: «Προσωπικό των σιδηροδρόμων»· συνδυάζει προς απλούστευση τα αρχικά άρθρα 16β, 16γ και 17: ορισμένα καθήκοντα είναι παρωχημένα, άλλα περιγράφονται στην οδηγία 2007/59· τα εν λόγω άρθρα τροποποιήθηκαν ώστε να αποφεύγεται η νομική ασάφεια και η επανάληψη.

Άρθρο 33: «Μητρώα»· το άρθρο αυτό συνδυάζει τα αρχικά άρθρα 18 και 19, επικαιροποιημένα και εναρμονισμένα με τη νομοθεσία.

Άρθρο 34: «Δίκτυα των εθνικών αρχών ασφάλειας, των φορέων διερεύνησης και των αντιπροσωπευτικών φορέων»· προηγουμένως περιλαμβάνονταν εν μέρει στο αρχικό άρθρο 6 παράγραφος 5 και στο άρθρο 9· προστέθηκε το δίκτυο των αντιπροσωπευτικών φορέων (παράγραφος 2) για τη βελτίωση και τη διάρθρωση του συντονισμού των ενδιαφερόμενων μερών σε επίπεδο Οργανισμού· προστέθηκε η παράγραφος 3 για τη βελτίωση και τη διάρθρωση της διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και, τελικά, για την επίτευξη αποτελεσμάτων υψηλότερης ποιότητας από τον Οργανισμό (σύμφωνα με την αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ και το έγγραφο θέσης για το μέλλον του ΕΟΣ).

Άρθρο 35: «Επικοινωνία και διάδοση»· νέο άρθρο που εν μέρει ρυθμίζει τυπικά τις υφιστάμενες δραστηριότητες του ΕΟΣ και απορρέει από την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων, την αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ και το έγγραφο θέσης για το μέλλον του Οργανισμού.

Άρθρο 36: «Έρευνα και προώθηση της καινοτομίας»· στο αρχικό άρθρο προστέθηκε η έρευνα, ώστε να ρυθμιστούν τυπικά όσα ήδη επιτελεί σε μεγάλο βαθμό ο ΕΟΣ· ανταποκρίνεται στο έγγραφο θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού.

Άρθρο 37: «Παροχή συνδρομής στην Επιτροπή»· τροποποιήθηκε ελαφρώς.

Άρθρο 38: «Παροχή συνδρομής στην αξιολόγηση σιδηροδρομικών έργων»· αρχικό άρθρο 15· το πεδίο εφαρμογής διευρύνθηκε ώστε να καλύπτει την ασφάλεια.

Άρθρο 39: «Παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη»· νέο άρθρο, σύμφωνα με την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων (μέτρο της 6<sup>ης</sup> επιλογής) και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του κανονισμού για τον ΕΟΣ.

Άρθρο 40: «Διεθνείς σχέσεις»· νέο άρθρο ώστε να ρυθμιστούν τυπικά όσα ήδη επιτελεί σε μεγάλο βαθμό ο ΕΟΣ· ανταποκρίνεται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων και στο έγγραφο θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού.

Άρθρο 41: «Ανταλλακτικά»· νέο άρθρο – νέο καθήκον σύμφωνα με την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ: καταρτίστηκε σε μεγάλο βαθμό έτσι ώστε να συμφωνεί με την κοινή δήλωση της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς και την κοινή προσέγγιση (2012), ιδίως όσον αφορά τα εξής: τις διευρυμένες αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου· τη

δημιουργία του εκτελεστικού συμβουλίου· το πολυετές πρόγραμμα εργασιών· άλλες τυπικές διατάξεις σχετικά με ζητήματα ανθρώπινου δυναμικού και προϋπολογισμού.

Λοιπές σημαντικές αλλαγές:

Άρθρο 48: «Ετήσια και πολυετή προγράμματα εργασιών»· νέο, χωριστό άρθρο για τα προγράμματα εργασιών, που θεωρήθηκε χρήσιμο για λόγους σαφήνειας· ανταποκρίνεται στην κοινή δήλωση και στις συστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στην αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ και στο έγγραφο θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού (πολυετής προοπτική, κατάρτιση προϋπολογισμού με βάση τις δραστηριότητες (ABB) και διαχείριση με βάση τις δραστηριότητες (ABM), σχέσεις με ενδιαφερόμενα μέρη).

Άρθρα 51-57: «Τμήμα προσφυγών»· νέα άρθρα – το τμήμα προσφυγών είναι απαραίτητο μετά την επέκταση των αρμοδιοτήτων του ΕΟΣ (έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και πιστοποιητικών ασφάλειας)· η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων προβλέπει τη δημιουργία ανεξάρτητου τμήματος προσφυγών εκτός του οργανισμού, ωστόσο φαίνεται ότι η λύση που εφαρμόζεται ήδη στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ) είναι καταλληλότερη· βάσει των συναφών διατάξεων του κανονισμού για τον ΕΟΑΑ.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ:

Άρθρο 58 παράγραφος 2: νέο στοιχείο γ) – προστέθηκαν νέες πηγές εσόδων του ΕΟΣ (εξωτερικά τέλη και επιβαρύνσεις για την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και πιστοποιητικών ασφάλειας (νέα καθήκοντα))· νέο στοιχείο ε) – για σκοπούς ευθυγράμμισης με τον κανονισμό για τον ΕΟΑΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: νέο κεφάλαιο, σε μεγάλο βαθμό σύμφωνα με τις τυπικές διατάξεις που απορρέουν από την κοινή προσέγγιση για τους οργανισμούς (άρθρα 62 και 63).

Άρθρο 61: «Προσωπικό»· αρχικό άρθρο 24, τροποποιήθηκε σύμφωνα με την κοινή δήλωση για τους οργανισμούς, την αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ και το έγγραφο θέσης του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΣ για το μέλλον του Οργανισμού· διαγράφηκαν οι προηγούμενοι περιορισμοί σχετικά με τη μέγιστη διάρκεια συμβάσεων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ:

Άρθρα 64, 66-68, 70-72: μετατέθηκαν από άλλα μέρη του αρχικού κανονισμού, τροποποιήθηκαν, εάν ήταν απαραίτητο, σύμφωνα με την κοινή δήλωση για τους οργανισμούς.

Άρθρο 65: «Συμφωνία για την έδρα και συνθήκες λειτουργίας»· νέο άρθρο σύμφωνα με την κοινή δήλωση για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς (2012).

Άρθρο 69: «Συνεργασία με εθνικές αρχές και φορείς»· νέο άρθρο που απορρέει από τις νέες αρμοδιότητες του ΕΟΣ σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών και εγκρίσεων· η συνεργασία με εθνικούς φορείς και αρχές σε ορισμένες περιπτώσεις θεωρείται απαραίτητη λόγω της τεχνογνωσίας τους· δυνατότητα (υπ)εργολαβικής ανάθεσης μέρους των καθηκόντων του ΕΟΣ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ: νέο κεφάλαιο

Άρθρα 73 και 74: «Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις»· νέο άρθρο – σύμφωνα με τις νέες αρμοδιότητες του ΕΟΣ (έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων, ίδιοι πόροι) είναι αναγκαία η έκδοση μέτρων κατ' εξουσιοδότηση· περίπτωση παρόμοια με αυτήν του ΕΟΑΑ.

Άρθρο 75: «Διαδικασία επιτροπής»· νέο άρθρο, συντάχθηκε ώστε να μην γίνεται παραπομπή σε άλλες πράξεις (οδηγία για τη διαλειτουργικότητα).

Άρθρο 76: «Αξιολόγηση και επανεξέταση»· το αρχικό άρθρο τροποποιήθηκε σύμφωνα με την κοινή δήλωση για τους οργανισμούς.

ΑΡΘΡΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΑΡΕΜΕΙΝΑΝ ΩΣ ΕΙΧΑΝ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

#### 4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ο παρών νέος κανονισμός αποτελεί τη νομοθετική βάση για την ανάληψη δεσμεύσεων για τον προϋπολογισμό και το προσωπικό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αναλυτικοί υπολογισμοί παρέχονται στο παράρτημα, στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, όσον αφορά τη στελέχωση του ΕΟΣ, στην παρούσα πράξη ενσωματώνονται:

1. οι υπολογισμοί πόρων από τα δύο προηγούμενα νομοθετικά δημοσιονομικά δελτία που επισυνάπτονται στον αρχικό κανονισμό 881/2004 και στην τροποποίησή του το 2008 (κανονισμός 1335/2008), οι οποίοι προέβλεπαν 104 έκτακτους υπαλλήλους για τον ΕΟΣ·
2. οι δημοσιονομικές διαδικασίες για την περίοδο 2005-2013, βάσει των οποίων η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή παραχώρησε στον ΕΟΣ επιπλέον 39 θέσεις για την κάλυψη επιπρόσθετων καθηκόντων που δεν προβλέπονται στον ιδρυτικό κανονισμό, έτσι ώστε οι θέσεις έκτακτου προσωπικού το 2013 ανέρχονται συνολικά σε 143·
3. οι επιπτώσεις στους ανθρώπινους πόρους των νέων καθηκόντων και των ενισχυμένων εξουσιών του ΕΟΣ που προβλέπονται στον παρόντα νέο κανονισμό, οι οποίες εκτιμούνται σε 43 άτομα.

Όσον αφορά το **σημείο 2**, επισημαίνεται ότι ο αριθμός των θέσεων έχει αυξηθεί σταδιακά αφότου συστάθηκε ο ΕΟΣ, το 2005. Η μεταβολή αυτή υπόκειται σε αναλυτικό ετήσιο έλεγχο και εγκρίνεται από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή κάθε χρόνο σύμφωνα με τον αριθμό των θέσεων που προτείνει η Επιτροπή. Η κύρια επεξήγηση της διαφοράς μεταξύ του σημείου 1 και του σημείου 2 είναι ότι ορισμένες λειτουργίες και δραστηριότητες — όπως οι νομικές υποθέσεις, ο υπεύθυνος προστασίας δεδομένων, η γραμματεία του διοικητικού συμβουλίου, ο εσωτερικός έλεγχος, ο σχεδιασμός ποιότητας και ο επιχειρησιακός προγραμματισμός, η οικονομική αξιολόγηση (εκτίμηση επιπτώσεων), οι προμήθειες, η διαχείριση εγκαταστάσεων και ο προϊστάμενος διοίκησης — δεν προβλέπονταν στον ιδρυτικό κανονισμό – ή, τουλάχιστον, δεν προβλεφθεί να εκτελούνται από ειδικό προσωπικό. Για ορισμένα πεδία δραστηριότητας — στις οποίες συγκαταλέγονται το ανθρώπινο δυναμικό,

η πληροφορική και η οικονομική διαχείριση — είχαν υποτιμηθεί σημαντικά οι αναγκαίοι πόροι.

Όσον αφορά την οικονομική αξιολόγηση, η δραστηριότητα αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι ο ΕΟΣ ιδρύθηκε για να συμβάλλει σε ολοκληρωμένο και ανταγωνιστικό σιδηροδρομικό χώρο. Αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των δραστηριοτήτων του Οργανισμού εξ αρχής – ακόμα και εάν δεν προβλεπόταν ειδικό προσωπικό στο δημοσιονομικό δελτίο. Η ανάγκη για τη δραστηριότητα αυτή είναι αδιαμφισβήτητη και προσφάτως έχει καταστεί επιτακτικότερη σύμφωνα με την προσέγγιση κατάρτισης προϋπολογισμού βάσει δραστηριοτήτων (ABB). Το γεγονός αυτό αποτυπώνεται στην πρόταση συμπερίληψης νέου άρθρου στον νέο κανονισμό για τον Οργανισμό.

Πέραν των εξελίξεων αυτών, με διάφορες πράξεις της Επιτροπής έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό πρόσθετα καθήκοντα, με επιπτώσεις στους πόρους, χωρίς αυτό να αποτυπώνεται δεόντως στο δημοσιονομικό δελτίο. Παραδείγματος χάριν, με την απόφαση της Επιτροπής 2011/155/ΕΕ της Επιτροπής περί της δημοσιεύσεως και διαχείρισεως του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ ανατέθηκαν επιπρόσθετα καθήκοντα στον Οργανισμό όσον αφορά την εξασφάλιση της διαφάνειας και την απλούστευση των διαδικασιών και των κανόνων που χρησιμοποιούνται για την έγκριση των σιδηροδρομικών οχημάτων και υποσυστημάτων. Πιο συγκεκριμένα, ο ρόλος του ΕΟΣ αφορά την τεκμηρίωση των διαδικασιών έγκρισης στα κράτη μέλη, την τεκμηρίωση των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται για την έγκριση των σιδηροδρομικών οχημάτων και τον έλεγχο της συμφωνίας των δεδομένων, την υποστήριξη των εθνικών αρχών ασφάλειας και τη διαχείριση και τήρηση δεδομένων.

Όσον αφορά το **σημείο 3**, οι επιπτώσεις των νέων και των διευρυνμένων καθηκόντων στον προϋπολογισμό και το προσωπικό οφείλονται κυρίως στους υπολογισμούς της εκτίμησης επιπτώσεων, στην εφαρμογή των συστάσεων της κοινής δήλωσης της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς, στις συστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου και της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου και στην αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ. Όλες οι αλλαγές της νομοθεσίας επεξηγούνται ουσιαστικά στο τρίτο μέρος της παρούσας έκθεσης. Εκτιμάται ότι θα χρειάζονται συνολικώς 70 άτομα για την εκτέλεση των νέων και διευρυνμένων καθηκόντων του Οργανισμού, εκ των οποίων 43 επιπλέον άτομα σε σχέση με το σημερινό πλήθος προσωπικού του Οργανισμού. Το αντικείμενο εργασίας των 43 νέων προσώπων θα είναι η έκδοση αδειών και πιστοποιητικών και οι δαπάνες θα καλύπτονται από εξωτερικά τέλη και επιβαρύνσεις, ενώ οι ανάγκες για επιπλέον 27 άτομα θα καλυφθούν με εσωτερική αναδιάταξη του υπάρχοντος προσωπικού του Οργανισμού. Ως εκ τούτου, δεν θα υπάρξει καμία πρόσθετη επίπτωση στον προϋπολογισμό της ΕΕ (με εξαίρεση τα έτη 2015 και 2016, όταν δεν θα είναι ακόμη διαθέσιμα τα εξωτερικά τέλη και επιβαρύνσεις).

Το προγραμματισμένο επιπλέον προσωπικό των 43 ατόμων θα καλύπτει τις ακόλουθες κατηγορίες:

- τεχνικοί εμπειρογνώμονες (41 άτομα), για την έκδοση εγκρίσεων για τη διάθεση στην αγορά οχημάτων και τύπων οχημάτων (30 άτομα), εγκρίσεων για τη θέση σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων χειρισμού-ελέγχου και σηματοδότησης (6 άτομα) και πιστοποιητικών ασφάλειας (5 άτομα).

- το ανάλογο διοικητικό προσωπικό (2 άτομα), στο οποίο συγκαταλέγεται ένας λογιστής για τη διαχείριση του προγραμματισμένου συστήματος εξωτερικών τελών και επιβαρύνσεων, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας με τις εθνικές αρχές.

Τα εξωτερικά τέλη και επιβαρύνσεις θα καλύπτουν επίσης τα σχετικά γενικά έξοδα, κυρίως:

- για τη μετάφραση των αποφάσεων που εκδίδονται από ΕΟΣ στις επίσημες γλώσσες·
- το σύστημα πληροφορικής που απαιτείται για σκοπούς λογιστικής (εξωτερικών τελών και επιβαρύνσεων).

Τα λοιπά 27 άτομα, θέσεις που θα καλυφθούν με εσωτερική αναδιάρθρωση του υπάρχοντος προσωπικού του Οργανισμού, θα εκτελούν τα εξής καθήκοντα:

- παρακολούθηση των εθνικών αρχών ασφάλειας και των κοινοποιημένων οργανισμών, καθώς και της εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα·
- μείωση του πλήθους εθνικών κανόνων·
- παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και υποστήριξης στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη, διάδοση πληροφοριών σχετικά με τους σιδηροδρόμους, καθώς και κατάρτιση και συντονισμός όσον αφορά ανταλλακτικά επιδεχόμενα τυποποίηση.

Η συνολική δημοσιονομική επίπτωση του ΕΟΣ στον προϋπολογισμό της ΕΕ την περίοδο 2015-2020 εκτιμάται σε 157,113 εκατ. ευρώ. Το κόστος των νέων καθηκόντων του ΕΟΣ για τον προϋπολογισμό της ΕΕ ανέρχεται σε 0,4113 εκατ. ευρώ και από το 2017 θα καλύπτεται από τα τέλη και τις επιβαρύνσεις που θα καταβάλλει ο κλάδος.

Υπάρχουν επίσης επιπτώσεις στους πόρους της Επιτροπής (στη ΓΔ MOVE). Εν προκειμένω, με τον παρόντα κανονισμό ενσωματώνονται:

1. οι υπολογισμοί πόρων από τα δύο προηγούμενα νομοθετικά δημοσιονομικά δελτία που επισυνάπτονται στον αρχικό κανονισμό 881/2004 και στην τροποποίησή του το 2008 (κανονισμός 1335/2008), οι οποίοι προέβλεπαν δύο μόνιμους/έκτακτους υπαλλήλους για την Επιτροπή·
2. οι αλλαγές κατά την περίοδο 2005-2013, με τρεις επιπλέον υπαλλήλους της Επιτροπής που διεκπεραιώνουν ζητήματα σχετικά με τον ΕΟΣ, για την κάλυψη επιπρόσθετων καθηκόντων που δεν προβλέπονταν στον ιδρυτικό κανονισμό.

Το συνολικό προσωπικό για την Επιτροπή όσον αφορά την παρούσα πρωτοβουλία θα είναι 5 άτομα, χωρίς να ζητείται νέο προσωπικό.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004**

(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<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σταδιακή υλοποίηση ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου δίχως σύνορα επιβάλλει την ανάληψη ενωσιακής δράσης σχετικά με τις τεχνικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται στον τομέα των σιδηροδρόμων, όσον αφορά τόσο τις τεχνικές πλευρές (διαλειτουργικότητα) όσο και τα ζητήματα ασφάλειας, δύο πτυχές, άλλωστε, οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες και απαιτούν υψηλό βαθμό εναρμόνισης σε ενωσιακό επίπεδο. Τις δύο τελευταίες δεκαετίες εκδόθηκαν σχετικές νομοθετικές πράξεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, συγκεκριμένα τρεις δέσμες μέτρων, εκ των οποίων οι σπουδαιότερες είναι η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) και η οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (οδηγία για τη διαλειτουργικότητα).

---

<sup>1</sup> EE C ... σ. ....

<sup>2</sup> EE C ... σ. ....



- (2) Η ταυτόχρονη επιδίωξη των στόχων της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων προϋποθέτει σημαντικό τεχνικό έργο, το οποίο θα πρέπει να καθοδηγεί εξειδικευμένος φορέας. Για τον λόγο αυτό ήταν απαραίτητο, στο πλαίσιο της δεύτερης δέσμης μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το 2004, να δημιουργηθεί εντός του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, και λαμβανομένης υπόψη της ισορροπίας εξουσιών στους κόλπους της Ένωσης, ευρωπαϊκός οργανισμός αρμόδιος για τη ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (εφεξής «ο Οργανισμός»).
- (3) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ιδρύθηκε αρχικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004<sup>3</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, με σκοπό την προώθηση της δημιουργίας ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα και τη στήριξη της αναζωογόνησης του σιδηροδρομικού τομέα, ενισχύοντας παράλληλα τα ουσιαστικά πλεονεκτήματά του όσον αφορά την ασφάλεια. Ο κανονισμός 881/2004 πρέπει να αντικατασταθεί από νέα πράξη, λόγω των σημαντικών αλλαγών που έχουν επέλθει στα καθήκοντα και στην εσωτερική οργάνωση του Οργανισμού.
- (4) Στην τέταρτη δέση μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές προτείνονται σημαντικές αλλαγές για τη βελτίωση της λειτουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, με τροποποιήσεις που θα ενσωματωθούν κατά την αναδιατύπωση των οδηγιών 2004/49/ΕΚ και 2008/57/ΕΚ, που και οι δύο σχετίζονται με τα καθήκοντα του Οργανισμού. Οι οδηγίες αυτές, μαζί με τον παρόντα κανονισμό, προβλέπουν ιδίως την εκτέλεση καθηκόντων σχετικών με την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων και πιστοποιητικών ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης. Κατά συνέπεια, καθίσταται σημαντικότερος ο ρόλος του Οργανισμού.
- (5) Ο Οργανισμός θα πρέπει να συμβάλει στη δημιουργία και στην αποτελεσματική λειτουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς σύνορα, καθώς και στη εγγύηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας, ενώ παράλληλα να βελτιώνει την ανταγωνιστική θέση του σιδηροδρομικού τομέα. Για να επιτευχθεί αυτό, ο Οργανισμός θα πρέπει να συμβάλλει στην εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε τεχνικά ζητήματα, με τη βελτίωση του επιπέδου διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων και την ανάπτυξη κοινής προσέγγισης για την ασφάλεια του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να επιτελεί το ρόλο ευρωπαϊκής αρχής αρμόδιας για την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων και τύπων οχημάτων, πιστοποιητικών ασφάλειας για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης. Επιπλέον, θα πρέπει να παρακολουθεί τους εθνικούς κανόνες για τους σιδηροδρόμους και τις επιδόσεις των εθνικών αρχών που δρουν στους τομείς της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.
- (6) Κατά την επιδίωξη των στόχων του, ο Οργανισμός θα πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη τη διαδικασία διεύρυνσης της Ένωσης και τους ειδικούς περιορισμούς που αφορούν τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τρίτες χώρες. Ο Οργανισμός θα πρέπει να έχει την αποκλειστική ευθύνη για τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες που του ανατίθενται.

<sup>3</sup> EE L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

- (7) Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, και ιδίως όσον αφορά την εκπόνηση συστάσεων, ο Οργανισμός θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη σε θέματα σιδηροδρόμων. Η εμπειρογνωμοσύνη θα πρέπει να προέρχεται κυρίως από επαγγελματίες του σιδηροδρομικού τομέα και από τις οικείες εθνικές αρχές. Οι φορείς αυτοί θα πρέπει να σχηματίζουν αρμόδιες και αντιπροσωπευτικές ομάδες εργασίας του Οργανισμού.
- (8) Προκειμένου να διαμορφώνεται σαφέστερη εικόνα των οικονομικών συνεπειών στον σιδηροδρομικό τομέα και των επιπτώσεων στην κοινωνία, ώστε τρίτα μέρη να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις, και προκειμένου να είναι αποτελεσματική η διαχείριση των προτεραιοτήτων εργασίας και η κατανομή των πόρων εντός του Οργανισμού, ο Οργανισμός θα πρέπει να αναπτύξει περαιτέρω τη συμμετοχή του στη δραστηριότητα εκτίμησης επιπτώσεων.
- (9) Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει ανεξάρτητη και αντικειμενική τεχνική συνδρομή, κυρίως στην Επιτροπή. Η οδηγία ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] αποτελεί τη βάση για την κατάρτιση και την αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), ενώ η οδηγία ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων] αποτελεί τη βάση για την κατάρτιση και την αναθεώρηση των κοινών μεθόδων ασφάλειας (ΚΜΑ) και των κοινών στόχων ασφάλειας (ΚΣΑ). Η συνέχεια των εργασιών και η διαχρονική ανάπτυξη ΤΠΔ, ΚΜΑ και ΚΣΑ απαιτούν μόνιμο τεχνικό πλαίσιο και ειδικό προσωπικό εξειδικευμένου φορέα. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι αρμόδιος για την υποβολή συστάσεων στην Επιτροπή σχετικά με την κατάρτιση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ, ΚΜΑ και ΚΣΑ. Οι εθνικοί οργανισμοί για την ασφάλεια και οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν ανεξάρτητη τεχνική γνωμοδότηση από τον Οργανισμό.
- (10) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα όταν υποβάλλουν αίτηση χορήγησης πιστοποιητικών ασφάλειας από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, τα οποία κυμαίνονται από χρονοβόρες διαδικασίες και υπερβολικό κόστος έως άδικη μεταχείριση, ιδίως των νεοεισερχόμενων στον κλάδο επιχειρήσεων. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος δεν αναγνωρίζονται άνευ όρων σε άλλα κράτη μέλη, γεγονός που αποβαίνει εις βάρος του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Προκειμένου οι διαδικασίες έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταστούν αποδοτικότερες και πιο αμερόληπτες, είναι απαραίτητη η μετάβαση σε ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας το οποίο θα ισχύει σε ολόκληρη την Ένωση και θα εκδίδεται από τον Οργανισμό. Η αναθεωρημένη οδηγία ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων] αποτελεί τη σχετική βάση.
- (11) Επί του παρόντος, στην οδηγία 2008/57/ΕΚ προβλέπεται για τα σιδηροδρομικά οχήματα έγκριση θέσης σε λειτουργία σε κάθε κράτος μέλος, εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις. Στην ομάδα δράσης για την έγκριση οχημάτων, που συστάθηκε από την Επιτροπή το 2011, συζητήθηκαν αρκετές περιπτώσεις στις οποίες οι κατασκευαστές και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ταλαιπωρήθηκαν από την υπερβολική διάρκεια και το υπερβολικό κόστος της διαδικασίας έγκρισης, και προτάθηκαν αρκετές βελτιώσεις. Δεδομένου ότι ορισμένα προβλήματα οφείλονται στην πολυπλοκότητα της υφιστάμενης διαδικασίας έγκρισης οχημάτων, η διαδικασία αυτή θα πρέπει να απλουστευτεί. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα θα πρέπει να λαμβάνει μόνο μία έγκριση και η εν λόγω έγκριση διάθεσης στην αγορά οχημάτων και τύπων οχημάτων θα πρέπει να εκδίδεται από τον Οργανισμό. Με τον τρόπο αυτόν θα

επιτευχθούν απτά οφέλη για τον τομέα, λόγω της μείωσης του κόστους και του χρόνου της διαδικασίας, και θα περιοριστεί ο κίνδυνος πιθανών διακρίσεων, ιδίως κατά νέων εταιρειών που επιθυμούν να εισέλθουν στη σιδηροδρομική αγορά. Η αναθεωρημένη οδηγία ... [διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων] αποτελεί τη σχετική βάση.

- (12) Για την περαιτέρω ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, ιδίως όσον αφορά την παροχή κατάλληλων πληροφοριών στους πελάτες εμπορευματικών μεταφορών και στους επιβάτες, και λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας συμμετοχής του Οργανισμού, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί ο ρόλος του Οργανισμού στο πεδίο των τηλεματικών εφαρμογών. Με τον τρόπο αυτόν θα εξασφαλιστεί η συνεκτική ανάπτυξή τους και η ταχεία εγκατάστασή τους.
- (13) Δεδομένης της σημασίας του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) για την ομαλή ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου και την ασφάλειά του και λαμβανομένης υπόψη της αποσπασματικής ανάπτυξής του έως τώρα, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί ο συνολικός συντονισμός του συστήματος σε επίπεδο Ένωσης. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός, ως ο πλέον αρμόδιος φορέας της Ένωσης, θα πρέπει να αναλάβει περισσότερο εξέχοντα ρόλο στον τομέα αυτόν, ώστε να εξασφαλίζει τη συνεκτική ανάπτυξη του ERTMS, να συμβάλλει στη διασφάλιση της συμμόρφωσης του υλικού του ERTMS με τις ισχύουσες προδιαγραφές και να εξασφαλίζει τον συντονισμό των ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων που αφορούν το ERTMS με την ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών του ERTMS. Επίσης, για να καταστούν περισσότερο αποδοτικές και αμερόληπτες οι διαδικασίες έκδοσης εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, είναι απαραίτητη η μετάβαση σε ενιαία έγκριση που θα ισχύει στην Ένωση και θα εκδίδεται από τον Οργανισμό. Η αναθεωρημένη οδηγία ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων] αποτελεί τη σχετική βάση.
- (14) Οι αρμόδιες εθνικές αρχές επιβάλλουν συνήθως επιβαρύνσεις για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων και πιστοποιητικών ασφάλειας. Με τη μεταβίβαση της αρμοδιότητας σε επίπεδο Ένωσης, θα πρέπει να δικαιούται ο Οργανισμός να χρεώνει τους αιτούντες για την έκδοση των πιστοποιητικών και των εγκρίσεων που αναφέρονται στις προηγούμενες αιτιολογικές σκέψεις. Το επίπεδο των εν λόγω επιβαρύνσεων θα πρέπει να είναι ίσο ή χαμηλότερο του τρέχοντος μέσου όρου στην Ένωση και θα πρέπει να προσδιοριστεί με κατ' εξουσιοδότηση πράξη που θα εκδοθεί από την Επιτροπή.
- (15) Ο γενικός στόχος είναι οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα να μεταβιβαστούν αποδοτικά από τα κράτη μέλη στον Οργανισμό, χωρίς μείωση των σημερινών υψηλών επιπέδων ασφάλειας. Ο Οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει επαρκείς πόρους για τα νέα καθήκοντά του και η χρονική στιγμή της κατανομής αυτών των πόρων θα πρέπει να βασίζεται σε σαφώς καθορισμένες ανάγκες. Λαμβανομένης υπόψη της τεχνογνωσίας των εθνικών αρχών, ιδίως των εθνικών αρχών ασφάλειας, θα πρέπει ο Οργανισμός να μπορεί να αξιοποιεί καταλλήλως την τεχνογνωσία αυτή κατά τη χορήγηση των σχετικών εγκρίσεων και πιστοποιητικών. Προς τον σκοπό αυτό θα πρέπει να ενθαρρύνεται η απόσπαση εθνικών εμπειρογνομόνων στον Οργανισμό.
- (16) Στην οδηγία ... [ασφάλεια των σιδηροδρόμων] και στην οδηγία ... [διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων] προβλέπεται η εξέταση των εθνικών μέτρων

από άποψη ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, καθώς και όσον αφορά τη τήρηση των κανόνων περί ανταγωνισμού. Επιπλέον, οι οδηγίες αυτές περιορίζουν τη δυνατότητα των κρατών μελών να εκδίδουν νέους εθνικούς κανόνες. Το υφιστάμενο σύστημα, στο πλαίσιο του οποίου εξακολουθεί να υπάρχει πληθώρα εθνικών κανόνων, οδηγεί σε πιθανές συγκρούσεις με τους κανόνες της Ένωσης και συνεπάγεται κίνδυνο ανεπαρκούς διαφάνειας και συγκεκριμένων διακρίσεων κατά αλλοδαπών φορέων εκμετάλλευσης, ιδίως των μικρότερων και των νέων. Για την μετάβαση σε σύστημα πραγματικά διαφανών και αμερόληπτων κανόνων για τους σιδηροδρόμους σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να ενισχυθεί η βαθμιαία μείωση των εθνικών κανόνων. Είναι σημαντικό η γνωμοδότηση να βασίζεται σε ανεξάρτητη και ουδέτερη εμπειρογνωμοσύνη σε επίπεδο Ένωσης. Προς τον σκοπό πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος του Οργανισμού.

- (17) Οι επιδόσεις, η οργάνωση και οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας και μεταξύ των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, με επακόλουθες επιζήμιες επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Αρνητικές μπορεί να είναι ιδίως οι επιπτώσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που επιθυμούν να εισέλθουν στη σιδηροδρομική αγορά άλλου κράτους μέλους. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητος ο ενισχυμένος συντονισμός με στόχο την ευρύτερη εναρμόνιση σε επίπεδο Ένωσης. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός θα πρέπει, με ελέγχους και επιθεωρήσεις, να παρακολουθεί τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
- (18) Στο πεδίο της ασφάλειας είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ο μέγιστος βαθμός διαφάνειας και η αποτελεσματική ροή πληροφοριών. Είναι σημαντική και θα πρέπει να διεξαχθεί ανάλυση επιδόσεων, η οποία να βασίζεται σε κοινούς δείκτες και να συσχετίζει όλους τους παράγοντες του τομέα. Όσον αφορά τις στατιστικές, χρειάζεται στενή συνεργασία με τη Eurostat.
- (19) Για την παρακολούθηση της προόδου στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός θα πρέπει να είναι αρμόδιος για τη δημοσίευση σχετικής έκθεσης ανά διετία. Δεδομένης της τεχνικής εμπειρογνωμοσύνης και της αμεροληψίας του, ο Οργανισμός θα πρέπει επιπλέον να συντρέχει την Επιτροπή στην παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.
- (20) Θα πρέπει να ενισχυθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου και, συνεπώς, για τα νέα επενδυτικά σχέδια προς χρηματοδότηση από την Ένωση θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο στόχος της διαλειτουργικότητας, ο οποίος καθορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>4</sup>. Ο Οργανισμός είναι ο κατάλληλος θεσμός που είναι ικανός να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων αυτών.
- (21) Η συντήρηση του τροχαίου υλικού αποτελεί σημαντικό στοιχείο του συστήματος ασφάλειας. Επί του παρόντος δεν υπάρχει πραγματική ευρωπαϊκή αγορά στον τομέα

<sup>4</sup> EE L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

της συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού, ελλείψει συστήματος πιστοποίησης των εργαστηρίων συντήρησης. Η κατάσταση αυτή συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον τομέα και την εκτέλεση διαδρομών χωρίς φορτίο. Συνεπώς, χρειάζεται η σταδιακή ανάπτυξη και επικαιροποίηση ευρωπαϊκού συστήματος πιστοποίησης συνεργείων, θέμα για το οποίο ο Οργανισμός είναι ο καταλληλότερος φορέας να προτείνει ενδεδειγμένες λύσεις στην Επιτροπή.

- (22) Οι απαιτούμενες επαγγελματικές ικανότητες για τους μηχανοδηγούς αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο τόσο για την ασφάλεια όσο και για τη διαλειτουργικότητα στην Ένωση. Επιπλέον, συνιστούν και προϋπόθεση για την εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζόμενων στον σιδηροδρομικό τομέα. Το ζήτημα αυτό θα πρέπει να αντιμετωπιστεί στο υφιστάμενο πλαίσιο για τον κοινωνικό διάλογο. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει την τεχνική υποστήριξη που είναι αναγκαία για να λαμβάνεται υπόψη το εν λόγω ζήτημα σε ενωσιακό επίπεδο.
- (23) Ο Οργανισμός θα πρέπει να οργανώνει και να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας, των εθνικών φορέων διερεύνησης και των αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα που δρουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με σκοπούς την προώθηση των ορθών πρακτικών, την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών, τη συλλογή σχετικών με τους σιδηροδρόμους δεδομένων και την παρακολούθηση των συνολικών επιδόσεων του σιδηροδρομικού συστήματος στον τομέα της ασφάλειας.
- (24) Για να διασφαλιστεί ο μέγιστος βαθμός διαφάνειας και η ισότιμη πρόσβαση όλων των μερών σε χρήσιμες πληροφορίες, θα πρέπει το κοινό να έχει πρόσβαση στα έγγραφα που αφορούν τις διαδικασίες της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Το ίδιο ισχύει για τις άδειες, τα πιστοποιητικά ασφάλειας και τα λοιπά συναφή έγγραφα για τους σιδηροδρόμους. Ο Οργανισμός θα πρέπει να παρέχει αποτελεσματικά μέσα για την ανταλλαγή και τη δημοσίευση αυτών των πληροφοριών.
- (25) Η προώθηση της καινοτομίας και της έρευνας στον σιδηροδρομικό τομέα αποτελεί σημαντικό καθήκον το οποίο θα πρέπει να ενθαρρύνει ο Οργανισμός, δεδομένης της φήμης και της θέσης του. Χρηματοδοτική βοήθεια που χορηγείται προς τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του Οργανισμού δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση της σχετικής αγοράς.
- (26) Για να αυξηθεί η αποδοτικότητα της χρηματοδοτικής στήριξης από την Ένωση, καθώς η ποιότητά της και η συμβατότητά της με τους σχετικούς τεχνικούς κανονισμούς, ο Οργανισμός, ως ο μόνος φορέας της Ένωσης με αναγνωρισμένη αρμοδιότητα στο σιδηροδρομικό τομέα, θα πρέπει να συμμετέχει δραστήρια στην αξιολόγηση των σιδηροδρομικών έργων.
- (27) Η νομοθεσία για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, οι οδηγοί εφαρμογής ή οι συστάσεις του Οργανισμού ενδέχεται να προκαλούν ενίοτε στα ενδιαφερόμενα μέρη προβλήματα ερμηνείας και άλλου είδους. Η ορθή και ενιαία κατανόηση των πράξεων αυτών αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή του κεκτημένου στο σιδηροδρομικό τομέα και τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θα πρέπει να συμμετέχει δραστήρια στις σχετικές δραστηριότητες εκπαίδευσης και διασαφήνισης.

- (28) Προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντά του σωστά, ο Οργανισμός θα πρέπει να διαθέτει νομική προσωπικότητα και αυτοτελή προϋπολογισμό χρηματοδοτούμενο κυρίως από την Ένωση και με την καταβολή τελών και επιβαρύνσεων από τους υποψηφίους. Για να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του Οργανισμού κατά τη διαχείριση των τρεχουσών υποθέσεων και στο πλαίσιο των γνωμοδοτήσεων και συστάσεων που εκδίδει, η οργάνωση του Οργανισμού θα πρέπει να είναι διαφανής και ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού θα πρέπει να διαθέτει πλήρεις αρμοδιότητες. Το προσωπικό του Οργανισμού θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο και η σύνθεσή του να αντανακλά την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων συμβάσεων, ώστε να διατηρούνται η οργανωτική γνώση και η συνέχεια των δραστηριοτήτων του Οργανισμού, καθώς και η απαραίτητη και συνεχής ανταλλαγή τεχνογνωσίας με τον σιδηροδρομικό τομέα.
- (29) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικά η εκτέλεση των λειτουργιών του Οργανισμού, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εκπροσωπούνται σε διοικητικό συμβούλιο το οποίο να διαθέτει τις απαραίτητες αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων κατάρτισης του προϋπολογισμού και έγκρισης των ετήσιων και πολυετών προγραμμάτων εργασιών.
- (30) Προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαφάνεια κατά τη λήψη αποφάσεων από το διοικητικό συμβούλιο, οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων κλάδων θα πρέπει να παρίστανται στις συζητήσεις αλλά θα πρέπει να μην διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, δεδομένου ότι το δικαίωμα αυτό ανήκει αποκλειστικά στους εκπροσώπους των δημόσιων αρχών που είναι υπόλογοι στις αρχές δημοκρατικού ελέγχου. Οι εκπρόσωποι του κλάδου θα πρέπει να διορίζονται από την Επιτροπή, με κριτήριο τον βαθμό που αντιπροσωπεύουν, σε επίπεδο Ένωσης, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομών, τον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, τις ενώσεις των εργαζομένων, τους επιβάτες και τους πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (31) Θα πρέπει να δημιουργηθεί γνωμοδοτικό εκτελεστικό συμβούλιο για την κατάλληλη προετοιμασία των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου και για την παροχή συμβουλών σε αυτό όσον αφορά τις αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν.
- (32) Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι τα μέρη που θίγονται από τις αποφάσεις του Οργανισμού διαθέτουν τα απαραίτητα ένδικα βοηθήματα κατά τρόπο ανεξάρτητο και αμερόληπτο. Θα πρέπει να δημιουργηθεί κατάλληλος μηχανισμός προσφυγών ώστε να είναι δυνατή η προσφυγή κατά αποφάσεων του εντεταλμένου διευθυντή ενώπιον ειδικού τμήματος προσφυγών, κατά των αποφάσεων του οποίου να είναι δυνατόν να ασκηθεί, εν συνεχεία, προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου.
- (33) Μια ευρύτερη στρατηγική διάσταση όσον αφορά τις δραστηριότητες του Οργανισμού θα βοηθήσει στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των πόρων του κατά τρόπο αποτελεσματικότερο και θα συμβάλει στην υψηλότερη ποιότητα των αποτελεσμάτων του. Συνεπώς, το διοικητικό συμβούλιο θα πρέπει να εγκρίνει και να επικαιροποιεί τακτικά πολυετές πρόγραμμα εργασιών, κατόπιν κατάλληλης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (34) Οι εργασίες του Οργανισμού θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται ο ουσιαστικός έλεγχος από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Για τον σκοπό αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καλεί σε

ακροάσεις τον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού και να γνωμοδοτεί σχετικά με το πολυετές πρόγραμμα εργασιών. Ο Οργανισμός θα πρέπει επίσης να εφαρμόζει τη σχετική κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα.

- (35) Τα τελευταία έτη, με τη δημιουργία όλο και περισσότερων αποκεντρωμένων οργανισμών, η αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή επεδίωξε να βελτιώσει τη διαφάνεια και τον έλεγχο της διαχείρισης των ενωσιακών χρηματοδοτήσεων προς τους οργανισμούς αυτούς, ιδίως σε ό,τι αφορά την εγγραφή των εισφορών στον προϋπολογισμό, τον δημοσιονομικό έλεγχο, την εξουσία περί χορήγησης απαλλαγής, τη συμμετοχή στο συνταξιοδοτικό καθεστώς και την εσωτερική διαδικασία του προϋπολογισμού (κώδικας συμπεριφοράς). Παρομοίως, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την ευρωπαϊκή υπηρεσία καταπολέμησης της απάτης (OLAF)<sup>5</sup> θα πρέπει να εφαρμόζονται άνευ περιορισμών στον Οργανισμό, ο οποίος θα πρέπει να προσχωρήσει στη διοργανική συμφωνία, της 25ης Μαΐου 1999, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF)<sup>6</sup>.
- (36) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η σύσταση εξειδικευμένου οργανισμού που θα αναλάβει την επεξεργασία κοινών λύσεων σε θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω του συλλογικού χαρακτήρα των εργασιών που θα εκτελούνται, και, συνεπώς, είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (37) Για τον ορθό προσδιορισμό του επιπέδου των τελών και των επιβαρύνσεων που δικαιούται να επιβάλλει ο Οργανισμός, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τα άρθρα που καλύπτουν την έκδοση και την ανανέωση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, των εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και τύπων οχημάτων και των πιστοποιητικών ασφάλειας. Είναι ιδιαίτερως σημαντική η διενέργεια από την Επιτροπή κατάλληλων διαβουλεύσεων κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (38) Για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των άρθρων 21 και 22 του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την εξέταση των σχεδίων εθνικών κανόνων και των κείμενων κανόνων, θα πρέπει να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

<sup>5</sup> EE L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

<sup>6</sup> EE L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

- (39) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των άρθρων 29, 30, 31 και 51 του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή.
- (40) Είναι απαραίτητη η εφαρμογή ορισμένων θεμελιωδών αρχών σχετικά με τη διακυβέρνηση του Οργανισμού, ώστε να συμμορφώνεται με την κοινή δήλωση και την κοινή προσέγγιση που συμφωνήθηκαν από τη διοργανική ομάδα εργασίας για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς της ΕΕ, τον Ιούλιο 2012, με σκοπό την απλούστευση των δραστηριοτήτων των οργανισμών και των επιδόσεών τους.
- (41) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από το χάρτη θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ**

#### *Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Με τον παρόντα κανονισμό ιδρύεται Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ο Οργανισμός»)
2. Ο παρών κανονισμός προβλέπει:
  - α) την ίδρυση και τα καθήκοντα του Οργανισμού·
  - β) τα καθήκοντα των κρατών μελών.
3. Ο παρών κανονισμός ισχύει για:
  - α) τη διαλειτουργικότητα εντός του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης που προβλέπεται στην οδηγία .../.../ΕΕ [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα]·
  - β) την ασφάλεια εντός του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης που προβλέπεται στην οδηγία .../.../ΕΕ [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]·
  - γ) την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης (μηχανοδηγών) που προβλέπεται στην 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 [οδηγία για το προσωπικό οδήγησης μηχανών έλξης].

## *Άρθρο 2*

### **Νομικό καθεστώς**

1. Ο Οργανισμός αποτελεί φορέα της Ένωσης με νομική προσωπικότητα.
2. Σε κάθε κράτος μέλος, ο Οργανισμός διαθέτει την ευρύτερη νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται σε νομικά πρόσωπα από την εθνική νομοθεσία. Δύναται ιδίως να αποκτά ή να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να παρίσταται ενώπιον δικαστηρίου.
3. Τον Οργανισμό εκπροσωπεί ο διευθυντής του.

## *Άρθρο 3*

### **Χαρακτήρας των πράξεων του Οργανισμού**

Ο Οργανισμός δύναται:

- α) να απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 και 41·
- β) να απευθύνει συστάσεις στα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 21, 22 και 30·
- γ) να απευθύνει γνώμες στην Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 9, 21, 22 και 38, και προς τις οικείες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 9·
- δ) να εκδίδει αποφάσεις σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17, 18·
- ε) να εκδίδει γνώμες που συνιστούν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 15·
- στ) να εκδίδει τεχνικά έγγραφα σύμφωνα με το άρθρο 15·
- ζ) να εκδίδει εκθέσεις ελέγχου σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 30·
- η) να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και άλλα μη δεσμευτικά έγγραφα που διευκολύνουν την εφαρμογή της νομοθεσίας για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με τα άρθρα 11, 15 και 24.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### Άρθρο 4

##### Δημιουργία και σύνθεση των ομάδων εργασίας

1. Ο Οργανισμός συστήνει περιορισμένο αριθμό ομάδων εργασίας για την κατάρτιση συστάσεων, ιδίως σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), τους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ) και τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ).  
  
Ο Οργανισμός δύναται να συστήνει ομάδες εργασίας σε άλλες δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή με δική του πρωτοβουλία, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή.
2. Ο Οργανισμός διορίζει εμπειρογνώμονες στις ομάδες εργασίας.  
  
Ο Οργανισμός διορίζει στις ομάδες εργασίας αντιπροσώπους που υποδεικνύονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για τις ομάδες εργασίας στις οποίες αυτές επιθυμούν να συμμετάσχουν.  
  
Ο Οργανισμός διορίζει στις ομάδες εργασίας επαγγελματίες του σιδηροδρομικού τομέα από τον κατάλογο που αναφέρεται στην παράγραφο 3. Εξασφαλίζει την επαρκή εκπροσώπηση των τομέων της βιομηχανίας και των χρηστών που ενδεχομένως να επηρεάζονται από μέτρα τα οποία δύναται να προτείνει η Επιτροπή βάσει των συστάσεων που της απευθύνει ο Οργανισμός.  
  
Ο Οργανισμός δύναται, αν χρειάζεται, να προσθέτει στις ομάδες εργασίας ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες και αντιπροσώπους διεθνών οργανισμών, αναγνωρισμένους ως ειδικούς στον εκάστοτε τομέα. Το προσωπικό του Οργανισμού δεν επιτρέπεται να διορίζεται στις ομάδες εργασίας.
3. Κάθε όργανο εκπροσώπησης που αναφέρεται στο άρθρο 34 διαβιβάζει στον Οργανισμό κατάλογο εμπειρογνομόνων με τα καταλληλότερα προσόντα, οι οποίοι είναι εντεταλμένοι να το εκπροσωπούν σε κάθε ομάδα εργασίας.
4. Όταν οι εργασίες των εν λόγω ομάδων εργασίας έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες εργασίας, την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων στον κλάδο, οι αντιπρόσωποι των οργανώσεων των εργαζομένων συμμετέχουν στις οικείες ομάδες εργασίας ως πλήρη μέλη.
5. Ο Οργανισμός καλύπτει τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής των μελών των ομάδων εργασίας σύμφωνα με τους κανόνες και τις κλίμακες τιμών που καθορίζει το διοικητικό συμβούλιο.
6. Εκπρόσωπος του Οργανισμού προεδρεύει των ομάδων εργασίας.

7. Οι εργασίες των ομάδων εργασίας πρέπει να είναι διαφανείς. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει τον εσωτερικό κανονισμό των ομάδων εργασίας.

#### *Άρθρο 5*

##### **Διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους**

Όταν οι εργασίες που προβλέπονται στα άρθρα 11, 12, 15 και 32 έχουν άμεσο αντίκτυπο στο κοινωνικό περιβάλλον ή στις συνθήκες εργασίας των εργαζόμενων στον κλάδο, ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ<sup>7</sup>.

Οι εν λόγω διαβουλεύσεις διεξάγονται προτού ο Οργανισμός υποβάλλει τις συστάσεις του στην Επιτροπή. Ο Οργανισμός λαμβάνει δεόντως υπόψη του τις εν λόγω διαβουλεύσεις και είναι έτοιμος, ανά πάσα στιγμή, να παράσχει περαιτέρω εξηγήσεις όσον αφορά τις συστάσεις του. Οι γνώμες που διατυπώνει η επιτροπή κλαδικού διαλόγου διαβιβάζονται από τον Οργανισμό στην Επιτροπή και από την Επιτροπή στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 75.

#### *Άρθρο 6*

##### **Διαβούλευση με τους πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και τους επιβάτες**

Όταν οι εργασίες που προβλέπονται στα άρθρα 11 και 15 έχουν άμεσο αντίκτυπο στους πελάτες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και στους επιβάτες, ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις τους. Ο κατάλογος των οργανώσεων με τις οποίες πρέπει να διενεργούνται διαβουλεύσεις καταρτίζεται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 75.

Οι εν λόγω διαβουλεύσεις διεξάγονται προτού ο Οργανισμός υποβάλλει τις προτάσεις του στην Επιτροπή. Ο Οργανισμός λαμβάνει δεόντως υπόψη του τις εν λόγω διαβουλεύσεις και είναι έτοιμος, ανά πάσα στιγμή, να παράσχει περαιτέρω εξηγήσεις όσον αφορά τις προτάσεις του. Οι γνώμες που διατυπώνουν οι οικείοι οργανισμοί διαβιβάζονται από τον Οργανισμό στην Επιτροπή και από την Επιτροπή στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 75.

#### *Άρθρο 7*

##### **Εκτίμηση επιπτώσεων**

1. Ο Οργανισμός διενεργεί εκτίμηση επιπτώσεων των συστάσεων και των γνωμών του. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει μεθοδολογία εκτίμησης επιπτώσεων βασιζόμενη στη μεθοδολογία της Επιτροπής. Ο Οργανισμός έρχεται σε επαφή με την Επιτροπή ώστε να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι σχετικές εργασίες της Επιτροπής.

---

<sup>7</sup> Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27).

2. Πριν από την έναρξη δραστηριότητας που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα εργασιών, ο Οργανισμός διενεργεί έγκαιρα εκτίμηση επιπτώσεων, στην οποία αναφέρονται:
  - α) το προς επίλυση ζήτημα και οι πιθανές λύσεις·
  - β) ο βαθμός στον οποίο απαιτείται ειδική δράση, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης σύστασης ή γνώμης από τον Οργανισμό·
  - γ) η αναμενόμενη συμβολή του Οργανισμού στην επίλυση του προβλήματος.Επιπλέον, κάθε δραστηριότητα και έργο του προγράμματος εργασιών υπόκειται σε ανάλυση αποδοτικότητας, μεμονωμένα και σε συνάρτηση μεταξύ τους, ώστε να αξιοποιούνται με τον βέλτιστο τρόπο ο προϋπολογισμός και οι πόροι του Οργανισμού.
3. Ο Οργανισμός δύναται να διενεργεί εκ των υστέρων αξιολόγηση της νομοθεσίας που είναι αποτέλεσμα των συστάσεών του.
4. Τα κράτη μέλη παρέχουν στον Οργανισμό τα δεδομένα που είναι αναγκαία για την εκτίμηση επιπτώσεων.

#### *Άρθρο 8*

#### **Μελέτες**

Όταν απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων του, ο Οργανισμός δύναται να αναθέτει μελέτες τις οποίες χρηματοδοτεί από τον προϋπολογισμό του.

#### *Άρθρο 9*

#### **Γνωμοδοτήσεις**

1. Κατόπιν αιτήματος των εθνικών ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ [οδηγία για την ίδρυση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (αναδιατύπωση)], ο Οργανισμός γνωμοδοτεί σχετικά με θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των υποθέσεων που έχουν περιέλθει σε γνώση τους.
2. Ο Οργανισμός γνωμοδοτεί, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σχετικά με τροποποιήσεις οποιασδήποτε πράξης που έχει εκδοθεί βάσει της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] ή της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων], ιδίως όταν υπάρχουν ενδείξεις εικαζόμενης ανεπάρκειας.
3. Όσον αφορά τις γνωμοδοτήσεις που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους και σε άλλα άρθρα του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός υποβάλλει τις γνωμοδοτήσεις του εντός δύο μηνών, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως. Οι γνωμοδοτήσεις δημοσιοποιούνται από τον Οργανισμό εντός δύο μηνών, υπό μορφή από την οποία έχει εξαιρεθεί κάθε εμπορικό απόρρητο.

## *Άρθρο 10*

### **Επισκέψεις στα κράτη μέλη**

1. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων του, τα οποία προβλέπονται ιδίως στα άρθρα 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 και 38, ο Οργανισμός δύναται να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη σύμφωνα με την πολιτική που έχει καθορίσει το διοικητικό συμβούλιο.
2. Ο Οργανισμός ενημερώνει το οικείο κράτος μέλος σχετικά με τη σχεδιαζόμενη επίσκεψη, την ταυτότητα των εξουσιοδοτημένων υπαλλήλων του Οργανισμού, καθώς και την ημερομηνία έναρξης της επίσκεψης. Οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του Οργανισμού πραγματοποιούν τις επισκέψεις αφού παρουσιάσουν απόφαση του εντεταλμένου διευθυντή του Οργανισμού, στην οποία προσδιορίζονται το αντικείμενο και οι στόχοι της επίσκεψής τους.
3. Οι εθνικές αρχές των κρατών μελών διευκολύνουν το έργο του προσωπικού του Οργανισμού.
4. Ο Οργανισμός συντάσσει έκθεση για κάθε επίσκεψη και τη διαβιβάζει στην Επιτροπή και στο οικείο κράτος μέλος.
5. Οι προηγούμενες παράγραφοι ισχύουν με την επιφύλαξη των επιθεωρήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 29 παράγραφος 6 και στο άρθρο 30 παράγραφος 6, οι οποίες διενεργούνται σύμφωνα με την διαδικασία που περιγράφεται στα άρθρα αυτά.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

## *Άρθρο 11*

### **Τεχνική υποστήριξη – συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων**

1. Ο Οργανισμός απευθύνει στην Επιτροπή συστάσεις σχετικά με τις Κοινές Μεθόδους Ασφάλειας (ΚΜΑ) και τους Κοινούς Στόχους Ασφάλειας (ΚΣΑ) που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]. Ο Οργανισμός απευθύνει επίσης συστάσεις στην Επιτροπή σχετικά με την περιοδική αναθεώρηση των ΚΜΑ και των ΚΣΑ.
2. Ο Οργανισμός απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή με δική του πρωτοβουλία, σχετικά με άλλα μέτρα στον τομέα της ασφάλειας.
3. Ο Οργανισμός δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και άλλα μη δεσμευτικά έγγραφα προς διευκόλυνση της εφαρμογής της νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

## *Άρθρο 12*

### **Πιστοποιητικά ασφάλειας**

Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια].

## *Άρθρο 13*

### **Συντήρηση οχημάτων**

1. Ο Οργανισμός συντρέχει την Επιτροπή όσον αφορά το σύστημα πιστοποίησης των οργανισμών που είναι αρμόδιοι για τη συντήρηση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 6 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων].
2. Ο Οργανισμός απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 14 παράγραφος 7 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων].
3. Στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, ο Οργανισμός αναλύει τυχόν εναλλακτικά μέτρα που αποφασίζονται σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων].

## *Άρθρο 14*

### **Σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Ο Οργανισμός παρακολουθεί τις εξελίξεις της νομοθεσίας που αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων κατά την έννοια της οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup> και τις συγκρίνει με τη νομοθεσία σχετικά με τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ιδίως όσον αφορά τις βασικές απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή και δύναται να απευθύνει συστάσεις κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή με δική του πρωτοβουλία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ**

## *Άρθρο 15*

### **Τεχνική υποστήριξη στον τομέα της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων**

1. Ο Οργανισμός:

---

<sup>8</sup> EE L 260 της 30.9.2008, σ. 13.

- α) απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή όσον αφορά τις ΤΠΔ και την αναθεώρησή τους, σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας. [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
  - β) απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή όσον αφορά τα υποδείγματα για τη δήλωση «ΕΕ» επαλήθευσης και για τα έγγραφα του τεχνικού φακέλου που πρέπει να τη συνοδεύουν, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
  - γ) απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή όσον αφορά τις προδιαγραφές για τα μητρώα και την αναθεώρησή τους, σύμφωνα με τα άρθρα 43, 44 και 45 της οδηγίας. [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
  - δ) εκδίδει γνώμες που συνιστούν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης όσον αφορά ελλείψεις των ΤΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] και τις υποβάλλει στην Επιτροπή.
  - ε) απευθύνει γνώμες στην Επιτροπή σχετικά με αιτήματα μη εφαρμογής των ΤΠΔ από κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
  - στ) εκδίδει τεχνικά έγγραφα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 9 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
  - ζ) απευθύνει συστάσεις στην Επιτροπή όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας του συνόλου του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα.
2. Για την κατάρτιση των συστάσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), ο Οργανισμός:
- α) μεριμνά για την προσαρμογή των ΤΠΔ και των προδιαγραφών για τα μητρώα στις τεχνικές εξελίξεις, τις τάσεις της αγοράς και τις κοινωνικές απαιτήσεις.
  - β) μεριμνά για τον συντονισμό μεταξύ της εκπόνησης και επικαιροποίησης των ΤΠΔ, αφενός, και της εκπόνησης ευρωπαϊκών προτύπων που καθίστανται αναγκαία για τη διαλειτουργικότητα, αφετέρου, και διατηρεί τις δέουσες επαφές με τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης.
3. Ο Οργανισμός δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και άλλα μη δεσμευτικά έγγραφα προς διευκόλυνση της εφαρμογής της νομοθεσίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

#### *Άρθρο 16*

#### **Εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά οχημάτων**

Ο Οργανισμός εκδίδει εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 20 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].

## *Άρθρο 17*

### **Εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά τύπων οχημάτων**

Ο Οργανισμός εκδίδει εγκρίσεις για τη διάθεση στην αγορά τύπων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].

## *Άρθρο 18*

### **Εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης**

Ο Οργανισμός εκδίδει εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που θα βρίσκονται ή θα λειτουργούν σε ολόκληρη την Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].

## *Άρθρο 19*

### **Τηλεματικές εφαρμογές**

1. Ο Οργανισμός ενεργεί ως αρχή συστήματος και είναι αρμόδιος για την τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών για τις τηλεματικές εφαρμογές σύμφωνα με τις σχετικές ΤΠΔ.
2. Ο Οργανισμός καθορίζει, δημοσιεύει και εφαρμόζει τη διαδικασία διαχείρισης αιτήσεων για αλλαγές των εν λόγω προδιαγραφών. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός συγκροτεί και τηρεί μητρώο των αιτήσεων που αφορούν αλλαγές των προδιαγραφών των τηλεματικών εφαρμογών και της κατάστασής τους.
3. Ο Οργανισμός αναπτύσσει και διατηρεί τα τεχνικά εργαλεία για τη διαχείριση των διαφορών εκδόσεων των προδιαγραφών των τηλεματικών εφαρμογών.
4. Ο Οργανισμός επικουρεί την Επιτροπή στην παρακολούθηση της ανάπτυξης τηλεματικών εφαρμογών σύμφωνα με τις σχετικές ΤΠΔ.

## *Άρθρο 20*

### **Υποστήριξη κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Ο Οργανισμός υποστηρίζει τις δραστηριότητες των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 27 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα]. Η υποστήριξη αυτή περιλαμβάνει ιδίως την κατάρτιση κατευθυντήριων γραμμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείου διαλειτουργικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 9 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] και κατευθυντήριων γραμμών για την διαδικασία ΕΚ επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 10 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].



2. Ο Οργανισμός διευκολύνει τη συνεργασία των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συγκεκριμένα ενεργώντας ως τεχνική γραμματεία για την ομάδα συντονισμού τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

#### Άρθρο 21

##### Εξέταση σχεδίων εθνικών κανόνων

1. Εντός δύο μηνών από τη λήψη τους, ο Οργανισμός εξετάζει τα σχέδια εθνικών κανόνων σύμφωνα με:
  - α) το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων],
  - β) το άρθρο 14 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
2. Όταν, μετά την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 εξέταση, ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι εθνικοί κανόνες καθιστούν δυνατή την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας, την τήρηση των ΚΜΑ και την επίτευξη των ΚΣΑ, και ότι δεν ενδέχεται να επιφέρουν αυθαίρετες διακρίσεις ή συγκεκριμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, ο Οργανισμός ενημερώνει την Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος σχετικά με τη θετική του αξιολόγηση. Η Επιτροπή δύναται να επικυρώνει τον κανόνα στο σύστημα πληροφορικής που αναφέρεται στο άρθρο 23.
3. Όταν η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 εξέταση καταλήξει σε αρνητική αξιολόγηση, ο Οργανισμός:
  - α) απευθύνει σύσταση στο οικείο κράτος μέλος στην οποία αναφέρει τους λόγους για τους οποίους ο εν λόγω κανόνας πρέπει να μην τεθεί σε ισχύ ή/και να εφαρμόζεται·
  - β) ενημερώνει την Επιτροπή για την αρνητική του αξιολόγηση.
4. Όταν το κράτος μέλος δεν λάβει μέτρα εντός δύο μηνών από τη λήψη της σύστασης του Οργανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο α), η Επιτροπή, αφού λάβει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β) και λάβει γνώση των λόγων που επικαλείται το οικείο κράτος μέλος, δύναται να εκδώσει απόφαση προς το οικείο κράτος μέλος με την οποία το καλεί να τροποποιήσει το εν λόγω σχέδιο κανόνα, να αναστείλει την έγκρισή του, τη θέση του σε ισχύ ή την εφαρμογή του.

## Άρθρο 22

### Εξέταση ισχυόντων εθνικών κανόνων

1. Εντός δύο μηνών από τη λήψη τους, ο Οργανισμός εξετάζει τους εθνικούς κανόνες που του υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 της οδηγίας. [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].
2. Όταν, μετά την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 εξέταση, ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι εθνικοί κανόνες καθιστούν δυνατή την εκπλήρωση των βασικών απαιτήσεων διαλειτουργικότητας, την τήρηση των ΚΜΑ και την επίτευξη των ΚΣΑ, και ότι δεν ενδέχεται να επιφέρουν αυθαίρετες διακρίσεις ή συγκεκριμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, ο Οργανισμός ενημερώνει την Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος σχετικά με τη θετική του αξιολόγηση. Η Επιτροπή δύναται να επικυρώνει τον κανόνα στο σύστημα πληροφορικής που αναφέρεται στο άρθρο 23.
3. Όταν η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 εξέταση καταλήξει σε αρνητική αξιολόγηση, ο Οργανισμός:
  - α) απευθύνει σύσταση στο οικείο κράτος μέλος στην οποία αναφέρει τους λόγους για τους οποίους ο εν λόγω κανόνας πρέπει να μην τροποποιηθεί ή/και να καταργηθεί·
  - β) ενημερώνει την Επιτροπή για την αρνητική του αξιολόγηση.
4. Όταν το κράτος μέλος δεν λάβει μέτρα εντός δύο μηνών από τη λήψη της σύστασης του Οργανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο α), η Επιτροπή, αφού λάβει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β) και λάβει γνώση των λόγων που επικαλείται το οικείο κράτος μέλος, δύναται να εκδώσει απόφαση προς το οικείο κράτος μέλος με την οποία το καλεί να τροποποιήσει ή να καταργήσει τον εν λόγω κανόνα.
5. Η διαδικασία που περιγράφεται στις παραγράφους 2 και 3 εφαρμόζεται, κατ' αναλογία, στις περιπτώσεις που ο Οργανισμός ενημερώνεται ότι οποιοσδήποτε κανόνας, είτε κοινοποιημένος είτε όχι, είναι περιττός ή έρχεται σε σύγκρουση με τις ΚΜΑ, τους ΚΣΑ, τις ΤΠΔ ή οποιαδήποτε άλλη ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα των σιδηροδρόμων.

## Άρθρο 23

### Σύστημα πληροφορικής για σκοπούς κοινοποίησης και για την ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

1. Ο Οργανισμός δημιουργεί και διαχειρίζεται ειδικό σύστημα πληροφορικής το οποίο περιέχει τους αναφερόμενους στο άρθρο 21 παράγραφος 1 και στο άρθρο 22 παράγραφος 1 εθνικούς κανόνες και το καθιστά προσβάσιμο στα ενδιαφερόμενα μέρη και το κοινό.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στον Οργανισμό και την Επιτροπή τους αναφερόμενους στο άρθρο 21 παράγραφος 1 και στο άρθρο 22 παράγραφος 1 εθνικούς κανόνες

μέσω του συστήματος πληροφορικής που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο Οργανισμός δημοσιεύει τους κανόνες στο εν λόγω σύστημα και το χρησιμοποιεί για να ενημερώνει την Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 22.

3. Ο Οργανισμός ταξινομεί τους κοινοποιημένους εθνικούς κανόνες σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 8 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα]. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιεί το σύστημα που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου.
4. Ο Οργανισμός ταξινομεί τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας ... [οδηγία για τη σιδηροδρομική ασφάλεια], λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της νομοθεσίας της ΕΕ. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός αναπτύσσει εργαλείο διαχείρισης κανόνων, προς χρήση από τα κράτη μέλη για την απλούστευση των οικείων συστημάτων εθνικών κανόνων. Ο Οργανισμός χρησιμοποιεί το σύστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου για τη δημοσίευση του εργαλείου διαχείρισης κανόνων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ERTMS)

#### *Άρθρο 24*

#### **Αρχή συστήματος για το ERTMS**

1. Ο Οργανισμός ενεργεί ως Αρχή του συστήματος ERTMS και είναι υπεύθυνος για την τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών του ERTMS.
2. Ο Οργανισμός καθορίζει, δημοσιεύει και εφαρμόζει τη διαδικασία διαχείρισης αιτημάτων για αλλαγές των προδιαγραφών αυτών. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός καταρτίζει και τηρεί μητρώο των αιτημάτων που αφορούν αλλαγές των προδιαγραφών του συστήματος ERTMS και της κατάστασής τους.
3. Ο Οργανισμός συνιστά την έγκριση νέας έκδοσης των τεχνικών προδιαγραφών του ERTMS. Ωστόσο, προβαίνει σε σύσταση μόνο αφού έχει εξαπλωθεί επαρκώς η προηγούμενη έκδοση. Η ανάπτυξη νέων εκδόσεων δεν πρέπει να γίνεται εις βάρος του ρυθμού εξάπλωσης του ERTMS, καθώς απαιτείται σταθερότητα των προδιαγραφών για την βελτιστοποίηση της παραγωγής υλικού ERTMS, την απόδοση των επενδύσεων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον αποτελεσματικό προγραμματισμό της εξάπλωσης του ERTMS.
4. Ο Οργανισμός αναπτύσσει και διατηρεί τεχνικά εργαλεία για τη διαχείριση των διαφόρων εκδόσεων του ERTMS, με στόχο την εξασφάλιση τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας μεταξύ των δικτύων και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με διαφορετικές εκδόσεις και την παροχή κινήτρων για την ταχεία εφαρμογή των ισχυουσών εκδόσεων.

5. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 10 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων], ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι μεταγενέστερες εκδόσεις του υλικού ERTMS είναι τεχνικώς συμβατές με τις προγενέστερες εκδόσεις.
6. Ο Οργανισμός καταρτίζει και διαδίδει κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής για τα ενδιαφερόμενα μέρη και επεξηγηματική τεκμηρίωση σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές για το ERTMS.

#### *Άρθρο 25*

#### **Ειδική ομάδα εργασίας ERTMS των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Ο Οργανισμός συστήνει και προεδρεύει ειδικής ομάδας εργασίας ERTMS των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 27 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα].  
  
Η ομάδα εργασίας ελέγχει τη συνέπεια της εφαρμογής της διαδικασίας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή για την καταλληλότητα χρήσης συγκεκριμένου στοιχείου διαλειτουργικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα], και των διαδικασιών EK επαλήθευσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] και διενεργούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
2. Ο Οργανισμός υποβάλλει ανά διετία έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τις δραστηριότητες της αναφερόμενης στην παράγραφο 1 ομάδας εργασίας, συμπεριλαμβανομένων στατιστικών στοιχείων για την παρουσία των αντιπροσώπων των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης στην ομάδα εργασίας.
3. Ο Οργανισμός αποτιμά την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και της διαδικασίας επαλήθευσης EK του εξοπλισμού ERTMS και, ανά διετία, υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή στην οποία προτείνει, κατά περίπτωση, βελτιώσεις.

#### *Άρθρο 26*

#### **Υποστήριξη της τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας μεταξύ των εποχούμενων και των παρατρόχιων υποσυστημάτων ERTMS**

1. Ο Οργανισμός επιτρέπεται να επικουρεί τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατόπιν αιτήματός τους, στον έλεγχο της τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας των εποχούμενων και των παρατρόχιων υποσυστημάτων ERTMS πριν από τη θέση οχήματος σε λειτουργία.
2. Όταν ο Οργανισμός διαπιστώσει κίνδυνο έλλειψης τεχνικής και λειτουργικής συμβατότητας μεταξύ των δικτύων και των οχημάτων που εφοδιάζονται με εξοπλισμό ERTMS στο πλαίσιο συγκεκριμένων έργων ERTMS, δύναται να ζητήσει

από τους κατάλληλους φορείς, συγκεκριμένα τους κατασκευαστές, τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομών και τις εθνικές αρχές ασφάλειας, να παρέχουν κάθε πληροφορία σχετικά με τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για την επαλήθευση ΕΚ και τη θέση σε λειτουργία και σχετικά με τις συνθήκες λειτουργίας. Ο Οργανισμός ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τον εν λόγω κίνδυνο και, εάν είναι απαραίτητο, συνιστά κατάλληλα μέτρα στην Επιτροπή.

#### *Άρθρο 27*

### **Υποστήριξη των έργων ERTMS και της εξάπλωσης του ERTMS**

1. Ο Οργανισμός παρακολουθεί την εξάπλωση του ERTMS σύμφωνα με το σχέδιο εξάπλωσης που προβλέπεται στην απόφαση 2012/88/ΕΕ<sup>9</sup> και παρακολουθεί το συντονισμό της εγκατάστασης του ERTMS στους διευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών και στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010<sup>10</sup>.
2. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει την τεχνική παρακολούθηση των χρηματοδοτούμενων από την Ένωση έργων για την εξάπλωση του ERTMS, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, ανάλυσης των τευχών δημοπράτησης κατά το χρόνο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Επιπλέον, ο Οργανισμός επικουρεί, εάν χρειάζεται, τους δικαιούχους κονδυλίων της Ένωσης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι τεχνικές λύσεις που υλοποιούνται στο πλαίσιο έργων συμμορφώνονται πλήρως με τις ΤΠΔ που αφορούν τον έλεγχο-χειρισμό και τη σηματοδότηση και, ως εκ τούτου, είναι πλήρως διαλειτουργικές.

#### *Άρθρο 28*

### **Διαπίστευση εργαστηρίων**

1. Ο Οργανισμός υποστηρίζει, συγκεκριμένα παρέχοντας κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές στους φορείς διαπίστευσης, την εναρμονισμένη διαπίστευση των εργαστηρίων του ERTMS σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>11</sup>.
2. Ο Οργανισμός δύναται να συμμετέχει ως παρατηρητής στις επανεξετάσεις από ομοτίμους οι οποίες απαιτούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

<sup>9</sup> EE L 51 της 23.2.2012, σ. 1.

<sup>10</sup> EE L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

<sup>11</sup> EE L 218 της 13.8.2008, σ. 30.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

#### Άρθρο 29

##### Παρακολούθηση των εθνικών αρχών ασφάλειας

1. Ο Οργανισμός παρακολουθεί, με ελέγχους και επιθεωρήσεις, τις επιδόσεις και τις αποφάσεις των εθνικών αρχών ασφάλειας.
2. Ο Οργανισμός δικαιούται να ελέγχει:
  - α) την ικανότητα των εθνικών αρχών ασφάλειας να εκτελούν καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·
  - β) την αποτελεσματικότητα παρακολούθησης από τις εθνικές αρχές ασφάλειας των συστημάτων των διαφόρων φορέων για τη διαχείριση της ασφάλειας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 16 της οδηγίας [...] [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων].

Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει τη διαδικασία για την εκτέλεση των ελέγχων.

3. Ο Οργανισμός εκδίδει εκθέσεις ελέγχου και τις αποστέλλει στις οικείες εθνικές αρχές ασφάλειας και στην Επιτροπή. Κάθε έκθεση ελέγχου περιλαμβάνει, συγκεκριμένα, κατάλογο των ελλείψεων που έχει εντοπίσει ο Οργανισμός, καθώς και συστάσεις για βελτιώσεις.
4. Εάν ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι αναφερόμενες στην παράγραφο 3 ελλείψεις εμποδίζουν την οικεία εθνική αρχή για την ασφάλεια να εκτελεί αποτελεσματικά τα καθήκοντά της όσον αφορά την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός συστήνει στην εθνική αρχή ασφάλειας τη λήψη κατάλληλων μέτρων εντός χρονικού πλαισίου που πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένης υπόψη της σπουδαιότητας της έλλειψης.
5. Όταν εθνική αρχή ασφάλειας διαφωνεί με την αναφερόμενη στην παράγραφο 4 σύσταση του Οργανισμού ή όταν εθνική αρχή ασφάλειας δεν λαμβάνει μέτρα παρά τη σχετική σύσταση του Οργανισμού εντός τριών μηνών από τη λήψη της σύστασης, η Επιτροπή δύναται να λάβει απόφαση εντός έξι μηνών, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 75.
6. Ο Οργανισμός δικαιούται επίσης να διενεργεί αναγγελθείσες ή αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις στις εθνικές αρχές ασφάλειας, προς επαλήθευση ειδικών τομέων των δραστηριοτήτων και της λειτουργίας τους, συγκεκριμένα για την επανεξέταση εγγράφων, διαδικασιών και μητρώων σχετικών με τα καθήκοντά τους που αναφέρονται στο άρθρο 16 της οδηγίας [...] [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]. Οι επιθεωρήσεις είναι δυνατόν να διενεργούνται επί τούτου ή σύμφωνα με σχέδιο που καταρτίζει ο Οργανισμός. Η διάρκεια επιθεώρησης δεν

υπερβαίνει τις δύο ημέρες. Οι εθνικές αρχές των κρατών μελών διευκολύνουν το έργο του προσωπικού του Οργανισμού. Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση για κάθε επιθεώρηση.

### *Άρθρο 30*

#### **Παρακολούθηση των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης**

1. Ο Οργανισμός παρακολουθεί τους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης, με την παροχή συνδρομής στους οργανισμούς διαπίστευσης, ελέγχου και επιθεωρήσεων, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 2-5.
2. Ο Οργανισμός υποστηρίζει την εναρμονισμένη διαπίστευση των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συγκεκριμένα με την παροχή κατάλληλων κατευθύνσεων στους φορείς διαπίστευσης σχετικά με τα κριτήρια αξιολόγησης και τις διαδικασίες εκτίμησης του κατά πόσον οι κοινοποιημένοι οργανισμοί πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 27 της οδηγίας. [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα], μέσω της ευρωπαϊκής υποδομής διαπίστευσης που αναγνωρίζεται σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου.
3. Στην περίπτωση κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης που δεν είναι διαπιστευμένοι σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα], ο Οργανισμός δύναται να διενεργεί έλεγχο των ικανοτήτων τους να εκπληρώνουν τις απαιτήσεις που προβλέπει το άρθρο 27 της οδηγίας αυτής. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει την διαδικασία για την εκτέλεση των ελέγχων.
4. Ο Οργανισμός εκδίδει εκθέσεις ελέγχου που καλύπτουν τις αναφερόμενες στην παράγραφο 3 δραστηριότητες και τις αποστέλλει στους οικείους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης και στην Επιτροπή. Κάθε έκθεση ελέγχου περιλαμβάνει, ιδίως, τυχόν ελλείψεις που έχει εντοπίσει ο Οργανισμός και συστάσεις για βελτιώσεις. Εάν ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι ελλείψεις αυτές εμποδίζουν τον οικείο κοινοποιημένο οργανισμό να εκτελεί αποτελεσματικά τα καθήκοντά του όσον αφορά την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός εκδίδει σύσταση με την οποία ζητεί τη λήψη κατάλληλων μέτρων εντός συγκεκριμένης προθεσμίας από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο εν λόγω κοινοποιημένος οργανισμός.
5. Όταν κράτος μέλος διαφωνεί με την αναφερόμενη στην παράγραφο 4 σύσταση ή όταν κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν λαμβάνει μέτρα παρά τη σχετική σύσταση του Οργανισμού εντός τριών μηνών από τη λήψη της σύστασης, η Επιτροπή δύναται να λάβει απόφαση εντός έξι μηνών, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 75.
6. Ο Οργανισμός δύναται επίσης, και σε συνεργασία με τους σχετικούς εθνικούς φορείς διαπίστευσης, να διενεργεί αναγγελθείσες ή αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις στους κοινοποιημένους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης για την επαλήθευση ειδικών τομέων των δραστηριοτήτων και της λειτουργίας τους, συγκεκριμένα για την επανεξέταση εγγράφων, διαδικασιών και μητρώων σχετικών με τα καθήκοντά

τους που αναφέρονται στο άρθρο 27 της οδηγίας [...] [οδηγία για την διαλειτουργικότητα]. Οι επιθεωρήσεις είναι δυνατόν να διενεργούνται επί τούτου ή σύμφωνα με σχέδιο που καταρτίζει ο Οργανισμός. Η διάρκεια επιθεώρησης δεν υπερβαίνει τις δύο ημέρες. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διευκολύνουν το έργο του προσωπικού του Οργανισμού. Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση για κάθε επιθεώρηση.

### *Άρθρο 31*

#### **Παρακολούθηση της προόδου όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια**

1. Ο Οργανισμός, από κοινού με το δίκτυο των εθνικών φορέων διερεύνησης, συλλέγει δεδομένα σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα και παρακολουθεί τη συμβολή των εθνικών φορέων διερεύνησης στην ασφάλεια του σιδηροδρομικού συστήματος συνολικά.
2. Ο Οργανισμός παρακολουθεί τις συνολικές επιδόσεις του συστήματος σιδηροδρόμων ως προς την ασφάλεια. Ο Οργανισμός δύναται να ζητεί ιδίως τη συνδρομή των αναφερόμενων στο άρθρο 34 δικτύων, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής δεδομένων. Ο Οργανισμός στηρίζεται επίσης στα στοιχεία που συγκεντρώνει η Eurostat και συνεργάζεται με αυτήν ώστε να αποφεύγεται η περιττή αλληλεπικάλυψη των εργασιών και να διασφαλίζεται η μεθοδολογική συνέπεια των κοινών δεικτών ασφάλειας με τους δείκτες που χρησιμοποιούνται για τους άλλους τρόπους μεταφοράς.
3. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός υποβάλλει συστάσεις για τρόπους βελτίωσης της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων, ιδίως διευκολύνοντας τον συντονισμό μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής ή μεταξύ διαχειριστών υποδομής.
4. Ο Οργανισμός παρακολουθεί την πρόοδο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συστημάτων. Υποβάλλει στην Επιτροπή και δημοσιεύει ανά διετία έκθεση σχετικά με την πρόοδο της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο.
5. Ο Οργανισμός, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με την κατάσταση της μεταφοράς στην εθνική νομοθεσία και την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα σε συγκεκριμένο κράτος μέλος.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### ΛΟΙΠΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

#### *Άρθρο 32*

##### **Προσωπικό των σιδηροδρόμων**

1. Ο Οργανισμός εκτελεί τα ενδεδειγμένα καθήκοντα σχετικά με το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως αυτά προβλέπονται στα άρθρα 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 και 37 της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>12</sup>.
2. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός δύναται να εκτελεί άλλα καθήκοντα σχετικά με το προσωπικό των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/ΕΚ.
3. Ο Οργανισμός διαβουλεύεται με τις αρχές που είναι αρμόδιες για ζητήματα σχετικά με το προσωπικό των σιδηροδρόμων όσον αφορά τα αναφερόμενα στις παραγράφους 1 και 2 καθήκοντα. Ο Οργανισμός δύναται να προωθεί τη συνεργασία των εν λόγω αρχών, μεταξύ άλλων, με την οργάνωση κατάλληλων συναντήσεων με τους αντιπροσώπους τους.

#### *Άρθρο 33*

##### **Μητρώα και δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά**

1. Ο Οργανισμός συγκροτεί και τηρεί τα ευρωπαϊκά μητρώα που προβλέπονται στα άρθρα 43, 44 και 45 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα]. Ο Οργανισμός ενεργεί ως Αρχή συστήματος για το σύνολο των μητρώων και των βάσεων δεδομένων που αναφέρονται στις οδηγίες για την ασφάλεια, τη διαλειτουργικότητα και το προσωπικό οδήγησης μηχανών έλξης. Το εν λόγω καθήκον του περιλαμβάνει ιδίως:
  - α) την εκπόνηση και την τήρηση των προδιαγραφών των μητρώων·
  - β) τον συντονισμό των εξελίξεων στα κράτη μέλη όσον αφορά τα μητρώα·
  - γ) την παροχή καθοδήγησης σχετικά με τα μητρώα στα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
  - δ) την υποβολή συστάσεων στην Επιτροπή σχετικά με βελτιώσεις των προδιαγραφών υφιστάμενων μητρώων και τυχόν ανάγκη καθορισμού νέων.

---

<sup>12</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51.

2. Ο Οργανισμός καθιστά διαθέσιμα στο κοινό τα ακόλουθα έγγραφα και μητρώα που προβλέπονται στην οδηγία. [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα] και στην οδηγία. [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]:
- α) τις δηλώσεις ΕΚ επαλήθευσης υποσυστημάτων·
  - β) τις δηλώσεις ΕΚ συμμόρφωσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και τις δηλώσεις ΕΚ καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας·
  - γ) τις άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία ... [οδηγία για τη θέσπιση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (αναδιατύπωση)]·
  - δ) τα πιστοποιητικά ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων],·
  - ε) τα πορίσματα ερευνών που αποστέλλονται στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]·
  - στ) τους εθνικούς κανόνες που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας ... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων] και το άρθρο 14 της οδηγίας ... [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα]·
  - ζ) τα μητρώα οχημάτων, μεταξύ άλλων μέσω συνδέσμων με τα οικεία εθνικά μητρώα·
  - η) τα μητρώα υποδομών, μεταξύ άλλων μέσω συνδέσμων με τα οικεία εθνικά μητρώα·
  - θ) το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων·
  - ι) το μητρώο των αιτημάτων αλλαγών και προγραμματισμένων αλλαγών των προδιαγραφών του ERTMS·
  - ια) το μητρώο των αιτημάτων αλλαγών και προγραμματισμένων αλλαγών των ΤΠΔ του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες (TAP)»/ του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για μεταφορά φορτίων (TAF)»·
  - ιβ) το μητρώο σημάτων κατόχων οχημάτων που τηρεί ο Οργανισμός σύμφωνα με τις ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας·
  - ιγ) τις εκθέσεις ποιότητας που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007.
3. Οι πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαβίβαση των εγγράφων τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 2 συζητούνται και συμφωνούνται μεταξύ Επιτροπής και των κρατών μελών, με βάση σχέδιο που εκπονεί ο Οργανισμός.
4. Όταν διαβιβάζουν τα έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, οι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί δύνανται να αναφέρουν ποια έγγραφα πρέπει να μην δημοσιοποιηθούν για λόγους ασφάλειας.

5. Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των αδειών και των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία γ) και δ), κοινοποιούν εντός μηνός στον Οργανισμό κάθε μεμονωμένη απόφαση που αφορά έκδοση, αναθεώρηση, τροποποίηση ή ανάκληση των εν λόγω αδειών και πιστοποιητικών.
6. Ο Οργανισμός δύναται να περιλαμβάνει στη δημόσια βάση δεδομένων οποιοδήποτε δημόσιο έγγραφο ή σύνδεσμο που αφορά τους στόχους του παρόντος κανονισμού, λαμβάνοντας υπόψη την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία για την προστασία δεδομένων.

#### *Άρθρο 34*

#### **Δίκτυα των εθνικών αρχών ασφάλειας, των φορέων διερεύνησης και των αντιπροσωπευτικών φορέων**

1. Ο Οργανισμός συγκροτεί δίκτυο των εθνικών αρχών ασφάλειας και δίκτυο των φορέων διερεύνησης που αναφέρονται στο άρθρο 21 της οδηγίας .../... [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων]. Ο Οργανισμός μεριμνά για την παροχή υπηρεσιών γραμματείας στα δίκτυα αυτά. Τα καθήκοντα των δικτύων είναι ιδίως τα εξής:
  - α) η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·
  - β) η προώθηση ορθών πρακτικών·
  - γ) η παροχή στον Οργανισμό δεδομένων για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ιδίως δεδομένων σχετικά με τους κοινούς δείκτες ασφάλειας.Ο Οργανισμός διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των εν λόγω δικτύων. Συγκεκριμένα, δύναται να αποφασίζει τη διενέργεια κοινών συνεδριάσεων των δύο δικτύων.
2. Ο Οργανισμός συγκροτεί δίκτυο των αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα που δρουν σε επίπεδο Ένωσης. Ο κατάλογος των φορέων αυτών καθορίζεται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διοικητική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 75 Ο Οργανισμός μεριμνά για την παροχή υπηρεσιών γραμματείας στο δίκτυο αυτό. Τα καθήκοντα του δικτύου είναι ιδίως τα εξής:
  - α) η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων·
  - β) η προώθηση ορθών πρακτικών·
  - γ) η παροχή στον Οργανισμό δεδομένων για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.
3. Τα αναφερόμενα στις παραγράφους 1 και 2 δίκτυα δύνανται να εκδίδουν μη δεσμευτικές γνώμες επί των σχεδίων συστάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

4. Ο Οργανισμός δύναται να συγκροτήσει άλλα δίκτυα με φορείς ή αρχές που είναι αρμόδια για μέρος του συστήματος σιδηροδρόμων.
5. Η Επιτροπή δύναται να συμμετέχει στις συνεδριάσεις των αναφερόμενων στο παρόν άρθρο δικτύων.

#### *Άρθρο 35*

### **Επικοινωνία και διάδοση**

Ο Οργανισμός κοινοποιεί και διαδίδει στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη το ευρωπαϊκό πλαίσιο νομοθεσίας, προτύπων και καθοδήγησης για τους σιδηροδρόμους, σύμφωνα με τα σχετικά σχέδια επικοινωνίας και διάδοσης που εγκρίνει το διοικητικό συμβούλιο. Το διοικητικό συμβούλιο επικαιροποιεί τακτικά τα εν λόγω σχέδια βασιζόμενο σε ανάλυση των αναγκών.

#### *Άρθρο 36*

### **Έρευνα και προώθηση της καινοτομίας**

1. Ο Οργανισμός συμβάλλει, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σε ερευνητικές δραστηριότητες για τους σιδηροδρόμους σε επίπεδο Ένωσης, μεταξύ άλλων με τη υποστήριξη των σχετικών υπηρεσιών της Επιτροπής και των αντιπροσωπευτικών φορέων. Η συμβολή αυτή παρέχεται με την επιφύλαξη άλλων ερευνητικών δραστηριοτήτων σε επίπεδο Ένωσης.
2. Η Επιτροπή δύναται να αναθέσει στον Οργανισμό το καθήκον της προώθησης της καινοτομίας με στόχο τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρήση νέων τεχνολογιών πληροφορικής και συστημάτων εντοπισμού και παρακολούθησης πορείας.

#### *Άρθρο 37*

### **Παροχή συνδρομής στην Επιτροπή**

1. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, ο Οργανισμός παρέχει συνδρομή στην Επιτροπή για την εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών συστημάτων και την κατάρτιση κοινής προσέγγισης για την ασφάλεια του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος
2. Η εν λόγω συνδρομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει:
  - α) την παροχή τεχνικών συμβουλών σε ζητήματα για τα οποία απαιτείται ειδική τεχνογνωσία•
  - β) τη συλλογή πληροφοριών μέσω των αναφερόμενων στο άρθρο 34 δικτύων.

### **Παροχή συνδρομής στην αξιολόγηση σιδηροδρομικών έργων**

Με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9 της οδηγίας [...] [οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων], ο Οργανισμός, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, εξετάζει, από άποψη διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, οποιοδήποτε έργο περιλαμβάνει τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος για το οποίο έχει υποβληθεί αίτηση για χρηματοδοτική στήριξη από την Ένωση.

Εντός περιόδου, η οποία πρέπει να συμφωνείται με την Επιτροπή ανάλογα με τη σημασία του έργου και τους διαθέσιμους πόρους και να μην υπερβαίνει τους δύο μήνες, ο Οργανισμός γνωμοδοτεί σχετικά με το εάν το έργο συμμορφώνεται με τη σχετική νομοθεσία για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

### **Παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη, στις υποψήφιες για ένταξη χώρες και στα ενδιαφερόμενα μέρη**

1. Με δική του πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, των κρατών μελών, των υποψηφίων για ένταξη χωρών ή των αναφερόμενων στο άρθρο 34 δικτύων, ο Οργανισμός συμμετέχει σε δραστηριότητες κατάρτισης και άλλες κατάλληλες δραστηριότητες σχετικά με την εφαρμογή και την επεξήγηση της νομοθεσίας για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τα σχετικά προϊόντα του Οργανισμού, λόγου χάρι μητρώα, οδηγοί εφαρμογής ή συστάσεις.
2. Η φύση και η έκταση των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 δραστηριοτήτων αποφασίζονται από το διοικητικό συμβούλιο και περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εργασιών.

### **Διεθνείς σχέσεις**

1. Στο βαθμό που είναι απαραίτητο για να επιτευχθούν οι στόχοι του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Εξωτερικής Δράσης, ο Οργανισμός δύναται να αναπτύσσει επαφές και να συνάπτει διοικητικές ρυθμίσεις με εποπτικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς και τις διοικητικές αρχές τρίτων χωρών που είναι αρμόδιες για θέματα καλυπτόμενα από δραστηριότητες του Οργανισμού, ώστε να συμβαδίζει με τις επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις και να εξασφαλίζει την προαγωγή της νομοθεσίας και των προτύπων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σιδηροδρόμους.
2. Οι εν λόγω ρυθμίσεις δεν δημιουργούν νομικές υποχρεώσεις για την Ένωση και τα κράτη μέλη της και δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη και τις αρμόδιες αρχές τους να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς ρυθμίσεις με τις εν λόγω εποπτικές αρχές, διεθνείς οργανισμούς και διοικήσεις τρίτων χωρών. Οι εν λόγω ρυθμίσεις και συνεργασία

συζητούνται εκ των προτέρων με την Επιτροπή και αποτελούν αντικείμενο εκθέσεων που υποβάλλονται τακτικά στην Επιτροπή.

3. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει στρατηγική σχέσεων με τρίτες χώρες ή διεθνείς οργανισμούς σχετικά με ζητήματα για τα οποία είναι αρμόδιος ο Οργανισμός. Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνεται στο ετήσιο και το πολυετές πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού με προσδιορισμό των σχετικών πόρων.

#### *Άρθρο 41*

#### **Συντονισμός σχετικά με ανταλλακτικά**

Ο Οργανισμός συμβάλλει στον εντοπισμό των ανταλλακτικών για τους σιδηροδρόμους που είναι δυνατόν να τυποποιηθούν. Προς τον σκοπό αυτό, ο Οργανισμός δύναται να συστήσει ομάδα εργασίας για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των ενδιαφερόμενων μερών και δύναται να καθιερώσει επαφές με ευρωπαϊκούς φορείς τυποποίησης. Ο Οργανισμός υποβάλλει κατάλληλες συστάσεις στην Επιτροπή.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9**

### **ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ**

#### *Άρθρο 42*

#### **Δομή διοίκησης και διαχείρισης**

Η δομή διοίκησης και διαχείρισης του Οργανισμού περιλαμβάνει:

- α) διοικητικό συμβούλιο, το οποίο ασκεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 47·
- β) εκτελεστικό συμβούλιο, το οποίο ασκεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 49·
- γ) εντεταλμένο διευθυντή, ο οποίος ασκεί τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 50·
- δ) τμήμα προσφυγών, το οποίο ασκεί τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στα άρθρα 54 έως 56.

#### *Άρθρο 43*

#### **Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου**

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από έναν αντιπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος και τέσσερις αντιπροσώπους της Επιτροπής, καθένας εκ των οποίων με δικαίωμα ψήφου.

Το διοικητικό συμβούλιο περιλαμβάνει επίσης έξι αντιπροσώπους χωρίς δικαίωμα ψήφου, οι οποίοι εκπροσωπούν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις εξής κατηγορίες:

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

Για κάθε μία από τις εν λόγω κατηγορίες, η Επιτροπή ορίζει έναν αντιπρόσωπο και έναν αναπληρωτή βάσει καταλόγου τεσσάρων ονομάτων που υποβάλλουν οι αντίστοιχες ευρωπαϊκές οργανώσεις . οι αντίστοιχοι ευρωπαϊκοί οργανισμοί.

2. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και οι αναπληρωτές τους ορίζονται με κριτήριο τις γνώσεις τους σχετικά με τις κύριες δραστηριότητες του Οργανισμού, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών ικανοτήτων τους στη διαχείριση, τη διοίκηση και την κατάρτιση προϋπολογισμού. Όλα τα μέρη καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να περιορίζουν την εναλλαγή των αντιπροσώπων τους στο διοικητικό συμβούλιο, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια του έργου του διοικητικού συμβουλίου. Όλα τα μέρη στοχεύουν στην επίτευξη ισόρροπης εκπροσώπησης ανδρών και γυναικών στο διοικητικό συμβούλιο.
3. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή διορίζουν τα οικεία μέλη του διοικητικού συμβουλίου καθώς και τους αναπληρωτές που εκπροσωπούν τα τακτικά μέλη κατά την απουσία τους.
4. Η θητεία των μελών είναι τετραετής και ανανεώσιμη.
5. Όταν χρειάζεται, η συμμετοχή αντιπροσώπων τρίτων χωρών και οι σχετικές λεπτομέρειες καθορίζονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 68.

#### *Άρθρο 44*

### **Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου**

1. Το διοικητικό συμβούλιο εκλέγει, με την πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου, πρόεδρο από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και αναπληρωτή πρόεδρο από τα μέλη του.  

Ο αναπληρωτής πρόεδρος αντικαθιστά τον πρόεδρο σε περίπτωση που αυτός αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του.
2. Η θητεία του προέδρου και του αναπληρωτή προέδρου είναι τετραετής και ανανεώσιμη. Ωστόσο, εάν παύσουν να είναι μέλη του διοικητικού συμβουλίου σε

οποιαδήποτε στιγμή της θητείας τους, η θητεία τους λήγει αυτομάτως την ίδια ημερομηνία.

#### *Άρθρο 45*

#### **Συνεδριάσεις**

1. Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου συγκαλούνται από τον πρόεδρό του. Ο εντεταλμένος διευθυντής του Οργανισμού συμμετέχει στις συνεδριάσεις.
2. Το διοικητικό συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές ετησίως. Επίσης συνεδριάζει με πρωτοβουλία του προέδρου, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, κατόπιν αιτήματος της πλειονότητας των μελών του ή του ενός τρίτου των αντιπροσώπων των κρατών μελών στο διοικητικό συμβούλιο.

#### *Άρθρο 46*

#### **Ψηφοφορία**

Εκτός εάν προβλέπεται άλλως στον παρόντα κανονισμό, το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών του που διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. Κάθε μέλος έχει δικαίωμα μίας ψήφου.

#### *Άρθρο 47*

#### **Καθήκοντα του διοικητικού συμβουλίου**

1. Για να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των καθηκόντων του Οργανισμού, το διοικητικό συμβούλιο:
  - α) εγκρίνει την ετήσια έκθεση πεπραγμένων του Οργανισμού κατά το προηγούμενο έτος και την αποστέλλει, έως την 1η Ιουλίου, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και το Ελεγκτικό Συνέδριο και τη δημοσιοποιεί·
  - β) εγκρίνει σε ετήσια βάση, με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου, αφού λάβει τη γνώμη της Επιτροπής και σύμφωνα με το άρθρο 48, το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού για το επόμενο έτος και στρατηγικό πολυετές πρόγραμμα εργασιών·
  - γ) εγκρίνει, με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου, τον ετήσιο προϋπολογισμό του Οργανισμού και ασκεί άλλα καθήκοντα σε σχέση με τον προϋπολογισμό του Οργανισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο 10·
  - δ) καθορίζει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων εκ μέρους του εντεταλμένου διευθυντή·
  - ε) εγκρίνει την πολιτική για τις επισκέψεις σύμφωνα με το άρθρο 10·



- στ) καθορίζει τον εσωτερικό κανονισμό του·
- ζ) εγκρίνει και επικαιροποιεί τα σχέδια επικοινωνίας και διάδοσης που αναφέρονται στο άρθρο 35·
- η) εγκρίνει διαδικασίες για τη διεξαγωγή των ελέγχων που αναφέρονται στα άρθρα 29 και 30·
- θ) σύμφωνα με την παράγραφο 2, ασκεί, όσον αφορά το προσωπικό του Οργανισμού, τις εξουσίες της αρμόδιας για τους διορισμούς αρχής, οι οποίες ανατίθενται στην αρμόδια για τους διορισμούς αρχή, δυνάμει του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων, και στην αρμόδια για τη σύναψη των συμβάσεων προσλήψεως αρχή, δυνάμει του καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό («εξουσίες της αρμόδιας για τους διορισμούς αρχής»)·
- ι) εκδίδει κατάλληλους εκτελεστικούς κανόνες για τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων και για το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 110 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων·
- ια) διορίζει τον εντεταλμένο διευθυντή και δύναται να παρατείνει τη θητεία του ή να τον απαλλάξει από τα καθήκοντά του, με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου, σύμφωνα με το άρθρο 62·
- ιβ) καθορίζει στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, η οποία είναι ανάλογη των κινδύνων λαμβανομένου υπόψη του λόγου κόστους-οφέλους των μέτρων που πρόκειται να εφαρμοσθούν·
- ιγ) μεριμνά για τη δέουσα συνέχεια στα πορίσματα και στις συστάσεις που προκύπτουν από έρευνες της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) και τις διάφορες εσωτερικές ή εξωτερικές εκθέσεις ελέγχου και αξιολογήσεις·
- ιδ) εκδίδει κανόνες για την πρόληψη και τη διαχείριση περιπτώσεων σύγκρουσης συμφερόντων όσον αφορά τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και του τμήματος προσφυγών.

2. Το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 110 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων, απόφαση, με βάση το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων και το άρθρο 6 του καθεστώτος που εφαρμόζεται στους λοιπούς υπαλλήλους, με την οποία αναθέτει στον εντεταλμένο διευθυντή τις εξουσίες της αρμόδιας για τους διορισμούς αρχής. Ο εντεταλμένος διευθυντής έχει το δικαίωμα να μεταβιβάζει περαιτέρω τις εν λόγω εξουσίες.

Κατά την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου, το διοικητικό συμβούλιο δύναται, όταν είναι αναγκαίο σε άκρως εξαιρετικές περιστάσεις, να αποφασίσει να αναστείλει προσωρινά την ανάθεση των εξουσιών της αρμόδιας για τους διορισμούς αρχής στον εντεταλμένο διευθυντή και των εξουσιών τις οποίες έχει μεταβιβάσει ο εντεταλμένος διευθυντής, και να ασκεί το ίδιο τις εν λόγω εξουσίες ή να τις αναθέσει σε μέλος του ή σε μέλος του προσωπικού, πλην του εντεταλμένου διευθυντή.

### **Ετήσια και πολυετή προγράμματα εργασιών**

1. Το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού εγκρίνει έως την 30η Νοεμβρίου κάθε έτους το πρόγραμμα εργασιών, λαμβάνοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής, και το διαβιβάζει στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα.
2. Το πρόγραμμα εργασιών εγκρίνεται με την επιφύλαξη της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού της Ένωσης. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δηλώσει, εντός 15 ημερών από την ημερομηνία έγκρισης του προγράμματος εργασιών, ότι διαφωνεί με το πρόγραμμα, το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει το πρόγραμμα και το εγκρίνει, ενδεχομένως τροποποιημένο, εντός διμήνου σε δεύτερη ανάγνωση είτε με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών που έχουν δικαίωμα ψήφου, συμπεριλαμβανομένων όλων των αντιπροσώπων της Επιτροπής, είτε με ομοφωνία των αντιπροσώπων των κρατών μελών.
3. Στο πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού προσδιορίζονται οι στόχοι κάθε δραστηριότητας. Κατά κανόνα, κάθε δραστηριότητα και έργο συνδέεται με σαφήνεια με τους πόρους που απαιτούνται για την εκτέλεσή του, σύμφωνα με τις αρχές της κατάρτισης προϋπολογισμού και διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων και τη διαδικασία έγκαιρης εκτίμησης επιπτώσεων που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2.
4. Όταν ανατίθεται στον Οργανισμό νέο καθήκον, το διοικητικό συμβούλιο τροποποιεί, εάν απαιτείται, το εγκεκριμένο πρόγραμμα εργασιών. Η συμπερίληψη του εν λόγω νέου καθήκοντος υπόκειται σε ανάλυση των επιπτώσεών του στο ανθρώπινο δυναμικό και στον προϋπολογισμό και είναι δυνατόν να υπόκειται σε απόφαση αναβολής άλλων καθηκόντων.
5. Επιπλέον, το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει και επικαιροποιεί έως την 30η Νοεμβρίου κάθε έτους στρατηγικό πολυετές πρόγραμμα εργασιών. Λαμβάνεται υπόψη η γνώμη της Επιτροπής. Πραγματοποιείται διαβούλευση επί του σχεδίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα. Το εγκεκριμένο πολυετές πρόγραμμα εργασιών διαβιβάζεται στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα.

### **Εκτελεστικό συμβούλιο**

1. Το διοικητικό συμβούλιο επικουρείται από εκτελεστικό συμβούλιο.
2. Το εκτελεστικό συμβούλιο προετοιμάζει αποφάσεις προς έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο. Όταν είναι απαραίτητο λόγω επείγουσας ανάγκης, λαμβάνει ορισμένες προσωρινές αποφάσεις εξ ονόματος του διοικητικού συμβουλίου, ιδίως σε διοικητικά και δημοσιονομικά ζητήματα.

Μαζί με το διοικητικό συμβούλιο, το εκτελεστικό συμβούλιο μεριμνά για τη δέουσα συνέχεια στα πορίσματα και στις συστάσεις που προκύπτουν από έρευνες της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) και τις διάφορες εσωτερικές ή εξωτερικές εκθέσεις ελέγχου και αξιολογήσεις.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων του εντεταλμένου διευθυντή, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 30, επικουρεί και συμβουλεύει τον εντεταλμένο διευθυντή στην εφαρμογή των αποφάσεων του διοικητικού συμβουλίου, ώστε να ενισχύεται η εποπτεία της διοικητικής διεύθυνσης και της διαχείρισης του προϋπολογισμού.

3. Το εκτελεστικό συμβούλιο απαρτίζεται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου, έναν αντιπρόσωπο της Επιτροπής και [τέσσερα] άλλα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Το διοικητικό συμβούλιο διορίζει τα μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου και τον πρόεδρό του.
4. Η θητεία των μελών του εκτελεστικού συμβουλίου είναι ίδια με τη θητεία των μελών του διοικητικού συμβουλίου.
5. Το εκτελεστικό συμβούλιο συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Ο πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου συγκαλεί επιπλέον συνεδριάσεις κατόπιν αιτήματος των μελών του.
6. Το διοικητικό συμβούλιο καθορίζει τον εσωτερικό κανονισμό του εκτελεστικού συμβουλίου.

#### *Άρθρο 50*

#### **Καθήκοντα του εντεταλμένου διευθυντή**

1. Ο Οργανισμός διοικείται από τον εντεταλμένο διευθυντή του, ο οποίος είναι εντελώς ανεξάρτητος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ο εντεταλμένος διευθυντής λογοδοτεί στο διοικητικό συμβούλιο για τις δραστηριότητές του.
2. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής, του διοικητικού συμβουλίου ή του εκτελεστικού συμβουλίου, ο εντεταλμένος διευθυντής δεν επιζητεί ούτε λαμβάνει οδηγίες από κυβερνήσεις ή από άλλους φορείς.
3. Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την εκτέλεση των καθηκόντων του, όταν του ζητηθεί. Το Συμβούλιο δύναται να καλέσει τον εντεταλμένο διευθυντή να υποβάλει έκθεση για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
4. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος του Οργανισμού. Εκδίδει αποφάσεις, συστάσεις, γνώμες και άλλες επίσημες πράξεις του Οργανισμού.
5. Ο εντεταλμένος διευθυντής είναι αρμόδιος για τη διοικητική διεύθυνση του Οργανισμού και την εκτέλεση των καθηκόντων που του ανατίθενται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Συγκεκριμένα, ο εντεταλμένος διευθυντής είναι αρμόδιος για τα ακόλουθα:
  - α) την καθημερινή διοίκηση του Οργανισμού·

- β) την εφαρμογή των αποφάσεων που εκδίδει το διοικητικό συμβούλιο·
- γ) την κατάρτιση του ετήσιου προγράμματος εργασιών και του στρατηγικού πολυετούς προγράμματος εργασιών και την υποβολή τους στο διοικητικό συμβούλιο κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή
- δ) την εφαρμογή του ετήσιου προγράμματος εργασιών και του στρατηγικού πολυετούς προγράμματος εργασιών και, στο μέτρο του δυνατού, την ανταπόκριση σε αιτήματα της Επιτροπής για παροχή συνδρομής σε σχέση με τα καθήκοντα του Οργανισμού σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- ε) την υποβολή εκθέσεων στο διοικητικό συμβούλιο όσον αφορά την εφαρμογή του στρατηγικού πολυετούς προγράμματος εργασιών·
- στ) τη λήψη των απαραίτητων μέτρων, ιδίως την έκδοση των εσωτερικών διοικητικών οδηγιών και τη δημοσίευση εντολών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο Οργανισμός λειτουργεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- ζ) την καθιέρωση αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης για τη σύγκριση των αποτελεσμάτων του Οργανισμού με τους επιχειρησιακούς στόχους του και την καθιέρωση συστήματος τακτικής αξιολόγησης που να ανταποκρίνεται σε αναγνωρισμένα επαγγελματικά πρότυπα·
- η) την κατάρτιση, σε ετήσια βάση, σχεδίου γενικής έκθεσης βάσει των συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης που αναφέρονται στο στοιχείο ζ) και την υποβολή του στο διοικητικό συμβούλιο·
- θ) την κατάρτιση του σχεδίου κατάστασης των προβλεπόμενων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 58 και την εκτέλεση του προϋπολογισμού σύμφωνα με το άρθρο 59·
- ι) την κατάρτιση της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων του Οργανισμού και την υποβολή της στο διοικητικό συμβούλιο προς αξιολόγηση
- ια) την κατάρτιση σχεδίου δράσης με βάση τα συμπεράσματα των αναδρομικών αξιολογήσεων και την υποβολή στην Επιτροπή έκθεσης προόδου δύο φορές κατ' έτος·
- ιβ) την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και οποιωνδήποτε άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, μέσω αποτελεσματικών ελέγχων και, εάν εντοπίζονται παρατυπίες, μέσω της ανάκτησης των αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών και, εάν ενδείκνυται, μέσω αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών διοικητικών και οικονομικών κυρώσεων·
- ιγ) τη χάραξη στρατηγικής του Οργανισμού για την καταπολέμηση της απάτης και την υποβολή της στο διοικητικό συμβούλιο προς έγκριση
- ιδ) την κατάρτιση του σχεδίου οικονομικού κανονισμού του Οργανισμού, ο οποίος εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 60, και των εκτελεστικών κανόνων του.

## *Άρθρο 51*

### **Δημιουργία και σύνθεση των τμημάτων προσφυγών**

1. Ο Οργανισμός συστήνει ένα ή περισσότερα τμήματα προσφυγών.
2. Κάθε τμήμα προσφυγών απαρτίζεται από έναν πρόεδρο και δύο άλλα μέλη. Όταν απουσιάζουν τα εν λόγω πρόσωπα αντιπροσωπεύονται από αναπληρωτές.
3. Το διοικητικό συμβούλιο διορίζει τον πρόεδρο, τα άλλα μέλη και τους αναπληρωτές τους, από κατάλογο κατάλληλων υποψηφίων που καταρτίζει η Επιτροπή.
4. Κάθε τμήμα προσφυγών δύναται να ζητεί από το διοικητικό συμβούλιο να διορίσει δύο επιπρόσθετα μέλη και τους αναπληρωτές τους από τον αναφερόμενο στην παράγραφο 3 κατάλογο, όταν κρίνει ότι το απαιτεί η φύση της προσφυγής.
5. Με βάση πρόταση του Οργανισμού, η Επιτροπή καθορίζει τον εσωτερικό κανονισμό του τμήματος προσφυγών, κατόπιν διαβούλευσης με το διοικητικό συμβούλιο και σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 75.

## *Άρθρο 52*

### **Μέλη τμήματος προσφυγών**

1. Η θητεία των μελών και των αναπληρωτών του τμήματος προσφυγών είναι τετραετής και ανανεώσιμη.
2. Τα μέλη του τμήματος προσφυγών είναι ανεξάρτητα και δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλα καθήκοντα στο πλαίσιο του Οργανισμού. Κατά τη λήψη των αποφάσεών τους, δεν δεσμεύονται από οδηγίες.
3. Τα μέλη τμήματος προσφυγών δεν είναι δυνατόν να απαλλάσσονται των καθηκόντων της ούτε να διαγράφονται από τον κατάλογο καταλλήλων υποψηφίων κατά τη διάρκεια της θητείας της, εκτός αν συντρέχουν σοβαροί λόγοι προς τούτο, και η Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση του διοικητικού συμβουλίου, λάβει απόφαση προς τούτο.

## *Άρθρο 53*

### **Αποκλεισμός και εξαίρεση**

1. Τα μέλη τμήματος προσφυγών δεν δύνανται να συμμετέχουν στην εκδίκαση προσφυγής στην οποία έχουν προσωπικό συμφέρον ή στην οποία είχαν προηγουμένως παρέμβει ως αντιπρόσωποι διαδίκου ή εάν συνέπραξαν στην απόφαση κατά της οποίας στρέφεται η προσφυγή.
2. Τα μέλη τμήματος προσφυγών που θεωρούν ότι θα πρέπει να μην συμμετάσχουν σε οποιαδήποτε εκδίκαση προσφυγής, για κάποιον από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 λόγους ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ενημερώνουν το τμήμα προσφυγών, το οποίο αποφασίζει επί του αποκλεισμού τους αναλόγως.

#### *Άρθρο 54*

##### **Αποφάσεις που επιδέχονται προσφυγή**

1. Είναι δυνατόν να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του τμήματος προσφυγών κατά αποφάσεων που λαμβάνονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18.
2. Η προσφυγή που ασκείται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Ωστόσο, ο Οργανισμός μπορεί να αναστέλλει την εφαρμογή της προσβαλλόμενης απόφασης, εάν κρίνει ότι το επιτρέπουν οι περιστάσεις.

#### *Άρθρο 55*

##### **Πρόσωπα που νομιμοποιούνται να ασκήσουν προσφυγή**

1. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δύναται να ασκεί προσφυγή κατά απόφασης που απευθύνει ο Οργανισμός στο ίδιο σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18.
2. Η προσφυγή, μαζί με το υπόμνημα στο οποίο εκτίθενται οι λόγοι της, υποβάλλεται εγγράφως στον Οργανισμό εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση του μέτρου στον ενδιαφερόμενο ή, εάν το μέτρο δεν κοινοποιήθηκε στον ενδιαφερόμενο, εντός δύο μηνών από την ημέρα που ο ενδιαφερόμενος έλαβε γνώση του εν λόγω μέτρου.

#### *Άρθρο 56*

##### **Εξέταση προσφυγών και αποφάσεις για αυτές**

1. Κατά την εξέταση της προσφυγής, το τμήμα προσφυγών ενεργεί ταχέως. Καλεί τους διαδίκους, οσάκις απαιτείται, να υποβάλουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Η ακρόαση των διαδίκων στη διαδικασία προσφυγής είναι δυνατόν να πραγματοποιείται προφορικά.
2. Το τμήμα προσφυγών δύναται να ασκεί όλες τις ενδεδειγμένες εξουσίες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού ή να παραπέμψει την υπόθεση στο αρμόδιο όργανο του Οργανισμού. Ο Οργανισμός δεσμεύεται από την απόφαση του τμήματος προσφυγών.

#### *Άρθρο 57*

##### **Προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου**

1. Η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ακύρωση αποφάσεων του Οργανισμού, οι οποίες λαμβάνονται σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18, επιτρέπεται μόνον αφού εξαντληθούν όλες οι διαδικασίες ένστασης εντός του Οργανισμού.
2. Ο Οργανισμός λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

### ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 58

##### Προϋπολογισμός

1. Καταρτίζονται προβλέψεις όλων των εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για κάθε οικονομικό έτος, που συμπίπτει με το ημερολογιακό έτος, και εγγράφονται στον προϋπολογισμό του Οργανισμού. Τα έσοδα και οι δαπάνες είναι ισοσκελισμένα.
2. Τα έσοδα του Οργανισμού συνίστανται στα εξής:
  - α) συνεισφορά της Ένωσης,
  - β) συνεισφορές τρίτης χώρας που συμμετέχει στο έργο του Οργανισμού, σύμφωνα με το άρθρο 68·
  - γ) τέλη που καταβάλλουν οι αιτούντες και οι κάτοχοι των πιστοποιητικών και εγκρίσεων που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18·
  - δ) επιβαρύνσεις για τις δημοσιεύσεις, την εκπαίδευση και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός·
  - ε) οιαδήποτε εθελοντική χρηματοδοτική συνεισφορά κρατών μελών, τρίτων χωρών ή άλλων φορέων, υπό την προϋπόθεση ότι η συνεισφορά αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του Οργανισμού.
3. Οι δαπάνες του Οργανισμού περιλαμβάνουν τις δαπάνες προσωπικού και διοίκησης και τις δαπάνες υποδομής και λειτουργίας.
4. Τα έσοδα και οι δαπάνες πρέπει να ισοσκελίζονται.
5. Κάθε έτος, το διοικητικό συμβούλιο, βασιζόμενο σε σχέδιο που καταρτίζεται από τον εντεταλμένο διευθυντή σύμφωνα με την αρχή της κατάρτισης προϋπολογισμού βάσει δραστηριοτήτων, καταρτίζει κατάσταση προβλέψεων εσόδων και δαπανών του Οργανισμού για το επόμενο οικονομικό έτος. Το αργότερο έως την 31η Ιανουαρίου, το διοικητικό συμβούλιο διαβιβάζει στην Επιτροπή αυτή την κατάσταση προβλέψεων, στην οποία συμπεριλαμβάνεται προσχέδιο οργανογράμματος.
6. Η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (που αποκαλούνται εφεξής «αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή») την κατάσταση προβλέψεων, μαζί με το προσχέδιο του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
7. Βάσει της κατάστασης προβλέψεων, η Επιτροπή εγγράφει στο προσχέδιο του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις προβλέψεις που κρίνει αναγκαίες όσον αφορά το οργανόγραμμα και το ύψος της επιδότησης από τον γενικό

προϋπολογισμό, καταθέτει δε το προσχέδιο αυτό στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σύμφωνα με το άρθρο 314 της Συνθήκης, μαζί με περιγραφή και αιτιολόγηση οποιασδήποτε διαφοράς μεταξύ της κατάστασης προβλέψεων του Οργανισμού και της επιδότησης από τον γενικό προϋπολογισμό.

8. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις πιστώσεις για την επιδότηση του Οργανισμού. Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει το οργανόγραμμα του Οργανισμού.
9. Ο προϋπολογισμός εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο με πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών του που έχουν δικαίωμα ψήφου. Ο προϋπολογισμός του Οργανισμού καθίσταται οριστικός μετά την τελική έγκριση του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προσαρμόζεται δεόντως όταν είναι αναγκαίο.
10. Το διοικητικό συμβούλιο κοινοποιεί το ταχύτερο δυνατόν στην αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή την πρόθεσή του να εφαρμόσει πρόγραμμα το οποίο ενδέχεται να έχει σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στον προϋπολογισμό, και ιδίως κάθε σχέδιο σχετικό με ιδιοκτησία, όπως η ενοικίαση ή η αγορά κτιρίων. Ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή. Όταν σκέλος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής εκδηλώσει την πρόθεση να γνωμοδοτήσει σχετικά με το σχέδιο, διαβιβάζει τη γνωμοδότηση αυτή στο διοικητικό συμβούλιο εντός έξι εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του σχεδίου.

#### *Άρθρο 59*

#### **Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού**

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής εκτελεί τον προϋπολογισμό του Οργανισμού.
2. Το αργότερο την 1η Μαρτίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο υπόλογος του Οργανισμού κοινοποιεί στον υπόλογο της Επιτροπής τους προσωρινούς λογαριασμούς, συνοδευόμενους από έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του συγκεκριμένου οικονομικού έτους. Ο υπόλογος της Επιτροπής ενοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς των οργάνων και των αποκεντρωμένων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 147 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 (ο γενικός δημοσιονομικός κανονισμός).

Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει τους λογαριασμούς αυτούς, σύμφωνα με το άρθρο 287 της Συνθήκης. Δημοσιεύει κάθε έτος έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού.

3. Το αργότερο την 31η Μαρτίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο υπόλογος της Επιτροπής κοινοποιεί τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού στο Ελεγκτικό Συνέδριο, μαζί με έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του συγκεκριμένου οικονομικού έτους. Η έκθεση για τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείριση του οικονομικού έτους διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
4. Μετά την παραλαβή των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου όσον αφορά τους προσωρινούς λογαριασμούς του Οργανισμού, βάσει του άρθρου 148 του



γενικού δημοσιονομικού κανονισμού, ο εντεταλμένος διευθυντής καταρτίζει τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού με δική του ευθύνη και τους υποβάλλει προς γνωμοδότηση στο διοικητικό συμβούλιο.

5. Το διοικητικό συμβούλιο γνωμοδοτεί σχετικά με τους οριστικούς λογαριασμούς του Οργανισμού.
6. Το αργότερο την 1η Ιουλίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο εντεταλμένος διευθυντής διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και το Ελεγκτικό Συνέδριο τους οριστικούς λογαριασμούς, μαζί με τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου.
7. Οι οριστικοί λογαριασμοί δημοσιεύονται.
8. Το αργότερο την 30η Σεπτεμβρίου μετά το λήξαν οικονομικό έτος, ο εντεταλμένος διευθυντής αποστέλλει στο Ελεγκτικό Συνέδριο απάντηση στις παρατηρήσεις του. Αποστέλλει επίσης την απάντηση αυτή στο διοικητικό συμβούλιο.
9. Ο εντεταλμένος διευθυντής υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, κάθε πληροφορία που απαιτείται για την ομαλή εφαρμογή της διαδικασίας απαλλαγής για το συγκεκριμένου οικονομικού έτους, σύμφωνα με το άρθρο 165 παράγραφος 3 του γενικού δημοσιονομικού κανονισμού.
10. Στις 30 Απριλίου του έτους N + 2 το αργότερο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έπειτα από σύσταση του Συμβουλίου που αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, χορηγεί απαλλαγή στον εντεταλμένο διευθυντή του Οργανισμού για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους N.

#### *Άρθρο 60*

#### **Δημοσιονομικός κανονισμός**

Οι δημοσιονομικές διατάξεις που εφαρμόζονται στον Οργανισμό εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο, έπειτα από διαβούλευση με την Επιτροπή. Οι διατάξεις αυτές δεν επιτρέπεται να αποκλίνουν από τον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2343/2002<sup>13</sup> εκτός εάν η εν λόγω απόκλιση απαιτείται ρητά για τη λειτουργία του Οργανισμού και με την προηγούμενη συναίνεση της Επιτροπής.

---

<sup>13</sup> Κανονισμός (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2343/2002 της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση δημοσιονομικού κανονισμού πλαισίου για τους κοινοτικούς οργανισμούς του άρθρου 185 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, ο οποίος θεσπίζει το δημοσιονομικό κανονισμό που εφαρμόζεται στον γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 357 της 31.12.2002, σ. 72).

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

## ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

### *Άρθρο 61*

#### **Γενικές διατάξεις**

1. Στο προσωπικό του Οργανισμού εφαρμόζονται ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και οι κανόνες που εκδίδονται με συμφωνία μεταξύ των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εφαρμογή του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης.
2. Προς το συμφέρον της υπηρεσίας, ο Οργανισμός προσλαμβάνει:
  - α) προσωπικό επιλέξιμο για σύναψη σύμβασης αορίστου διάρκειας και
  - β) προσωπικό μη επιλέξιμο για σύναψη σύμβασης αορίστου διάρκειας.

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου εκδίδονται κατάλληλοι κανόνες σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 110 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων.
3. Ο Οργανισμός λαμβάνει τα κατάλληλα διοικητικά μέτρα για την οργάνωση των υπηρεσιών του με τρόπο που να αποφεύγεται τυχόν σύγκρουση συμφερόντων.

### *Άρθρο 62*

#### **Εντεταλμένος διευθυντής**

1. Ο εντεταλμένος διευθυντής προσλαμβάνεται ως έκτακτος υπάλληλος του Οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο α) του καθεστώτος που εφαρμόζεται στους λοιπούς υπαλλήλους.
2. Τον εντεταλμένο διευθυντή διορίζει το διοικητικό συμβούλιο από κατάλογο υποψηφίων που προτείνει η Επιτροπή, εφαρμόζοντας ανοικτή και διάφανη διαδικασία επιλογής.

Για τη σύναψη της σύμβασης του εντεταλμένου διευθυντή, ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου.

Προτού διορισθεί ο επιλεγμένος από το διοικητικό συμβούλιο υποψήφιος είναι δυνατόν να κληθεί να προβεί σε δήλωση ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και να απαντήσει σε ερωτήσεις των μελών της.
3. Η θητεία του εντεταλμένου διευθυντή είναι πενταετής. Στο τέλος της περιόδου αυτής, η Επιτροπή πραγματοποιεί αξιολόγηση κατά την οποία λαμβάνονται υπόψη

οι επιδόσεις του εντεταλμένου διευθυντή και τα μελλοντικά καθήκοντα και προκλήσεις του Οργανισμού.

4. Το διοικητικό συμβούλιο, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής που λαμβάνει υπόψη την αναφερόμενη στην παράγραφο 3 αξιολόγηση, δύναται να παρατείνει άπαξ τη θητεία του εντεταλμένου διευθυντή για μέγιστο περίοδο πέντε ετών.
5. Το διοικητικό συμβούλιο ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την πρόθεσή του να παρατείνει τη θητεία του εντεταλμένου διευθυντή. Κατά τη διάρκεια του μήνα πριν από την εν λόγω παράταση είναι δυνατόν να κληθεί ο εντεταλμένος διευθυντής να προβεί σε δήλωση ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και να απαντήσει σε ερωτήσεις των μελών της.
6. Εντεταλμένος διευθυντής του οποίου η θητεία έχει παραταθεί δεν επιτρέπεται να συμμετάσχει σε άλλη διαδικασία επιλογής για την ίδια θέση στο τέλος της συνολικής περιόδου.
7. Ο εντεταλμένος διευθυντής επιτρέπεται να παυθεί των καθηκόντων του μόνο με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

#### *Άρθρο 63*

#### **Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες και λοιπό προσωπικό**

Ο Οργανισμός δύναται να χρησιμοποιεί επίσης αποσπασμένους εθνικούς εμπειρογνώμονες ή λοιπό προσωπικό μη απασχολούμενο στον Οργανισμό σύμφωνα με τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή το καθεστώς που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό.

Το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει απόφαση στην οποία καθορίζονται κανόνες για την απόσπαση εθνικών εμπειρογνομένων στον Οργανισμό.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12**

### **ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### *Άρθρο 64*

#### **Προνόμια και ασυλίες**

Το πρωτόκολλο περί προνομίων και ασυλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζεται στον Οργανισμό και το προσωπικό του.

## *Άρθρο 65*

### **Συμφωνία σχετικά με την έδρα και συνθήκες λειτουργίας**

1. Οι απαραίτητες ρυθμίσεις σχετικά με τη στέγαση του Οργανισμού στο κράτος μέλος υποδοχής και τις εγκαταστάσεις που πρέπει να θέσει στη διάθεσή του Οργανισμού το εν λόγω κράτος μέλος, καθώς και οι ειδικοί κανόνες που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής για τον εντεταλμένο διευθυντή, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, το προσωπικό του Οργανισμού και τα μέλη των οικογενειών τους, ορίζονται σε συμφωνία σχετικά με την έδρα του Οργανισμού η οποία συνάπτεται μεταξύ του Οργανισμού και του κράτους μέλους υποδοχής, μόλις ληφθεί η έγκριση του διοικητικού συμβουλίου και σε κάθε περίπτωση έως το 2015.
2. Το κράτος μέλος εξασφαλίζει τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες για την καλή λειτουργία του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων της πολύγλωσσης και με ευρωπαϊκό προσανατολισμό σχολικής εκπαίδευσης και των κατάλληλων δρομολογίων των μέσων μεταφοράς.

## *Άρθρο 66*

### **Ευθύνη**

1. Η συμβατική ευθύνη του Οργανισμού διέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στη σχετική σύμβαση.
2. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να αποφαινεται δυνάμει ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση που συνάπτει ο Οργανισμός.
3. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ευθύνης, ο Οργανισμός υποχρεούται να αποκαθιστά, σύμφωνα με τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα δίκαια των κρατών μελών, κάθε ζημία που προξενούν οι υπηρεσίες ή υπάλληλοι του Οργανισμού κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.
4. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να εκδικάζει τις διαφορές οι οποίες αφορούν τις αποζημιώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

## *Άρθρο 67*

### **Γλωσσικό καθεστώς**

1. Για τον Οργανισμό ισχύουν οι διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1 της 15ης Απριλίου 1958 για τον καθορισμό των γλωσσών που πρέπει να χρησιμοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα<sup>14</sup>.
2. Οι μεταφραστικές υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του Οργανισμού παρέχονται από το Μεταφραστικό Κέντρο των Οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

<sup>14</sup> ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385

### **Συμμετοχή τρίτων χωρών στο έργο του Οργανισμού**

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40, ο Οργανισμός είναι ανοικτός στη συμμετοχή τρίτων χωρών, συγκεκριμένα των χωρών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, των χωρών που εμπίπτουν στην Πολιτική Διεύρυνσης και των χωρών της ΕΖΕΣ που έχουν συνάψει συμφωνίες με την Ένωση σύμφωνα με τις οποίες οι οικείες χώρες έχουν εγκρίνει και εφαρμόζουν ενωσιακή νομοθεσία, ή ισοδύναμα εθνικά μέτρα, στον τομέα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.
2. Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των συμφωνιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός και οι τρίτες χώρες συνομολογούν ρυθμίσεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τη συμμετοχή των χωρών αυτών στις εργασίες του Οργανισμού, ιδίως όσον αφορά τη φύση και την έκταση της εν λόγω συμμετοχής. Οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν διατάξεις για τη χρηματοδοτική συνεισφορά και το προσωπικό. Είναι δυνατόν να προβλέπουν εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Ο Οργανισμός υπογράφει τις ρυθμίσεις αφού λάβει τη συναίνεση της Επιτροπής και κατόπιν διαβούλευσης με το διοικητικό συμβούλιο.

### **Συνεργασία με εθνικές αρχές και φορείς**

1. Ο Οργανισμός δύναται να συνάπτει συμφωνίες με τις σχετικές εθνικές αρχές, ιδίως τις εθνικές αρχές ασφάλειας και άλλους αρμόδιους φορείς, όσον αφορά την εφαρμογή των άρθρων 12, 16, 17 και 18.
2. Οι συμφωνίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την ανάθεση ορισμένων καθηκόντων του Οργανισμού στις εθνικές αρχές, όπως του ελέγχου και της κατάρτισης φακέλων, της επαλήθευσης της τεχνικής συμβατότητας, της πραγματοποίησης επισκέψεων και της κατάρτισης τεχνικών μελετών.
3. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι οι συμφωνίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον αναλυτική περιγραφή των καθηκόντων και των όρων των παραδοτέων, των προθεσμιών παράδοσής τους και του επιπέδου και του χρονοδιαγράμματος των πληρωμών.
4. Οι περιγραφόμενες στις παραγράφους 1, 2 και 3 συμφωνίες ισχύουν με την επιφύλαξη της συνολικής ευθύνης του Οργανισμού για την εκτέλεση των καθηκόντων του σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18.

## *Άρθρο 70*

### **Διαφάνεια**

Στα έγγραφα που είναι στην κατοχή του Οργανισμού εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup>.

Έως [...], το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει πρακτικά μέτρα για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

Οι αποφάσεις που λαμβάνει ο Οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001, είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο καταγγελίας στον Διαμεσολαβητή ή προσφυγής ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σύμφωνα με τα άρθρα 228 και 263 της συνθήκης, αντιστοίχως.

Για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων από τον Οργανισμό εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

## *Άρθρο 71*

### **Κανόνες ασφάλειας για την προστασία διαβαθμισμένων πληροφοριών**

Ο Οργανισμός εφαρμόζει τις αρχές ασφαλείας που περιλαμβάνονται στους κανόνες ασφαλείας της Επιτροπής σχετικά με την προστασία των Διαβαθμισμένων Πληροφοριών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUCI) και ευαίσθητων, μη διαβαθμισμένων πληροφοριών, που καθορίζονται στο παράρτημα της απόφασης 2001/844/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ, της Επιτροπής της 29<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2001, για την τροποποίηση του εσωτερικού κανονισμού της. Οι αρχές αυτές καλύπτουν, μεταξύ άλλων, διατάξεις για την ανταλλαγή, την επεξεργασία και την αποθήκευση των εν λόγω πληροφοριών.

## *Άρθρο 72*

### **Καταπολέμηση της απάτης**

1. Προκειμένου να διευκολύνει την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999, ο Οργανισμός προσχωρεί, εντός έξι μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, στη διοργανική συμφωνία της 25ης Μαΐου 1999 σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF), και, με τη χρήση του προτύπου που αναφέρεται στο παράρτημα της συμφωνίας αυτής, εκδίδει κατάλληλες διατάξεις που εφαρμόζονται σε όλους τους εργαζόμενους του Οργανισμού.
2. Το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει την εξουσία ελέγχου, βάσει δικαιολογητικών εγγράφων και επί τόπου, όλων των δικαιούχων επιχορηγήσεων, αντισυμβαλλομένων και υπεργολάβων που έλαβαν κονδύλια της Ένωσης από τον Οργανισμό.

<sup>15</sup> EE L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

3. Η OLAF δύναται να διενεργεί έρευνες, συμπεριλαμβανομένων επιτόπιων ελέγχων και επιθεωρήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις και τις διαδικασίες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>16</sup> και του Κανονισμού (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96<sup>17</sup> του Συμβουλίου, για να διαπιστώσει εάν έχει διαπραχθεί απάτη, δωροδοκία ή άλλη παράνομη δραστηριότητα που επηρεάζει τα οικονομικά συμφέροντα της Ένωσης όσον αφορά επιχορήγηση ή σύμβαση χρηματοδοτούμενη από τον Οργανισμό.
4. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1, 2 και 3, οι συμφωνίες συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς, οι συμβάσεις, οι συμφωνίες επιχορήγησης και οι αποφάσεις επιχορήγησης του Οργανισμού περιέχουν διατάξεις με τις οποίες παρέχεται ρητώς στο Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και την OLAF εξουσία διενέργειας των εν λόγω ελέγχων και ερευνών, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13

### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### *Άρθρο 73*

#### **Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις κατά τα άρθρα 12, 16, 17 και 18**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 74 σχετικά με τέλη και επιβαρύνσεις κατ' εφαρμογή των άρθρων 12, 16, 17 και 18.
2. Στα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 μέτρα προσδιορίζονται ιδίως οι περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να επιβάλλονται τέλη και επιβαρύνσεις σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18, το ύψος των τελών και των επιβαρύνσεων και ο τρόπος καταβολής τους.
3. Τέλη και επιβαρύνσεις επιβάλλονται για τα εξής:
  - α) την έκδοση και ανανέωση εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και τύπων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης πιθανής ένδειξης συμβατότητας με τα δίκτυα ή τις γραμμές·
  - β) την έκδοση και την ανανέωση πιστοποιητικών ασφάλειας·
  - γ) την παροχή υπηρεσιών· τα τέλη και οι επιβαρύνσεις βασίζονται στο πραγματικό κόστος κάθε επιμέρους παροχής υπηρεσιών·
  - δ) την εκδίκαση προσφυγών.

<sup>16</sup> EE L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

<sup>17</sup> EE L 292 της 15.11.1996, σ. 2.

Παντός είδους τέλη και επιβαρύνσεις εκφράζονται και είναι πληρωτέα σε ευρώ.

4. Το ύψος των τελών και των επιβαρύνσεων ορίζεται σε επίπεδο που να εξασφαλίζει ότι τα σχετικά έσοδα επαρκούν για την πλήρη κάλυψη του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στο κόστος αυτό συνυπολογίζονται ιδίως όλες οι δαπάνες του Οργανισμού για το προσωπικό που συμμετέχει στις αναφερόμενες στην παράγραφο 3 δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων κατ' αναλογία των συνταξιοδοτικών εισφορών του εργοδότη. Σε περίπτωση που σημειώνεται επανειλημμένα ανισορροπία επειδή τα τέλη και οι επιβαρύνσεις δεν καλύπτουν τη παροχή των υπηρεσιών, καθίσταται υποχρεωτική η αναθεώρηση του επιπέδου των τελών και επιβαρύνσεων.

#### *Άρθρο 74*

### **Άσκηση της εξουσιοδότησης**

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων εκχωρείται στην Επιτροπή με την επιφύλαξη των όρων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 73 εκχωρείται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 73 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέλος στην εξουσιοδότηση 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 προσδιορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 73 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός [δύο μηνών] από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά [δύο μήνες] με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Άρθρο 75*

### **Διαδικασία επιτροπής**

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΟΚ. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.



Όταν γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

#### *Άρθρο 76*

### **Αξιολόγηση και επανεξέταση**

1. Το αργότερο πέντε έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και ανά πενταετία εφεξής, η Επιτροπή αναθέτει αξιολόγηση, ιδίως, των επιπτώσεων, της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού και των εργασιακών πρακτικών του. Η αξιολόγηση καλύπτει, ιδίως, τυχόν ανάγκη τροποποίησης της εντολής του Οργανισμού και τις χρηματοδοτικές επιπτώσεις τυχόν τροποποίησης.
2. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση αξιολόγησης, καθώς και τα συμπεράσματά της επί της έκθεσης, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και το διοικητικό συμβούλιο. Τα πορίσματα της αξιολόγησης δημοσιοποιούνται.
3. Με κάθε δεύτερη αξιολόγηση, θα αξιολογούνται επίσης τα αποτελέσματα που επιτυγχάνει ο Οργανισμός όσον αφορά τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του.

#### *Άρθρο 77*

### **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Ο Οργανισμός αντικαθιστά και διαδέχεται τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004, όσον αφορά κάθε κυριότητα, συμφωνία, νομική υποχρέωση, σύμβαση απασχόλησης, ανάληψη οικονομική δέσμευση η υποχρέωση.
2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 43, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που έχουν διοριστεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού παραμένουν στη θέση τους ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου έως την ημερομηνία λήξης της θητείας τους.  
  
Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 49, ο εντεταλμένος διευθυντής που έχει διοριστεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 παραμένουν στη θέση του έως την ημερομηνία λήξης της θητείας του.
3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 61, όλες οι συμβάσεις απασχόλησης που ισχύουν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

#### *Άρθρο 78*

### **Κατάργηση**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 καταργείται.

*Άρθρο 79*

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**  
**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ**

**1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**

**1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλία**

Πρόταση κανονισμού (ΕΕ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004.

**1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ<sup>18</sup>**

06: Κινητικότητα και μεταφορές

0602: Πολιτική χερσαίων, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών

060208: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων

06020801: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων — Συνεισφορά στους τίτλους 1 και 2

06020802: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων — Συνεισφορά στον τίτλο 3

**1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας**

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **νέα δράση**

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση<sup>19</sup>**

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την **παράταση υφιστάμενης δράσης**

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **δράση προσανατολισμένη προς νέα δράση**

**1.4. Στόχοι**

*1.4.1. Ο(οι) πολυετής(είς) στρατηγικός(οί) στόχος(οι) της Επιτροπής που αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία*

Στόχοι/προστιθεμένη αξία της ΕΕ σύμφωνα με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020»:

Ο Οργανισμός συμβάλλει στη διεξαγωγή διαλειτουργικών, ασφαλών και αειφόρων σιδηροδρομικών μεταφορών προς όφελος της οικονομίας και των πολιτών της ΕΕ. Αυτό συμβαδίζει πλήρως με τις τρεις προτεραιότητες της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»:

<sup>18</sup> ΔΒΔ: Διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων - ΠΒΔ: Προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

<sup>19</sup> Όπως αναφέρεται στο άρθρο 49 παράγραφος 6 στοιχεία α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

– Έξυπνη ανάπτυξη: ανάπτυξη οικονομίας βασιζόμενης στη γνώση και την καινοτομία. Ο Οργανισμός συμβάλλει στην ανάπτυξη των υψηλότερων κατά το δυνατόν τεχνικών προτύπων για σιδηροδρομικά οχήματα και υποδομές, προωθώντας κατ’ αυτόν τον τρόπο τη γνώση και την καινοτομία.

– Βιώσιμη ανάπτυξη: προώθηση οικονομίας αποδοτικότερης στη χρήση πόρων, πιο οικολογικής και ανταγωνιστικότερης. Ο Οργανισμός συμβάλλει στο να καταστεί ο σιδηροδρομικός τομέας της ΕΕ περισσότερο αειφόρος και φιλικός προς το περιβάλλον, περιορίζοντας το συνολικό επίπεδο εκπομπών και κατανάλωσης ενέργειας. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων «20/20/20» για το κλίμα και την ενέργεια και στην εμβληματική πρωτοβουλία «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους». Ο Οργανισμός θα διαδραματίσει ρόλο στον τομέα της εφαρμογής αυτής της πρωτοβουλίας από τον κλάδο.

– Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς: επιδίωξη οικονομίας με υψηλή απασχόληση που θα επιτυγχάνει κοινωνική και εδαφική συνοχή. Όσον αφορά τις απομακρυσμένες περιφέρειες και τη σύνδεσή τους με το κέντρο, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ουσιαστικό στοιχείο για την εξασφάλιση εδαφικής συνοχής. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν οικονομικό και αειφόρο μέσο μεταφοράς για μεγάλα τμήματα του πληθυσμού, συμβάλλοντας κατ’ αυτόν τον τρόπο σε αυξημένες ευκαιρίες κοινωνικής κινητικότητας και απασχόλησης, και βοηθούν να καλυφθεί το κενό μεταξύ των φτωχότερων και των πλουσιότερων περιφερειών και χωρών στην ΕΕ.

#### 1.4.2. *Ειδικός(οί) στόχος(οι) και δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ*

Τομέας προϋπολογισμού: 06 02

Σχετική(ές) δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ: 060208 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων:

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

- Γραμμή προϋπολογισμού 06 02 08 02 — Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων — επιδότηση με βάση τον τίτλο III (διοικητικές δαπάνες)

Ειδικοί στόχοι:

Ειδικός στόχος 1: Αύξηση της αποδοτικότητας των διαδικασιών πιστοποίησης ασφάλειας και έγκρισης των σιδηροδρόμων, με την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που θα ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ και θα εξασφαλίζουν την κατάργηση των διακρίσεων.

Ειδικός στόχος 2: Αύξηση της συνοχής του σιδηροδρομικού πλαισίου της ΕΕ, με την παρακολούθηση των εθνικών σιδηροδρομικών αρχών και τη μείωση του πλήθους των εθνικών κανόνων για τους σιδηροδρόμους.

Ειδικός στόχος 3: Βελτίωση της υλοποίησης και της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, με αύξηση της παροχής συνδρομής στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ειδικός στόχος 4: Παροχή συνδρομής στην Επιτροπή για τη δημιουργία και την επικαιροποίηση δευτερεύουσας νομοθεσίας για τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κοινής προσέγγισης όσον αφορά την ασφάλεια.

Ειδικός στόχος 5: Εξασφάλιση της συνεκτικής ανάπτυξης του συστήματος ERTMS στην ΕΕ και προώθηση του συστήματος ERTMS εκτός της ΕΕ.

Ειδικός στόχος 6: Εξασφάλιση κατάλληλης πιστοποίησης των μηχανοδηγών και άλλων συναφών καθηκόντων σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/ΕΚ.

Ειδικός στόχος 7: Τήρηση και επικαιροποίηση των δημόσιων μητρώων και βάσεων δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

#### 1.4.3. Αναμενόμενο(α) αποτέλεσμα(τα) και αντίκτυπος

*Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους στοχοθετημένους(ες) δικαιούχους/ομάδες.*

Αποτελέσματα κάθε ειδικού στόχου:

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 1: Μειωμένο κόστος για τους αιτούντες και βραχύτερη διάρκεια των διαδικασιών έκδοσης πιστοποιητικών ασφαλείας, εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης· πανομοιότυποι όροι για όλους τους αιτούντες στην ΕΕ· εξάλειψη των διακρίσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 2: Εναρμόνιση της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους και των πρακτικών των εθνικών αρχών· αυξημένη σαφήνεια και διαφάνεια των νομικών απαιτήσεων και των συνθηκών λειτουργίας στην ΕΕ, με τη μείωση των περιττών κανόνων και των δυνατοτήτων εφαρμογής διακρίσεων εις βάρος φορέων εκμετάλλευσης.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 3: Αυξημένη κατανόηση της νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη, που αποφέρει ομαλότερη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου· αύξηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας του έργου των διαφόρων υπηρεσιών της Επιτροπής.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 4: Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος καθίσταται πιο διαλειτουργικός με υψηλό επίπεδο ασφαλείας, προς όφελος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των πελατών και των επιβατών.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 5: Το σύστημα ERTMS υλοποιείται με συνοχή στην ΕΕ και ο εξοπλισμός του τηρεί τις ισχύουσες προδιαγραφές· προώθηση των προτύπων του ERTMS εκτός της ΕΕ.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 6: Μεταχείριση των μηχανοδηγών με συνεκτικό τρόπο στην ΕΕ.

Αποτέλεσμα του ειδικού στόχου 7: Διαφάνεια για τους ενδιαφερόμενους του κλάδου των σιδηροδρόμων, τα κράτη μέλη και το ευρύ κοινό όσον αφορά σημαντικά δεδομένα διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

#### 1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και αντικτύπου

*Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.*

##### Δείκτες για τον ειδικό στόχο 1:

- πλήθος πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδόθηκαν·
- πλήθος εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων που εκδόθηκαν·
- πλήθος εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που εκδόθηκαν.

##### Δείκτες για τον ειδικό στόχο 2:

- πλήθος εκθέσεων ελέγχου εθνικών αρχών που εκδόθηκαν·
- πλήθος εθνικών κανόνων που καταργήθηκαν·
- πλήθος εθνικών κανόνων που κηρύχθηκαν διαποδεκτοί·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με τον έλεγχο και την παρακολούθηση.

##### Δείκτες για τον ειδικό στόχο 3:

- πλήθος εκθέσεων αξιολόγησης της εφαρμογής της νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους·
- πλήθος σιδηροδρομικών έργων που αξιολογήθηκαν·
- πλήθος εκδηλώσεων ενημέρωσης και κατάρτισης (ημερίδες εργασίας, συνέδρια) που οργανώθηκαν·
- πλήθος ερμηνευτικών εγγράφων που εκδόθηκαν·
- πλήθος επισκέψεων παροχής συνδρομής που πραγματοποιήθηκαν·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με την αυξημένη παροχή συνδρομής.

##### Δείκτες για τον ειδικό στόχο 4:

- πλήθος συστάσεων για νέες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που στάλθηκαν στην Επιτροπή·
- πλήθος συστάσεων για αναθεώρηση τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που στάλθηκαν στην Επιτροπή

- πλήθος συστάσεων για νέες κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ) που στάλθηκαν στην Επιτροπή·
- πλήθος συστάσεων για αναθεώρηση κοινών μεθόδων ασφάλειας· (ΚΜΑ) που στάλθηκαν στην Επιτροπή·
- πλήθος γνωμοδοτήσεων προς την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη·
- πλήθος εκτιμήσεων επιπτώσεων και αναλύσεων κόστους-οφέλους που εκδόθηκαν·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με την αύξηση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 5:

- πλήθος συστάσεων σχετικά με αλλαγές και νέες εκδόσεις του ERTMS που εκδόθηκαν·
- πλήθος εκθέσεων προς την Επιτροπή για την αξιολόγηση της εφαρμογής της εκτίμησης συμμόρφωσης και της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ του υλικού ERTMS·
- πλήθος συστάσεων προς την Επιτροπή σχετικά με τεχνικές ασυμβατότητες έργων ERTMS·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με την εξασφάλιση της συνεκτικής ανάπτυξης του ERTMS.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 6:

- πλήθος μηχανοδηγών που πιστοποιήθηκαν σύμφωνα με την οδηγία για τους μηχανοδηγούς·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με την εναρμόνιση των όρων που αφορούν τους μηχανοδηγούς.

Δείκτες για τον ειδικό στόχο 7:

- πλήθος δημόσιων βάσεων δεδομένων και μητρώων που συστάθηκαν και τηρούνται·
- άλλα αποτελέσματα σχετικά με τη διαφάνεια των συναφών με τους σιδηροδρόμους δεδομένων.

## **1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας**

### *1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών*

Παρέχεται η δυνατότητα στον ΕΟΣ να συμμετέχει σε νέες δραστηριότητες και να συνεχίσει να εκτελεί επαρκώς τα μέχρι τώρα υφιστάμενα καθήκοντα που είναι απαραίτητα για την επίτευξη πλήρως διαλειτουργικής και ασφαλούς εσωτερικής αγοράς σιδηροδρόμων (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος).

### 1.5.2. Προστιθέμενη αξία παρέμβασης της ΕΕ

Η συμμετοχή της ΕΕ (καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων) προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 881/2004 με τον οποίο ιδρύθηκε ο ΕΟΣ. Επιπροσθέτως, με τις οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2008/57/ΕΚ και 2007/59/ΕΚ έχουν ανατεθεί, άμεσα ή έμμεσα, άλλα καθήκοντα στον Οργανισμό. Παρομοίως, διάφορα δευτερεύοντα νομοθετήματα που έχει εκδώσει η Επιτροπή στο πλαίσιο των προαναφερόμενων οδηγιών — ιδίως για τις ΤΠΔ, τις ΚΜΑ και τους ΚΣΑ — έχουν επιπτώσεις στις δραστηριότητες και το έργο του ΕΟΣ. Στόχος του προτεινόμενου κανονισμού είναι να συνδυάσει όλα τα υφιστάμενα καθήκοντα του Οργανισμού σε μια νομική πράξη και να επεκτείνει το ρόλο του ΕΟΣ σε τομείς στους οποίους αυτό είναι αιτιολογημένο.

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές (Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών) και τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία, η παρούσα πρόταση προσφέρει περαιτέρω προστιθέμενη αξία στην ΕΕ, καθώς αίρει υφιστάμενους τεχνικούς και διοικητικούς φραγμούς στο σιδηροδρομικό τομέα, ιδίως με τα εξής:

- την αποδοτικότερη (φθηνότερη και ταχύτερη) και αμερόληπτη έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με τη μετάθεση των διαδικασιών αυτών σε επίπεδο ΕΕ·
- την αύξηση της συνοχής και της εφαρμογής του κεκτημένου της ΕΕ στον σιδηροδρομικό τομέα, καθώς θα καταστεί δυνατό ο Οργανισμός να παρακολουθεί τη λειτουργία των εθνικών αρχών που δραστηριοποιούνται στα θέματα της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων·
- τη διευκόλυνση της ταχύτερης προόδου προς πραγματικά κοινά σιδηροδρομικά πρότυπα στην ΕΕ, με την ενίσχυση της δράσης του ΕΟΣ για τη μείωση των εθνικών κανόνων που αφορούν τους σιδηροδρόμους·
- τη βελτίωση των αξιοποίησης των κονδυλίων της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους (ΔΕΔ, Ταμείο Συνοχής, Διαρθρωτικά Ταμεία, ερευνητικά προγράμματα κ.λπ.).

Η συμμετοχή της ΕΕ μέσω του ΕΟΣ καθιστά δυνατή την επίτευξη υψηλότερης προστιθέμενης αξίας χάρη στα εξής:

- χρήση ειδικής για τον σκοπό δομής και ειδικευμένου προσωπικού, ορισμένα μέλη του οποίου είναι ήδη διαθέσιμα·
- θετική πείρα που έχει συγκεντρωθεί με δοκιμασμένες και ελεγμένες μεθόδους (παραδείγματος χάριν, με τη χρήση του καθιερωμένου και λειτουργικού δικτύου των εθνικών αρχών ασφάλειας )·
- αντικειμενικότητα και αμεροληψία του Οργανισμού, την οποία εκτιμούν ιδιαίτερω τα ενδιαφερόμενα μέρη.



### 1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Η αξιολόγηση του κανονισμού για τον ΕΟΣ και της λειτουργίας του Οργανισμού (2009-2010) και η γενική αξιολόγηση των Οργανισμών της ΕΕ το 2009 κατέδειξαν την προστιθέμενη αξία που προσφέρει ο Οργανισμός.

Στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η εφαρμογή (μέσω της αναθεώρησης του κανονισμού για τον ΕΟΣ) των συστάσεων από την αξιολόγηση του ΕΟΣ, από το Ελεγκτικό Συνέδριο, την Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου και της κοινής δήλωσης της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς, ιδίως όσον αφορά την εσωτερική δομή, τη διακυβέρνηση και τη λειτουργία τους.

### 1.5.4. Συνέπεια και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα συναφή μέσα

Η πρόταση είναι σύμφωνη με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές, συγκεκριμένα τις πρωτοβουλίες αριθ. 1 και 19:

- «Καθιέρωση ενιαίας άδειας τύπου οχήματος και ενιαίας πιστοποίησης της ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης με ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA)»·

- «Ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων στον τομέα της σιδηροδρομικής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την εποπτεία του επί των εθνικών μέτρων ασφάλειας που λαμβάνουν οι εθνικές αρχές ασφάλειας και την σταδιακή τους εναρμόνιση».

Η πρόταση συνάδει με την πολιτική και τη νομοθεσία της ΕΕ για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, ιδίως με τις οδηγίες 2004/49 (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) και 2008/57 (οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων) που θα τροποποιηθούν επίσης στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας. Και οι τρεις αναθεωρημένες πράξεις είναι αλληλένδετες και στοχεύουν στην εξάλειψη των εναπομενοντών διοικητικών και τεχνικών φραγμών, συγκεκριμένα με την υιοθέτηση κοινής προσέγγισης για τους κανόνες ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, ώστε να αυξηθούν οι οικονομίες κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ, να μειωθεί το διοικητικό κόστος και να επιταχυνθούν οι διοικητικές διαδικασίες, καθώς και να αποφεύγονται οι συγκεκαλυμμένες διακρίσεις.

Επιπλέον, η παρούσα πρωτοβουλία εντάσσεται σε ευρύτερη τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η οποία στοχεύει – πέραν του ανωτέρω περιγραφόμενου στόχου – στο άνοιγμα της ενωσιακής αγοράς μεταφορών επιβατών και στη βελτιστοποίηση της διακυβέρνησης της διαχείρισης υποδομών. Αναμένονται συνέργειες ιδίως όσον αφορά τη μείωση των διακρίσεων για την πρόσβαση στις υποδομές, με αποτέλεσμα περιορισμό των φραγμών εισόδου για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις.

Εξάλλου, σημαντική είναι συνέργεια μεταξύ των αναθεωρημένων καθηκόντων του ΕΟΣ και του Εκτελεστικού Οργανισμού ΔΕΔ-Μ όσον αφορά την αξιολόγηση σιδηροδρομικών έργων, τη βελτιωμένη σχέση κόστους-οφέλους και την αποδοτικότητα των χρηματοδοτούμενων με κονδύλια της ΕΕ έργων.

Επίσης, η παρούσα πρωτοβουλία εφαρμόζει και συνάδει με τις συστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου, της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου και της κοινής δήλωσης της Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους αποκεντρωμένους οργανισμούς, καθώς και την αξιολόγηση του ΕΟΣ.

Τέλος, με την παρούσα πρωτοβουλία επιδιώκεται να ενταχθούν στον κανονισμό για τον ΕΟΣ ορισμένα καθήκοντα και δραστηριότητες που είχαν ανατεθεί στον Οργανισμό με άλλες πράξεις, ιδίως με την οδηγία 2007/59/ΕΚ, τις αποφάσεις της Επιτροπής για τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) και τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ).

#### 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικός αντίκτυπος της δράσης

Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2015 μέχρι το 2020,
- και στη συνέχεια λειτουργία με κανονικό ρυθμό.

#### 1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης<sup>20</sup>

Κεντρική άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

Κεντρική έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης σε:

- εκτελεστικούς οργανισμούς
- οργανισμούς που έχουν συστήσει οι Κοινότητες<sup>21</sup>
- εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/ οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας
- πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων δυνάμει του τίτλου V της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 49 του δημοσιονομικού κανονισμού.

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Αποκεντρωμένη διαχείριση με τρίτες χώρες

Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (να προσδιοριστεί)

<sup>20</sup> Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>21</sup> Όπως προβλέπεται στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού.

## **2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

### **2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων**

*Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι των διατάξεων αυτών.*

Όλοι οι οργανισμοί της ΕΕ εργάζονται στο πλαίσιο αυστηρού συστήματος παρακολούθησης, το οποίο περιλαμβάνει τη δυνατότητα εσωτερικών ελέγχων, την Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου της Επιτροπής, το διοικητικό συμβούλιο, την Επιτροπή, το Ελεγκτικό Συμβούλιο και την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή. Θα συνεχιστεί η εφαρμογή του συστήματος αυτού, όπως προβλέπεται στον κανονισμό για την ίδρυση του ΕΟΣ.

### **2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου**

#### *2.2.1. Κίνδυνος(οι) που έχει(ουν) επισημανθεί*

Κανένας

#### *2.2.2. Προβλεπόμενη(ες) μέθοδος(οι) ελέγχου*

Άνευ αντικείμενου

### **2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας**

*Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.*

Μέτρα για την καταπολέμηση της απάτης περιλαμβάνονται στο άρθρο 41 του κανονισμού για την ίδρυση του ΕΟΣ και θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται.

### 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές προϋπολογισμού για δαπάνες

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
			από χώρες ΕΖΕΣ <sup>2</sup>	από υποψήφιες χώρες <sup>3</sup>	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού
	<b>Αριθμός</b> [Περιγραφή.....]	ΔΠ/ΜΔΠ ( <sup>1</sup> )				
1.1	06.02.08 [γραμμή προϋπολογισμού του ΕΟΣ]	ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

<sup>1</sup> ΔΠ= Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ= Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

<sup>2</sup> ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

<sup>3</sup> Υποψήφιες χώρες και, εφόσον ισχύει, δυνάμει υποψήφιες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

### 3.2. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις δαπάνες

Προτού παρατεθούν οι λεπτομέρειες σχετικά με τις εκτιμώμενες επιπτώσεις της παρούσας πρότασης, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι τα στοιχεία είναι προσωρινά στο τρέχον στάδιο, καθώς εξαρτώνται από την έγκριση του νέου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2014-2020 από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή.

#### 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση του εκτιμώμενου αντικτύπου στις δαπάνες

σε εκατ. ευρώ (τρέχουσες τιμές, με 3 δεκαδικά ψηφία)

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	1	Έξυπνη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη
---	---	--

ΓΔ: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
• Διοικητικές πιστώσεις									
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού [γραμμή προϋπολογισμού του ΕΟΣ] Βάση: - Βάση: ΣΠ 2013 με 25 εκατομ. ευρώ, - 2% φορολόγηση του προσωπικού την περίοδο 2014-2017, - 1% αύξηση του ετήσιου προϋπολογισμού λόγω της ετήσιας αναπροσαρμογής. Από το 2017 αρχίζουν να συμβάλλουν τα εξωτερικά έσοδα από τα τέλη και τις επιβαρύνσεις, οπότε δεν απαιτείται προϋπολογισμός της ΕΕ όσον αφορά το νέο	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	25,613 (συμπεριλαμβ. 0,113 για νέα καθήκοντα)	26 (συμπεριλαμβ. 0,3 για νέα καθήκοντα)	26 (0 για νέα καθήκοντα)	26,25 (0 για νέα καθήκοντα)	26,5 (0 για νέα καθήκοντα)	26,75 (0 για νέα καθήκοντα)	<b>157,113</b>  (εκ των οποίων 0,413 για την κάλυψη νέων καθηκόντων την περίοδο 2015-2016)
	Πληρωμές	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>

προσωπικό.									
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για την ΓΔ MOVE</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(5)=1+ 3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>  (εκ των οποίων 0,413 για την κάλυψη νέων καθηκόντων την περίοδο 2015- 2016)
	Πληρωμές	(6)=2+ 4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 1 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>  (εκ των οποίων 0,413 για την κάλυψη νέων καθηκόντων την περίοδο 2015- 2016)
	Πληρωμές	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:</b>	<b>5</b>	«Διοικητικές δαπάνες»
--	----------	-----------------------

σε εκατ. ευρώ (τρέχουσες τιμές, με 3 δεκαδικά ψηφία)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
ΓΔ: MOVE								
• Ανθρώπινοι πόροι Βάση: τρέχον επίπεδο προϋπολογισμού για προσωπικό στη ΓΔ MOVE που διεκπεραιώνει ζητήματα σχετικά με τον ΕΟΣ (0,655 εκατ. ευρώ – 5 υπάλληλοι) εφαρμοζόμενο κατ' έτος + 1% ετήσια αναπροσαρμογή		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
• Άλλες διοικητικές δαπάνες		0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ MOVE</b>	Πιστώσεις	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων υπό τον ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	(Σύνολο υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	ΣΥΝΟΛΟ
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	<b>161,118</b>
	Πληρωμές	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	<b>161,118</b>

### 3.2.2. Προτεινόμενο σχέδιο πίνακα προσωπικού για τον ΕΟΣ την περίοδο 2015-2020

ΑΠΟ ΤΟ 2017 ΟΛΟΙ ΟΙ ΝΕΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΧΡΕΩΣΕΙΣ:

<b>Προτεινόμενη στελέχωση του ΕΟΣ την περίοδο 2015-2020 [Βάση: 143 υπάλληλοι το 2013 και 2 % φορολόγηση έως το 2017 (-2-3 υπάλληλοι κατ' έτος)]</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Κατηγορία AD	101	100	99	99	99	99
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AD	0	0	12	14	14	14
Σύνολο AD	101	100	111	113	113	113
Κατηγορία AST	37	36	34	34	34	34
Νέοι υπάλληλοι κατηγορίας AST	0	0	4	4	4	4
Σύνολο AST	37	36	38	38	38	38
<b>Υποσύνολο θέσεων σύμφωνα με το σχέδιο οργανογράμματος</b>	<b>138</b>	<b>136</b>	<b>149</b>	<b>151</b>	<b>151</b>	<b>151</b>
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες (ΑΕΕ)	6	6	6	6	6	6
Νέοι ΑΕΕ	2	5	12	13	13	13
Σύνολο ΑΕΕ	8	11	18	19	19	19
Συμβασιούχοι υπάλληλοι	15	15	15	15	15	15
Νέοι συμβασιούχοι υπάλληλοι	1	3	7	9	10	12
Σύνολο συμβασιούχων υπαλλήλων	16	18	22	24	25	27
<b>Άθροισμα νέων θέσεων</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>43</b>
Επίπτωση στο σχέδιο οργανογράμματος	0	0	16	18	18	18
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>189</b>	<b>194</b>	<b>195</b>	<b>197</b>



### 3.2.3. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις διοικητικές και στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση διοικητικών και επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:
- Επισημαίνεται ότι τα αναφερόμενα κατωτέρω αποτελέσματα αφορούν τον συνολικό προϋπολογισμό του ΕΟΣ (τίτλοι 1+2+3).
- Επισημαίνεται ότι το κόστος των δύο πρώτων αποτελεσμάτων του ειδικού στόχου 1 συνιστά έσοδο για τον ΕΟΣ: ο Οργανισμός θα χρεώνει τους εξωτερικούς αιτούντες για την έκδοση των εγγράφων αυτών. Συνεπώς, αναφέρονται σε εισαγωγικά και δεν προστίθενται στο συνολικό άθροισμα του κόστους όλων των αποτελεσμάτων.

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

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓	Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)															
			2015		2016		2017		2018		2019		2020		ΣΥΝΟΛΟ	
	Είδος αποτελέσματος <sup>1</sup>	Μέσο κόστος αποτελέσματος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Αριθμός αποτελεσμάτων	Κόστος	Συνολικός αριθμός αποτελεσμάτων	Σύνολο κόστους

<sup>1</sup> Τα αποτελέσματα είναι προϊόντα και υπηρεσίες που πρόκειται να παρασχεθούν (π.χ. αριθμός χρηματοδοτούμενων ανταλλαγών φοιτητών, χιλιόμετρα οδών που κατασκευάστηκαν κ.λπ.).

<p>ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1<sup>2</sup>: Αύξηση της αποδοτικότητας των διαδικασιών πιστοποίησης ασφάλειας και έγκρισης των σιδηροδρόμων, με την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων και εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που θα ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ και θα εξασφαλίζουν την κατάργηση των διακρίσεων.</p>															
Ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας	Πλήθος πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδόθηκαν	(0,01) - θα καλυφθεί από τέλη και επιβαρύνσεις	0	0	110	(1.1)	110	(1.1)	110	(1.1)	110	(1.1)	440	(4.4)	θα καλυφθεί από τέλη και
Εγκρίσεις διάθεσης στην αγορά οχημάτων	Πλήθος εγκρίσεων διάθεσης στην αγορά οχημάτων που εκδόθηκαν	(0,017) - θα καλυφθεί από τέλη και επιβαρύνσεις	0	0	456	(7.752)	452	(7.684)	449	(7.632)	447	(7.598)	1804	(30.67)	θα καλυφθεί από τέλη και επιβαρύνσεις
Αρχή συστήματος για το ERTMS	Πλήθος εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-	(0,05) θα καλυφθεί από τέλη και επιβαρύνσεις	0	0	30	(1.5)	32	(1.6)	35	(1.75)	40	(2)	137	(6.85)	θα καλυφθεί από τέλη και επιβαρύνσεις

<sup>2</sup> Όπως περιγράφεται στην ενότητα 1.4.2. «Ειδικός(-οι) στόχος(-οι)...».

	χειρισμού και σηματοδότησης που εκδόθηκαν																																																															
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1								(10.352)		(10.384)		(10.482)		(10.698)		<b>(41.92)</b>																																																
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2: Αύξηση της συνοχής του σιδηροδρομικού πλαισίου της ΕΕ, με την παρακολούθηση των εθνικών σιδηροδρομικών αρχών και τη μείωση του πλήθους των εθνικών κανόνων για τους σιδηροδρόμους			<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">Πλήθος αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> <td style="text-align: center;">αποτελεσμάτων</td> <td style="text-align: center;">Κόστος</td> </tr> <tr> <td colspan="16" style="text-align: center;">Συνολικό κόστος</td> </tr> </table>														Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	Συνολικό κόστος															
Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος																																																	
αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος	αποτελεσμάτων	Κόστος																																																	
Συνολικό κόστος																																																																
Παρακολούθηση εθνικών αρχών	Πλήθος εκθέσεων ελέγχου εθνικών αρχών που εκδόθηκαν	0.2	2	0.4	3	0.6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5																																																
Μείωση διστάμενων εθνικών κανόνων και αύξηση της διαποδοχής	Πλήθος εθνικών κανόνων που καταργήθηκαν	0.0015	1000	1.5	1500	2.25	1500	2.25	2000	3	1500	2.25	1500	2.25	9000	13.5																																																
	Πλήθος εθνικών κανόνων που κηρύχθηκαν διαποδεκτοί	0.001	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	8000	6.0																																																
Λοιπά	Άλλα αποτελέσματα σχετικά με τον έλεγχο και την παρακολούθηση	0.001	100	0.1	100	0.1	125	0.125	125	0.125	150	0.15	150	0.15	750	0.75																																																
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																25,25																																																
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 3: Βελτίωση της υλοποίησης και της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, με αύξηση της																																																																

παροχής συνδρομής στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη, και άλλα καθήκοντα.																
Παροχή συνδρομής στην Επιτροπή	Πλήθος εκθέσεων αξιολόγησης της εφαρμογής της νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Πλήθος σιδηροδρομικών έργων που αξιολογήθηκαν	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη	Πλήθος εκδηλώσεων ενημέρωσης και κατάρτισης (ημερίδες εργασίας, συνέδρια) που οργανώθηκαν	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Πλήθος ερμηνευτικών εγγράφων που εκδόθηκαν	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Πλήθος επισκέψεων παροχής συνδρομής που πραγματοποιήθηκαν	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Άλλα καθήκοντα	Άλλα αποτελέσματα σχετικά με την αυξημένη παροχή συνδρομής	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 3																25

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 4: Παροχή συνδρομής στην Επιτροπή για τη δημιουργία και την επικαιροποίηση δευτερεύουσας νομοθεσίας για τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κοινής προσέγγισης όσον αφορά την ασφάλεια			Πλήθος αποτελεσμάτων		Κόστος		Πλήθος αποτελεσμάτων		Κόστος		Πλήθος αποτελεσμάτων		Κόστος		Πλήθος αποτελεσμάτων		Κόστος	
			αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος	Πλήθος αποτελεσμάτων	Κόστος
			Συνολικό κόστος															
Αύξηση της διαλειτουργικότητας	Πλήθος συστάσεων ΤΠΔ που στάλθηκαν στην Επιτροπή	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	
	Πλήθος συστάσεων για αναθεώρηση ΤΠΔ που στάλθηκαν στην Επιτροπή	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	24	14,4	
Αύξηση του επιπέδου ασφαλείας	Πλήθος συστάσεων για νέες ΚΜΑ που στάλθηκαν στην Επιτροπή	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	
	Πλήθος αναθεωρημένων ΚΜΑ που στάλθηκαν στην Επιτροπή	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	24	14,4	
Διευκόλυνση της λειτουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου	Πλήθος γνωμοδοτήσεων προς την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8		
	Πλήθος εκτιμήσεων	0,0	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06		

	επιπτώσεων και αναλύσεων κόστους-οφέλους που εκδόθηκαν	6														
Λοιπά	Άλλα αποτελέσματα σχετικά με την αύξηση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 4																57,36
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 5: Εξασφάλιση της συνεκτικής ανάπτυξης του συστήματος ERTMS στην ΕΕ και προώθηση του συστήματος ERTMS εκτός της ΕΕ																
Αρχή συστήματος για το ERTMS	Πλήθος συστάσεων σχετικά με αλλαγές και νέες εκδόσεις του ERTMS που εκδόθηκαν	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Επαλήθευση της εφαρμογής του ERTMS	Πλήθος εκθέσεων προς την Επιτροπή για την αξιολόγηση της εφαρμογής της εκτίμησης συμμόρφωσης και της διαδικασίας επαλήθευσης ΕΚ του υλικού ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5

	Πλήθος συστάσεων προς την Επιτροπή σχετικά με τεχνικές ασυμβατότητες έργων ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Άλλα καθήκοντα	Άλλα αποτελέσματα σχετικά με την εξασφάλιση της συνεκτικής ανάπτυξης του ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 5																28,6
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 6: Εξασφάλιση κατάλληλης πιστοποίησης των μηχανοδηγών και άλλων συναφών καθηκόντων σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/EK			Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος      Πλήθος αποτελεσμάτων      Κόστος Συνολικό κόστος													
Εναρμόνιση των κριτηρίων για τους μηχανοδηγούς	Πλήθος μέτρων για την εναρμόνιση των όρων που αφορούν τους μηχανοδηγούς που εκδόθηκαν σύμφωνα με την οδηγία για τους υπανοδηγούς	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Άλλα αποτελέσματα	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 6																7,8

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 7: Τήρηση και επικαιροποίηση των δημόσιων μητρώων και βάσεων δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων																
Διαφάνεια για τους ενδιαφερόμενους και το κοινό σχετικά με δεδομένα διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων	Πλήθος δημόσιων βάσεων δεδομένων και μητρώων που συστάθηκαν και τηρούνται	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Άλλα αποτελέσματα	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Υποσύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 7																13
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>																<b>157.01</b>



### 3.2.4. Εκτιμώμενος αντίκτυπος στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

#### 3.2.4.1. Συνοπτική παρουσίαση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Βάση υπολογισμών: το υπάρχον προσωπικό της ΓΔ MOVE που διεκπεραιώνει ζητήματα σχετικά με τον ΕΟΣ (5 άτομα, 0,131 εκατ. ευρώ κατ' άτομο/έτος και 1% ετήσια αναπροσαρμογή) εφαρμοζόμενο κάθε έτος· δεν σημειώνεται αύξηση λόγω των ενισχυμένων αρμοδιοτήτων του ΕΟΣ

σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	<b>ΣΥΝΟΛΟ 2015-2020</b>
--	------	------	------	------	------	------	-----------------------------

<b>Μόνιμοι υπάλληλοι (κατηγορίας AD)</b>	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
<b>Μόνιμοι υπάλληλοι (κατηγορίας AST)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Συμβασιούχοι υπάλληλοι</b>							
<b>Έκτακτοι υπάλληλοι</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>

### 3.2.4.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Βάση υπολογισμών: το υπάρχον προσωπικό της ΓΔ MOVE που διεκπεραιώνει ζητήματα σχετικά με τον ΕΟΣ (5 άτομα, 0,131 εκατ. ευρώ κατ' άτομο/έτος) εφαρμοζόμενο κάθε έτος: καμμία αύξηση λόγω των ενισχυμένων αρμοδιοτήτων του ΕΟΣ

*Εκτίμηση η οποία πρέπει να διατυπωθεί σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μονίμων και εκτάκτων υπαλλήλων)</b>						
XX 01 01 01 (Στην έδρα ή στα γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (Σε αντιπροσωπείες)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (Εμμεση έρευνα)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (Άμεση έρευνα)	0	0	0	0	0	0
<b>• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)<sup>1</sup></b>						
XX 01 02 01 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ από το «συνολικό κονδύλιο»)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΝΕΑ, ΤΥ και ΑΕΕ στις αντιπροσωπείες)	0	0	0	0	0	0
<b>XX 01 04 yy<sup>2</sup></b>	- στην έδρα <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
	- σε αντιπροσωπείες	0	0	0	0	0
<b>XX 01 05 02 (ΣΥ, ΠΥ, ΑΕΕ - Έμμεση έρευνα)</b>	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (ΣΥ, ΠΠ, ΑΕΕ - Άμεση έρευνα)	0	0	0	0	0	0
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)	0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	5	5	5	5	5	5

**XX** είναι ο τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και που έχει ανακατανεμηθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ, και θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με συμπληρωματικά κονδύλια που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια ΓΔ για τη διαχείριση της δράσης, στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

<sup>1</sup> CA = Συμβασιούχος υπάλληλος, INT= προσωρινό προσωπικό ("Intérimaire"); JED= "Jeune Expert en Délégation" (Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία); LA= Τοπικός υπάλληλος, SNE= Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας.

<sup>2</sup> Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

<sup>3</sup> Κυρίως για τα διαρθρωτικά ταμεία, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	<p>Το υπάρχον προσωπικό της ΓΔ MOVE διεκπεραιώνει ζητήματα σχετικά με τον ΕΟΣ, στα οποία συγκαταλέγονται τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- η διαχείριση εκτελεστικών μέτρων που εγκρίνονται ως αποτέλεσμα των συστάσεων του Οργανισμού (αποφάσεις και κανονισμοί της Επιτροπής) στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων·</li> <li>- ο διοικητικός συντονισμός και ο έλεγχος του ΕΟΣ: προγράμματα εργασιών, πολυετή σχέδια πολιτικής για το προσωπικό, συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου και της οικείας υποεπιτροπής προϋπολογισμού·</li> <li>- ο συντονισμός της πολιτικής: συμμετοχή σε ομάδες εργασίας του ΕΟΣ, περιεχόμενο των προγραμμάτων εργασίας, εντολές της Επιτροπής προς τον ΕΟΣ, συνεδριάσεις εργασίας·</li> <li>- η διαχείριση των γνωμοδοτήσεων του ΕΟΣ·</li> <li>- οικονομικές και λογιστικές αρμοδιότητες σχετικά με τον ΕΟΣ από πλευράς Επιτροπής (προϋπολογισμός, απαλλαγή κ.λπ.).</li> </ul>
Εξωτερικό προσωπικό	

3.2.5. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- Η πρόταση απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός με τον προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

Η γραμμή προϋπολογισμού του ΕΟΣ (06.02.08) θα πρέπει να προσαρμοστεί στο ποσό που προσδιορίζεται στο παρόν δημοσιονομικό δελτίο (συνολικά 157,113 εκατ. ευρώ την περίοδο 2015-2020).

Προς το παρόν, στο δημοσιονομικό πλαίσιο περιλαμβάνονται μόνο ενδεικτικά ποσά για τους οργανισμούς. Το εν λόγω ενδεικτικό ποσό για τον ΕΟΣ εκτιμήθηκε προτού καταστούν γνωστά τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων και άλλοι υπολογισμοί που συνδέονται με την παρούσα πρωτοβουλία.

Για την περίοδο 2015-2020, η κατάσταση του ΕΟΣ θα μεταβληθεί από «οργανισμός κανονικού ρυθμού υλοποίησης» σε «οργανισμό νέων καθηκόντων».

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου<sup>4</sup>.

Να εξηγηθεί η ανάγκη με τον προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

<sup>4</sup> Βλ. σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

### 3.2.6. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατομμύρια ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Σύνολο
Συνεισφορά ΕΖΕΣ από τη Νορβηγία και την Ισλανδία που υπολογίζεται στο 2% του προϋπολογισμού	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

### 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις ακόλουθες δημοσιονομικές επιπτώσεις:
  - στους ίδιους πόρους
  - στα διάφορα έσοδα

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Αντίκτυπος της πρότασης/πρωτοβουλίας <sup>5</sup>					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Γραμμή προϋπολογισμού ΕΟΣ 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

Ορισμένα από τα νέα καθήκοντα του ΕΟΣ (πιστοποιητικά ασφάλειας εγκρίσεις διάθεσης στην αγορά οχημάτων και εγκρίσεις θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης) θα καταστήσουν δυνατή την επιβολή επιβαρύνσεων στους εξωτερικούς αιτούντες για την έκδοσή τους.

Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων, αυτά τα νέα καθήκοντα θα αρχίσουν το 2017 και τα έσοδα για τον ΕΟΣ υπολογίστηκαν ως εξής:

- κόστος έκδοσης πιστοποιητικού ασφάλειας : 0,01 εκατ. ευρώ
- κόστος έκδοσης έγκρισης οχήματος: 0,017 εκατ. ευρώ

<sup>5</sup>

Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ίδιους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης) τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25% για έξοδα είσπραξης.

- κόστος έκδοσης εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης: 0,05 εκατ. ευρώ

- αντίστοιχοι αριθμοί όλων των τύπων των αποφάσεων που εκδίδονται κάθε έτος αναφέρονται στον πίνακα 3.2.3.

Περίληψη μεθόδου υπολογισμού:

Τα αναφερόμενα στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων τέλη έχουν υπολογιστεί με βάση τον μέσο όρο των τελών τα οποία καταβάλλουν επί του παρόντος οι φορείς εκμετάλλευσης που επιθυμούν να λάβουν πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση οχήματος στην ΕΕ· παρόμοια προσέγγιση χρησιμοποιήθηκε και για την περίπτωση εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης. Υπήρξε μεγάλη απόκλιση στα πληρωτέα τέλη και, επίσης, σημαντική διαφορά μεταξύ των τελών που καταβάλλονται στα κράτη μέλη της ΕΕ-15 (περίπου 20.000 ευρώ για πιστοποιητικά ασφάλειας και 28.000 ευρώ για εγκρίσεις) και των τελών που καταβάλλονται στα κράτη μέλη της ΕΕ-12 (περίπου 3.000 ευρώ για πιστοποιητικά ασφάλειας και 17.000 ευρώ για εγκρίσεις). Για τον προσδιορισμό της μελλοντικής τιμής των τελών αυτών, κρίθηκε ότι, με δεδομένα το κόστος προσωπικού του Οργανισμού και τις περισσότερο απλουστευμένες διαδικασίες διεκπεραίωσης των αιτήσεων, η πλέον ενδεδειγμένη τιμή θα ήταν ο η μέση τιμή μεταξύ του χαμηλού μέσου όρου και του υψηλού μέσου όρου.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι αναφερόμενοι υπολογισμοί των τελών αφορούν τον μέσο όρο των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων οχήματος κάθε τύπου· στη μελέτη υποστήριξης της εκτίμησης επιπτώσεων προσδιορίστηκαν 4 τύποι πιστοποιητικών ασφάλειας και 20 τύποι εγκρίσεων οχήματος. Παρόλο που η διαδικασία «συγκεντρωτισμού» με τον ΕΟΣ θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των τύπων πιστοποιητικών και εγκρίσεων, θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν πολλές κατηγορίες. Παραδείγματος χάριν, θα εξακολουθήσει να είναι διαφορετική η διαδικασία για την έγκριση μηχανής έλξης και από εκείνη για την έγκριση βαγονιού. Ως εκ τούτου, τα τέλη θα πρέπει να διαφοροποιούνται για αυτές τις δύο κατηγορίες. Συγκεκριμένα, τα τέλη για την έγκριση βαγονιών θα είναι χαμηλότερα του μέσου όρου και τα τέλη για τις μηχανές έλξης και τους συρμούς πολλαπλών οχημάτων θα είναι υψηλότερα.

Η αριθμητική τιμή (τιμή ανά έγκριση/πιστοποιητικό) που υπολογίστηκε στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων είναι μέσος όρος, ενώ ο Οργανισμός θα είναι αρμόδιος να καθορίζει το ακριβές ποσό των τελών για τις διάφορες κατηγορίες, με στόχο να εξασφαλίζει ότι ο μέσος όρος των εισπραττόμενων τελών θα είναι ίσος ή μεγαλύτερος του εν λόγω μέσου όρου. Ωστόσο, σκοπός του υπολογισμού είναι η ρεαλιστική αλλά συντηρητική εκτίμηση των εσόδων του Οργανισμού και δεν αποκλείεται τα τέλη που θα χρεώνονται να αποφέρουν τελικά υψηλότερη μέση τιμή, εάν αυτό είναι αναγκαίο και αιτιολογημένο.

Όσον αφορά το πλήθος των εγκρίσεων και των πιστοποιητικών, αυτό υπολογίστηκε με βάση εκκίνησης το υφιστάμενο επίπεδο εγκρίσεων και πιστοποιητικών. Για το μέλλον, όσον αφορά τα πιστοποιητικά ασφάλειας, θεωρήθηκε ότι το πλήθος των νεοεισερχόμενων στην αγορά θα οδηγήσει σε βάθος χρόνου σε αύξηση του πλήθους των πιστοποιητικών ασφάλειας που θα εκδίδονται, αλλά το γεγονός ότι ενδέχεται να υπάρξει αλλαγή των τύπων πιστοποιητικών ασφάλειας είναι δυνατόν να επιφέρει

μείωση του πλήθους πιστοποιητικών ασφάλειας. Συνεπώς, ως συντηρητική εκτίμηση, θεωρήθηκε ότι δεν θα μεταβληθεί το συνολικό ετήσιο πλήθος των πιστοποιητικών ασφάλειας.

Η προσέγγιση ήταν ελαφρώς διαφορετική όσον αφορά τις εγκρίσεις οχημάτων: σημείο εκκίνησης του μοντέλου είναι τα σημερινά επίπεδα εγκρίσεων, όπως αυτά παρέχονται από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις διάφορες μελέτες. Ωστόσο, ενώ είναι πιθανό να υπάρξουν περισσότεροι νεοεισερχόμενοι και, συνεπώς, περισσότερα οχήματα προς έγκριση σε απόλυτους αριθμούς, οι νεοεισερχόμενοι είναι πιθανότερο να υιοθετήσουν αναγνωρισμένη τεχνολογία και, συνεπώς, τροχαίο υλικό που έχει ήδη πιστοποιηθεί. Επιπροσθέτως, καθώς ο κλάδος τυποποιείται, στο μέλλον είναι πιθανό να υπάρχουν λιγότεροι τύποι οχημάτων προς έγκριση, με αποτέλεσμα ελαφρά μείωση του πλήθους εγκρίσεων. Και στην περίπτωση αυτή, με το μοντέλο αξιολογήθηκαν τα κράτη μέλη της ΕΕ-15 χωριστά από τα κράτη μέλη της ΕΕ-12.

Η ΓΔ MOVE θεωρεί ότι οι υπολογισμοί είναι αξιόπιστοι και βασίζονται ορθώς σε υφιστάμενα και επαληθεύσιμα στοιχεία που έχουν ληφθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Περισσότερες πληροφορίες για τη μεθοδολογία παρέχονται στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση και συγκεκριμένα στο παράρτημα VII αυτής.