

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 2001/16/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Μαρτίου 2001

για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 156,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για να μπορέσουν οι πολίτες της Ένωσης, οι οικονομικοί παράγοντες, καθώς και οι περιφερειακοί και τοπικοί συλλογικοί φορείς να επωφεληθούν πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, είναι σκόπιμο, μεταξύ άλλων, να ευνοηθούν η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, με την εκτέλεση κάθε δράσης που αποδεικνύεται αναγκαία στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 155 της συνθήκης.
- (2) Με την υπογραφή του πρωτοκόλλου που θεσπίστηκε στο Κυτό στις 12 Δεκεμβρίου 1997, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέλαβε την υποχρέωση να μειώσει τις εκπομπές αερίων της. Οι στόχοι αυτοί απαιτούν μια νέα ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και, συνεπώς, ανταγωνιστικότερες σιδηροδρομικές μεταφορές.

⁽¹⁾ ΕΕ C 89 E της 28.3.2000, σ. 11.

⁽²⁾ ΕΕ C 204 της 18.7.2000, σ. 13.

⁽³⁾ ΕΕ C 317 της 6.11.2000, σ. 22.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Μαΐου 2000 (ΕΕ C 59 της 23.2.2001, σ. 106), κοινή θέση του Συμβουλίου της 10ης Νοεμβρίου 2000 (ΕΕ C 23 της 24.1.2001, σ. 15) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Φεβρουαρίου 2001 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(3) Η στρατηγική του Συμβουλίου σχετικά με την ενσωμάτωση των θεμάτων περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης στην κοινοτική πολιτική των μεταφορών, υπενθυμίζει την ανάγκη να αναληφθεί δράση για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών.

(4) Για την εμπορική εκμετάλλευση των τρένων σε όλη την έκταση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου χρειάζεται ιδίως άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής και των χαρακτηριστικών του τροχαίου υλικού αλλά και αποτελεσματική διασύνδεση των πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων που διαθέτουν οι διάφοροι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων. Από αυτή τη συνοχή και τη διασύνδεση εξαρτώνται το επίπεδο των επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος της και, σε αυτήν τη συνοχή και διασύνδεση στηρίζεται ιδίως η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

(5) Για να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι, ελήφθη ένα πρώτο μέτρο από το Συμβούλιο στις 23 Ιουλίου 1996 με την έκδοση της οδηγίας 96/48/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας⁽⁵⁾.

(6) Η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο της σχετικά με «Μια στρατηγική για την ανασυγκρότηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων» το 1996, εξήγγειλε ένα δεύτερο μέτρο στον τομέα των συμβατικών σιδηροδρόμων και, κατόπιν, ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σχετικά με την ολοκλήρωση των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, τα αποτελέσματα της οποίας δημοσιεύθηκαν το Μάιο του 1998 και περιλαμβάνουν σύσταση για την έκδοση οδηγίας βασισμένης στην προσέγγιση που ακολουθήθηκε στον τομέα των τρένων μεγάλης ταχύτητας. Η μελέτη αυτή συνιστά επίσης να μην αντιμετωπισθούν μετωπικά όλα τα εμπόδια που τίθενται στη διαλειτουργικότητα αλλά τα προβλήματα να επιλύονται προοδευτικά σύμφωνα με μια σειρά προτεραιοτήτων που καθορίζεται συναρτήσει του λόγου κόστους/οφέλους που παρουσιάζει κάθε σχέδιο μέτρου. Στην εν λόγω μελέτη, η εναρμόνιση των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών και κανόνων, καθώς και η διασύνδεση των πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων αποδείχθηκαν περισσότερο πλεονεκτικές από μέτρα που αφορούν, επί παραδείγματι, τις υποδομές.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6.

- (7) Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την «Ολοκλήρωση των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων» συνιστά την έκδοση της παρούσας οδηγίας και αιτιολογεί τις κύριες ομοιότητες και διαφορές σε σχέση με την οδηγία 96/48/ΕΚ. Οι κύριες διαφορές έγκεινται στην προσαρμογή του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, την επέκταση του τεχνικού πεδίου εφαρμογής για να ληφθούν ιδίως υπόψη τα αποτελέσματα της μελέτης που προαναφέρθηκε, καθώς επίσης στην υιοθέτηση μιας προοδευτικής προσέγγισης για την εξάλειψη των εμποδίων που τίθενται στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει την κατάρτιση σειράς προτεραιότητας και ενός χρονοδιαγράμματος για την υλοποίησή.
- (8) Ενόψει της ανωτέρω προοδευτικής προσέγγισης και του χρόνου που απαιτείται για την προσαρμογή όλων των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν νέους εθνικούς κανόνες, ούτε να ξεκινούν σχέδια που να επιτείνουν την ανομοιογένεια του υφιστάμενου συστήματος.
- (9) Η υιοθέτηση προοδευτικής προσέγγισης ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες του στόχου της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, το οποίο χαρακτηρίζεται από προϋπάρχουσες από πολλά χρόνια εθνικές υποδομές και υλικό, η προσαρμογή ή ανανέωση των οποίων προϋποθέτει δαπανηρές επενδύσεις και έχει υπόψη το γεγονός ότι θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην επιβαρυνθεί οικονομικώς ο σιδηρόδρομος σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.
- (10) Στο ψήφισμά του της 10ης Μαρτίου 1999 σχετικά με το σιδηροδρομικό πακέτο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε να συμβαδίσει το προοδευτικό άνοιγμα του σιδηροδρομικού τομέα με όσο το δυνατόν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα μέτρα τεχνικής εναρμόνισης.
- (11) Το Συμβούλιο που συνήλθε στις 6 Οκτωβρίου 1999 ζήτησε από την Επιτροπή να προτείνει μια στρατηγική σχετικά με τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών και τον περιορισμό των σημείων συμφόρησης, έτσι ώστε να επιτευχθεί ταχεία εξάλειψη των τεχνικών, διοικητικών και οικονομικών εμποδίων στη διαλειτουργικότητα των δικτύων και ταυτόχρονα να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας, καθώς και η κατάρτιση και τα προσόντα του προσωπικού.
- (12) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων⁽¹⁾ συνεπάγεται ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να έχουν αυξημένη πρόσβαση στα σιδηροδρομικά δίκτυα των κρατών μελών και αυτό απαιτεί, συνεπώς, διαλειτουργικότητα των υποδομών, των εξοπλισμών, του τροχαίου υλικού και των συστημάτων διαχείρισης και εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματικών προσόντων και των συνθηκών υγιεινής και ασφαλείας του προσωπικού κατά την εργασία, τα οποία είναι αναγκαία για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των υποσυστημάτων καθώς και για την υλοποίηση κάθε ΤΠΔ. Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν αποβλέπει, άμεσα ή έμμεσα, στην εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας στο σιδηροδρομικό τομέα.
- (13) Τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων ασφαλείας, υγείας και προστασίας των καταναλωτών, οι οποίοι ισχύουν για τα σιδηροδρομικά δίκτυα εν γένει, κατά το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και την εκμετάλλευσή.
- (14) Οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις, όπως και οι εσωτερικές ρυθμίσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές που εφαρμόζονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές λόγω του ότι ενσωματώνουν τις ιδιαίτερες τεχνικές της εθνικής βιομηχανίας και επιτάσσουν ιδιαίτερες διαστάσεις και συστήματα και ειδικά χαρακτηριστικά. Η κατάσταση αυτή εμποδίζει ιδίως τη δυνατότητα κυκλοφορίας των συρμών υπό ευνοϊκές προϋποθέσεις στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους.
- (15) Η κατάσταση αυτή, με την πάροδο των ετών, δημιούργησε στενότερους δεσμούς μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών βιομηχανιών και των εθνικών σιδηροδρόμων, σε βάρος του πραγματικού ανοίγματος των αγορών. Οι εν λόγω βιομηχανίες, για να είναι σε θέση να αναπτύξουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμια κλίμακα, χρειάζονται μια ανοικτή και ανταγωνιστική ευρωπαϊκή αγορά.
- (16) Επομένως, είναι σκόπιμο να ορισθούν, για ολόκληρη την Κοινότητα, βασικές απαιτήσεις που θα ισχύουν για το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.
- (17) Εξαιτίας της έκτασης και της πολυπλοκότητάς του, το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα αποδείχθηκε αναγκαίο, για λόγους πρακτικούς, να αναλυθεί σε υποσυστήματα. Για καθένα από τα υποσυστήματα αυτά, πρέπει να διευκρινισθούν, για ολόκληρη την Κοινότητα, οι βασικές απαιτήσεις και να καθοριστούν οι αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία και τις διεπαφές, ώστε να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις.
- (18) Είναι σημαντικό η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος να μην δημιουργεί εμπόδια αδικαιολόγητα, από άποψη κόστους/οφέλους, όσον αφορά τη διασφάλιση της συνοχής του σιδηροδρομικού δικτύου που υπάρχει σε κάθε κράτος μέλος, ενώ παράλληλα θα επιδιώκεται να παραμείνει ως στόχος η διαλειτουργικότητα.
- (19) Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας έχουν επίσης αντίκτυπο στις συνθήκες χρήσης του σιδηροδρομικού μέσου μεταφοράς από τους χρήστες και, επομένως, συντρέχει λόγος να ζητείται η γνώμη των χρηστών για τις πτυχές που τους αφορούν.
- (20) Θα πρέπει να επιτρέπεται σε ένα ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να μην εφαρμόζει, ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές, σε ορισμένες περιπτώσεις, και να προβλέπει ιδιαίτερες διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν ότι αυτές οι παρεκκλίσεις είναι δικαιολογημένες. Το άρθρο 155 της συνθήκης ορίζει ότι η δράση της Κοινότητας στον τομέα της διαλειτουργικότητας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των έργων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

- (21) Η κατάρτιση και η εφαρμογή των ΤΠΔ στο συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την τεχνολογική καινοτομία, η οποία θα πρέπει να συντελεί στη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων.
- (22) Θα πρέπει να αξιολογηθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις μιας καλύτερης διατροφικής διαλειτουργικότητας.
- (23) Για να τηρούνται οι διατάξεις σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων στον τομέα των σιδηροδρόμων, και ιδίως οι διατάξεις της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ⁽¹⁾, οι αναθέτοντες φορείς θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν τις τεχνικές προδιαγραφές στα γενικά έγγραφα ή στις συγγραφές υποχρεώσεων κάθε σύμβασης. Είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα σύνολο ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα χρησιμεύουν ως στοιχεία αναφοράς για αυτές τις τεχνικές προδιαγραφές.
- (24) Ενδιαφέρει την Κοινότητα να υπάρχει ένα διεθνές σύστημα τυποποίησης δυνάμενο να παράγει πρότυπα που θα χρησιμοποιούνται πράγματι από τους εταίρους του διεθνούς εμπορίου και θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κοινοτικής πολιτικής. Κατά συνέπεια, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να συνεχίσουν τη συνεργασία τους με τους διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης.
- (25) Οι αναθέτοντες φορείς καθορίζουν τις πρόσθετες προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων. Οι προδιαγραφές αυτές πρέπει να ικανοποιούν τις εναρμονισμένες σε κοινοτική κλίμακα, βασικές απαιτήσεις, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.
- (26) Οι διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων θα πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενότητων που αποτελούν το αντικείμενο της απόφασης 93/465/ΕΟΚ⁽²⁾. Εφόσον είναι δυνατόν, προκειμένου να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σχετικών βιομηχανικών κλάδων, είναι σκόπιμο να αναπτυχθούν οι διαδικασίες στις οποίες χρησιμοποιείται το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας.
- (27) Η πιστότητα των στοιχείων συνδέεται κυρίως με τον τομέα χρησιμοποίησής τους, που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του συστήματος και όχι μόνο με την ελεύθερη κυκλοφορία τους στην κοινοτική αγορά. Η αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης εφαρμόζεται επί των στοιχείων τα οποία είναι τα πλέον καιρία για την ασφάλεια, τη διαθεσιμότητα ή την οικονομία του συστήματος. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να θέτει ο κατασκευαστής τη σήμανση «ΕΚ» στα στοιχεία που υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, αλλά, με βάση την αξιολόγηση της πιστότητας και/ή της καταλληλότητας χρήσης, θα πρέπει να αρκεί η δήλωση πιστότητας του κατασκευαστή.
- (28) Τούτο δεν θίγει την υποχρέωση που υπέχουν οι κατασκευαστές να επιδέχονται, σε ορισμένα στοιχεία, τη σήμανση «ΕΚ» η οποία πιστοποιεί την πιστότητά τους προς άλλες σχετικές κοινοτικές διατάξεις.
- (29) Τα υποσυστήματα που συγκροτούν το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο θα πρέπει να υποβάλλονται σε διαδικασία ελέγχου, η οποία θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές που εγκρίνουν τη θέση σε λειτουργία, να βεβαιώνονται ότι, στο στάδιο σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας, το αποτέλεσμα είναι σύμφωνο προς τις ισχύουσες κανονιστικές, τεχνικές και λειτουργικές διατάξεις. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να επιτρέπει, επίσης στους κατασκευαστές να αναμένουν ισότητα μεταχείρισης σε οποιαδήποτε χώρα. Θα πρέπει, επομένως, να καταρτισθεί μια ενότητα, η οποία να ορίζει τις αρχές και τους όρους ελέγχου «ΕΚ» των υποσυστημάτων.
- (30) Η διαδικασία ελέγχου «ΕΚ» θα πρέπει να βασίζεται στις ΤΠΔ. Οι εν λόγω ΤΠΔ υπόκεινται στις διατάξεις του άρθρου 18 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων καθώς και της διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων οφείλουν, ιδίως όταν δεν υπάρχει ευρωπαϊκή προδιαγραφή, να συντονίζουν όσο το δυνατόν περισσότερο τις αποφάσεις τους.
- (31) Οι ΤΠΔ εκπονούνται κατόπιν εντολής της Επιτροπής από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό των διαχειριστών της υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της βιομηχανίας. Οι αντιπρόσωποι των τρίτων χωρών, ιδίως των υποψηφίων προς ένταξη χωρών, μπορούν ενδεχομένως να εξουσιοδοτούνται να συμμετέχουν εξαρχής στις συνεδριάσεις του κοινού αντιπροσωπευτικού οργανισμού, ως παρατηρητές.
- (32) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου επιβάλλει, από άποψη λογιστικής, διαχωρισμό των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης των υπηρεσιών μεταφορών από τις δραστηριότητες διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής. Υπό το ίδιο πνεύμα, είναι σκόπιμο οι ειδικευμένες υπηρεσίες των διαχειριστών των σιδηροδρομικών υποδομών, που υποδεικνύονται ως κοινοποιημένοι οργανισμοί, να διαθέτουν διάρθρωση πληρούσα τα κριτήρια που πρέπει να ισχύουν για οργανισμούς αυτού του είδους. Είναι δυνατόν να κοινοποιούνται και άλλοι ειδικευμένοι οργανισμοί, εφόσον πληρούν τα ίδια κριτήρια.
- (33) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽³⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στον τομέα των υδάτων, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199 της 9.8.1993, σ. 84)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/4/ΕΚ (ΕΕ L 101 της 1.4.1998, σ. 1).

⁽²⁾ Απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «ΕΚ» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης (ΕΕ L 220 της 30.8.1993, σ. 23).

⁽³⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

(34) Η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος έχει κοινοτική διάσταση. Τα κράτη μέλη μεμονωμένα δεν είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθεί αυτή η διαλειτουργικότητα. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί, στο κοινοτικό έδαφος, η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αυτό περιγράφεται στο παράρτημα Ι. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναδιευθέτηση, την ανανέωση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, τα οποία θα τεθούν σε λειτουργία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμβάλλει στην εκμετάλλευση του συστήματος.

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

- α) να επιτρέπει τη διευκόλυνση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με τις τρίτες χώρες·
- β) να συντελέσει στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανανέωσης, αναδιευθέτησης και λειτουργίας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·
- γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο περιγράφεται στο παράρτημα Ι και απαρτίζεται από

τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή διευθετημένη για τις συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, και από το τροχαίο υλικό το σχεδιασμένο για να κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής·

β) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, επιτυγχάνοντας τις απαιτούμενες επιδόσεις στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή βασίζεται στο σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

γ) «υποσύστημα»: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ. Τα υποσύστημα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις, είναι διαρθρωτικής ή λειτουργικής φύσεως·

δ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσύστημα, και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

στ) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: μια κοινή τεχνική προδιαγραφή, μια ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ένα εθνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 σημεία 8 έως 12 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ·

ζ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» εφεξής καλούμενες «ΤΠΔ»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·

η) «κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός»: ο οργανισμός στον οποίο συμμετέχουν αντιπρόσωποι των διαχειριστών της υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της βιομηχανίας, και ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την εκπόνηση των ΤΠΔ. Οι «διαχειριστές της υποδομής» είναι εκείνοι που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 7 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ·

θ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί οι οποίοι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «ΕΚ» των υποσυστημάτων·

ι) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, καίρια για τη διαλειτουργικότητα, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης με βάση τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2 πριν από την εκπόνηση σχεδίων ΤΠΔ από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό·

ια) «ειδική περίπτωση»: κάθε τμήμα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις στις ΤΠΔ εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, ιδίως, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος των τροχιών ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση και το τροχαίο υλικό προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι το υλικό αυτό δεν διασχίζει σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών·

ιβ) «αναδιευθέτηση»: σοβαρές εργασίες μεταβολής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος για τις οποίες χρειάζεται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, κατά την έννοια του άρθρου 14 παράγραφος 1·

ιγ) «ανανέωση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος για τις οποίες χρειάζεται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, κατά την έννοια του άρθρου 14 παράγραφος 1·

ιδ) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο, το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από το τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής.

Άρθρο 3

1. Η παρούσα οδηγία αφορά τις διατάξεις που αναφέρονται, για κάθε υποσύστημα, στα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διασυνδέσεις και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, η πλήρωση των βασικών απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας ενδέχεται να απαιτεί τη χρήση ιδιαίτερων ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

Άρθρο 4

1. Το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές, οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 4 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ και οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα, δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας

Άρθρο 5

1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Όταν χρειάζεται, ιδίως για να αντιμετωπισθούν ξεχωριστά οι κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή τροχαίου υλικού, ή για να επιλυθούν κατά προτεραιότητα ορισμένα προβλήματα διαλειτουργικότητας, ένα υποσύστημα μπορεί να αποτελεί το αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν και για το τμήμα του σχετικού υποσυστήματος.

2. Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ. Η εν λόγω πιστότητα διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Εφόσον είναι αναγκαίο και προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:

α) αναφέρει το στοχευόμενο πεδίο εφαρμογής (τμήματα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο παράρτημα I υποσυστήματα ή τμήματα υποσυστημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα II)·

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα I·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας προς χρήση, όπου περιλαμβάνονται ιδίως οι οριζόμενες στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ ενότητες, ή, ενδεχομένως, οι ειδικές διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα είτε η καταλληλότητα προς χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, καθώς και ο έλεγχος «ΕΚ» των υποσυστημάτων·

στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένου σεβασμού της ΤΠΔ.

ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την υλοποίηση της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ εκπονείται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και αναφέρει ένα υποσύστημα-στόχο που μπορεί να επιτευχθεί προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό, η βαθμιαία θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτυγχάνεται προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος κάθε κράτους μέλους. Για το σκοπό αυτό, μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα υποδομής όσο και σε θέματα τροχαίου υλικού· ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο περιτύπωμα, στο εύρος των τροχιών ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών καθώς και στα βαγόνια προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση, η ΤΠΔ προσδιορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων της ΤΠΔ που αναφέρονται στα στοιχεία γ) έως ζ) της παραγράφου 3.

6. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις των κρατών μελών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία τροχαίου υλικού μη διεπόμενου από τις ΤΠΔ.

Άρθρο 6

1. Τα σχέδια ΤΠΔ καταρτίζονται, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, η οποία καθορίζεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2, από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό. Οι ΤΠΔ θεσπίζονται και αναθεωρούνται με την ίδια διαδικασία. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις ΤΠΔ στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

2. Ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός καθορίζεται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2, τηρεί δε τους κανόνες που αναφέρονται στο παράρτημα VIII. Σε περίπτωση που ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός δεν τηρεί πλέον τους κανόνες αυτούς ή δεν διαθέτει τις αναγκαίες αρμοδιότητες για την εκπόνηση μιας συγκεκριμένης ΤΠΔ, ορίζεται άλλος εντολοδόχος με την ίδια διαδικασία. Σ' αυτή την περίπτωση, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός πρέπει να συμπράττει στις εργασίες του άλλου εντολοδόχου.

3. Ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός ή, ενδεχομένως, ο αντίστοιχος εντολοδόχος, επιφορτίζεται να προετοιμάζει την αναθεώρηση και την επικαιροποίηση των ΤΠΔ και να προβαίνει σε οιαδήποτε σκόπιμη σύσταση προς την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή των κοινωνικών απαιτήσεων.

4. Κάθε σχέδιο ΤΠΔ εκπονείται σε δύο φάσεις.

Κατά πρώτο λόγο, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός προσδιορίζει τις θεμελιώδεις παραμέτρους για τη συγκεκριμένη ΤΠΔ, καθώς και τις διεπαφές με τα άλλα υποσυστήματα και όποια άλλη ειδική περίπτωση είναι αναγκαία. Για καθεμιά από τις παραμέτρους και τις διεπαφές αυτές, υποβάλλονται οι πλέον συμφέρουσες εναλλακτικές λύσεις συνοδευόμενες από τεχνική ή οικονομική αιτιολόγηση. Λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2· εφόσον απαιτείται, προβλέπονται ειδικές περιπτώσεις.

Στη συνέχεια, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός καταρτίζει το σχέδιο της ΤΠΔ με βάση τις θεμελιώδεις αυτές παραμέτρους. Ενδεχομένως, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός λαμβάνει υπόψη του την πρόοδο της τεχνικής, τις ήδη επιτελεσθείσες εργασίες τυποποίησης, τις ήδη συγκροτημένες ομάδες εργασίας και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες. Στο σχέδιο της ΤΠΔ, επισυνάπτεται μια συνολική εκτίμηση του κόστους και των αναμενόμενων πλεονεκτημάτων της εφαρμογής των ΤΠΔ· στην εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς και παράγοντες.

5. Κατά την κατάρτιση, θέσπιση και αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το κόστος και τα αναμενόμενα πλεονεκτήματα όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να εντοπιστούν και να υλοποιηθούν οι πιο συμφέρουσες λύσεις. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα.

6. Η επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 κρατείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες εκπόνησης των ΤΠΔ. Η επιτροπή μπορεί, κατά τη διάρκεια των εργασιών, να διατυπώνει οποιοσδήποτε προϋποθέσεις ή χρήσιμες συστάσεις σχετικά με το σχεδιασμό των ΤΠΔ, καθώς και με την εκτίμηση του κόστους/οφέλους. Ειδικότερα, η επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, να ζητά να εξεταστούν εναλλακτικές λύσεις και να συμπεριληφθεί στην επισυναπτόμενη στο σχέδιο ΤΠΔ έκθεση, η εκτίμηση του κόστους/οφέλους των εν λόγω εναλλακτικών λύσεων.

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

8. Κατά την κατάρτιση και την αναθεώρηση των ΤΠΔ, λαμβάνεται υπόψη η γνώμη η χρηστών, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που έχουν άμεσο αντίκτυπο στις συνθήκες χρησιμοποίησης των υποσυστημάτων από αυτούς.

Για το σκοπό αυτό, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός ή, ενδεχομένως, ο ενδιαφερόμενος εντολοδόχος, συμβουλευεται τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και οργανώσεις χρηστών κατά τις εργασίες κατάρτισης και αναθεώρησης των ΤΠΔ.

Στο σχέδιο ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων αυτών.

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

9. Κατά την κατάρτιση και αναθεώρηση των ΤΠΔ, λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τις προϋποθέσεις για τις όποιες γίνεται λόγος στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στοιχείο ζ).

Για το σκοπό αυτό, ζητείται η γνώμη των κοινωνικών εταίρων πριν από την υποβολή του σχεδίου ΤΠΔ στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, προς θέσπιση ή αναθεώρηση.

Η γνώμη των κοινωνικών εταίρων ζητείται στα πλαίσια της επιτροπής κλαδικού διαλόγου που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁾.

Οι κοινωνικοί εταίροι διατυπώνουν τη γνώμη τους εντός προθεσμίας τριών μηνών.

Άρθρο 7

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

- α) στα σχέδια νέας γραμμής, αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, ή σε κάθε στοιχείο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1, το οποίο βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη σύμβαση κατά τη δημοσίευση αυτών των ΤΠΔ·
- β) στα σχέδια ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το περιτύπωμα, το εύρος των τροχιών ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων, ή η τάση της ηλεκτρικής παροχής των εν λόγω ΤΠΔ, είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής·
- γ) στα σχέδια νέας γραμμής ή ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής που εκτελούνται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο λόγω της θάλασσας από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·
- δ) σε κάθε σχέδιο ανανέωσης, επέκτασης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή την συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος του κράτους μέλους·

⁽¹⁾ 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 255 της 12.8.1998, σ. 27).

ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι προϋποθέσεις γρήγορης αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικά ή οικονομικά τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ·

στ) στα βαγόνια τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται σε τρίτες χώρες και των οποίων το εύρος τροχιών είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο εύρος του κύριου κοινοτικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Σε όλες τις περιπτώσεις, το οικείο κράτος μέλος κοινοποιεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή την πρόθεσή του να ζητήσει παρέκκλιση και της διαβιβάζει φάκελο με τις ΤΠΔ ή τα τμήματα των ΤΠΔ που δεν επιθυμεί να εφαρμόσει, καθώς και με τις αντίστοιχες προδιαγραφές που επιθυμεί να εφαρμόσει. Η επιτροπή του άρθρου 21 εξετάζει τα μέτρα που σχεδιάζει το κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις των στοιχείων β), δ) και στ), η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2· εφόσον χρειάζεται, διατυπώνεται σύσταση για τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Ωστόσο, στην περίπτωση β), η απόφαση της Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος των τροχιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Στοιχεία διαλειτουργικότητας

Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:

- α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·
- β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δέοντως.

Οι διατάξεις αυτές δεν παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

Άρθρο 9

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, στο έδαφός τους και για λόγους που αφορούν την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θεωρούν δεδομένη την πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις όταν συνοδεύονται από δήλωση «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης.

2. Η πιστότητα ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και, ενδεχομένως, η καταλληλότητα χρήσης του, καθορίζονται με βάση τους όρους που προβλέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν υπάρχουσών σχετικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

3. Τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και μνημονεύονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ. Σε περίπτωση που οι σχετικές ευρωπαϊκές προδιαγραφές δημοσιευθούν μετά τη θέσπιση των ΤΠΔ, λαμβάνονται υπόψη κατά την αναθεώρηση των ΤΠΔ.

4. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων με τα οποία έχουν μεταφερθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

5. Όσον αφορά την περίοδο πριν από τη δημοσίευση μιας ΤΠΔ, ελλείπει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 5, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή ένα κατάλογο με τα πρότυπα και τις τεχνικές προδιαγραφές που χρησιμοποιούν για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Η κοινοποίηση αυτή πραγματοποιείται το αργότερο 20 Απριλίου 2002.

6. Όταν, κατά τη θέσπιση μιας ΤΠΔ, δεν είναι ακόμη διαθέσιμη ευρωπαϊκή προδιαγραφή, η τήρηση της οποίας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εγγύηση της διαλειτουργικότητας, η ΤΠΔ μπορεί να παραπέμψει στην πλέον προηγμένη διαθέσιμη εκδοχή του σχεδίου ευρωπαϊκής προδιαγραφής που πρέπει να τηρείται, ή να περιλαμβάνει ολόκληρο ή μέρος του σχεδίου αυτού.

Άρθρο 11

Όταν κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνουν ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να αποφασιστεί, με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ⁽¹⁾, εφόσον πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα, να αποσυρθούν μερικώς ή πλήρως αυτές οι προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιηθούν.

(1) Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37)· οδηγία η όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

Άρθρο 12

1. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να περιορίσει την εφαρμογή του ή να απαγορεύσει τη χρήση του ή να το αποσύρει από την αγορά. Το κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, ιδίως, εάν η έλλειψη πιστότητας προκύπτει από:

- α) τη μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·
- β) την κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·
- γ) την ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη, το συντομότερο δυνατόν. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι το μέτρο είναι αδικαιολόγητο, ενημερώνει αμέσως το κράτος μέλος το οποίο έλαβε την πρωτοβουλία καθώς και τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του. Εφόσον η απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 11.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδεύεται από δήλωση «ΕΚ» πιστότητας αποδεικνύεται στερούμενο πιστότητας, το αρμόδιο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και ενημερώνει την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Η Επιτροπή μεριμνά ώστε τα κράτη μέλη να κρατούνται ενήμερα της εξέλιξης και των αποτελεσμάτων της διαδικασίας αυτής.

Άρθρο 13

1. Για να συντάξει τη δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.

4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του τηρούν τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1, 2 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν εκείνον που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και εκείνος ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφόρων προελεύσεων, ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση, σε ό,τι αφορά την παρούσα οδηγία.

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12:

α) κάθε διαπίστωση κράτους μέλους ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «ΕΚ» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του την υποχρέωση να αποκαθιστά την πιστότητα του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει το συγκεκριμένο κράτος μέλος·

β) αν η μη πιστότητα συνεχιστεί, το κράτος μέλος πρέπει να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να περιορίσει ή να απαγορεύσει τη διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλίζει ότι θα αποσυρθεί από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 12.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Υποσυστήματα

Άρθρο 14

1. Εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να επιτρέπει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία είναι εγκατεστημένα στην επικράτειά του ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτήν.

Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπον που να ικανοποιεί τις σχετικές βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχουν τη συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να ελέγχει κατά τη διάρκεια της θέσης σε λειτουργία, και στη συνέχεια τακτικά, κατά πόσον η εκμετάλλευση ή η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

3. Σε περίπτωση ανανέωσης ή αναδιευθέτησης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλουν στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ένα φάκελο με την περιγραφή του σχεδίου. Το κράτος μέλος εξετάζει το φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που αναφέρεται στην οικεία ΤΠΔ, κατά πόσον το μέγεθος των εργασιών επιβάλλει την έκδοση νέας έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας. Η εν λόγω έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επηρεαστεί από τις επιχειρούμενες εργασίες.

Άρθρο 15

Με την επιφύλαξη του άρθρου 19, δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη, στην επικράτειά τους και για λόγους που αφορούν την παρούσα οδηγία, να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να παρακωλύουν την κατασκευή, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση διαρθρωτικών υποσυστημάτων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης ελέγχου «ΕΚ», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα V.

Άρθρο 16

1. Τα κράτη μέλη θεωρούν ως διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που συνοδεύονται από τη δήλωση ελέγχου «ΕΚ».

2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, ο έλεγχος της διαλειτουργικότητας ενός διαρθρωτικού υποσυστήματος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν.

3. Όσον αφορά την περίοδο πριν από τη δημοσίευση μιας ΤΠΔ, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, για κάθε υποσύστημα, τον κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούν για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Η κοινοποίηση αυτή πραγματοποιείται το αργότερο στις 20 Μαρτίου 2002.

Άρθρο 17

Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι οι ΤΠΔ δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις, το θέμα μπορεί να τεθεί στην επιτροπή του άρθρου 21, μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με πρωτοβουλία της Επιτροπής.

Άρθρο 18

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης ελέγχου «ΕΚ», ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που επιλέγει για το σκοπό αυτό, να κινηθεί τη διαδικασία ελέγχου «ΕΚ» που αναφέρεται στο παράρτημα VI.

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Καλύπτει επίσης τον έλεγχο των διαπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 24.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου «ΕΚ». Ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος, καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τακτικής συντήρησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και προληπτικής συντήρησης.

Άρθρο 19

1. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώσει ότι ένα διαρθρωτικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση ελέγχου «ΕΚ» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητά τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το κράτος μέλος που υπέβαλε το αίτημα ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζήτησε αναφέροντας τους λόγους που τους αιτιολογούν. Η Επιτροπή κινεί, χωρίς καθυστέρηση, τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

Άρθρο 20

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης η οποία προβλέπεται στο άρθρο 13, και της διαδικασίας ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αναγνωριστικό αριθμό τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* τον κατάλογο των εν λόγω οργανισμών με τον αναγνωριστικό αριθμό και τους τομείς αρμοδιότητάς τους και εξασφαλίζει την επικαιροποίησή τους.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τα κριτήρια του παραρτήματος VII για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα προαναφερόμενα κριτήρια.

3. Ένα κράτος μέλος αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε έναν οργανισμό, ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα VII. Ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

4. Εάν ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή κρίνει ότι ένας οργανισμός κοινοποιημένος από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί πλέον τα σχετικά κριτήρια, το θέμα τίθεται στην επιτροπή του άρθρου 21, η οποία και διατυπώνει τη γνώμη της εντός τριών μηνών. Με βάση τη γνώμη της επιτροπής, η Επιτροπή ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος για κάθε τροποποίηση που είναι αναγκαία προκειμένου ο κοινοποιημένος οργανισμός να μπορεί να διατηρήσει το καθεστώς το οποίο του έχει αναγνωριστεί.

5. Κατά περίπτωση, ο συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών πραγματοποιείται σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 22.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Επιτροπή και πρόγραμμα εργασίας

Άρθρο 21

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, εφεξής αποκαλούμενη «επιτροπή».

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 22

Από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η επιτροπή μπορεί να συζητήσει οιοδήποτε θέμα σχετικό με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αφορούν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και εκείνου τρίτων χωρών.

Άρθρο 23

1. Χωρίς αυτό να προδικάζει τη σειρά έγκρισης των εντολών που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, η σειρά προτεραιότητας για τη θέσπιση των ΤΠΔ έχει ως εξής:

α) η πρώτη ομάδα των ΤΠΔ αφορά τον έλεγχο-χειρισμό και τη σηματοδότηση, τις τηλεματικές εφαρμογές στη μεταφορά φορτίων, τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων των προσόντων του προσωπικού για τις διασυννοριακές υπηρεσίες, τηρουμένων των κριτηρίων που ορίζονται στα παραρτήματα II και III), τα βαγόνια εμπορευμάτων, και τις ηχητικές οχλήσεις που συνδέονται με το τροχαίο υλικό και την υποδομή.

Σε ό,τι αφορά το τροχαίο υλικό, κατά πρώτο λόγο αναπτύσσεται εκείνο που προορίζεται για διεθνή χρησιμοποίηση·

β) εξάλλου, οι ακόλουθες πτυχές πρέπει να συζητηθούν ανάλογα με τους πόρους της Επιτροπής και του κοινού αντιπροσωπευτικού οργανισμού: τηλεματικές εφαρμογές στις επιβατικές μεταφορές, προληπτική συντήρηση με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια, οχήματα επιβατών, μηχανές έλξης και αυτοκινητάμαξες, υποδομή, ενέργεια, ρύπανση της ατμόσφαιρας.

Σε ό,τι αφορά το τροχαίο υλικό, κατά πρώτο λόγο αναπτύσσεται εκείνο που προορίζεται για διεθνή χρησιμοποίηση·

γ) κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, κράτους μέλους ή του κοινού αντιπροσωπευτικού οργανισμού, η επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2, να εκπονήσει ΤΠΔ για κάποιο συμπληρωματικό θέμα, χωρίς αυτό να θίγει την προαναφερόμενη σειρά προτεραιότητας, στο μέτρο που αυτή αφορά υποσύστημα από εκείνα στα οποία αναφέρεται το παράρτημα II.

2. Ακολουθώντας τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 η επιτροπή καταστρώνει το πρόγραμμα εργασιών της, το οποίο σέβεται τη σειρά προτεραιότητας της παραγράφου 1 καθώς και τη σειρά προτεραιότητας των άλλων καθηκόντων που της αναθέτει η παρούσα οδηγία.

Οι ΤΠΔ της πρώτης ομάδας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, στοιχείο α), εκπονούνται το αργότερο στις 20 Απριλίου 2004.

3. Το πρώτο πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνει ιδίως τα εξής στάδια:

α) τον καθορισμό του κοινού αντιπροσωπευτικού οργανισμού·

β) την εκπόνηση, βάσει σχεδίου του κοινού αντιπροσωπευτικού οργανισμού, μιας αρχιτεκτονικής, αντιπροσωπευτικής του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, βασισμένης στον κατάλογο των υποσυστημάτων (παράρτημα II), η οποία επιτρέπει να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ ΤΠΔ. Η εν λόγω αρχιτεκτονική πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως τα διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος και τις διεπαφές τους και χρησιμεύει ως πλαίσιο αναφοράς για την οριοθέτηση των τομέων εφαρμογής κάθε ΤΠΔ·

γ) την έγκριση ενός υποδείγματος διάρθρωσης για την εκπόνηση των ΤΠΔ·

δ) την υιοθέτηση μιας μεθοδολογίας για την ανάλυση κόστους/οφέλους των λύσεων στις οποίες αποσκοπούν οι ΤΠΔ·

ε) την έκδοση των εντολών που είναι αναγκαίες για την εκπόνηση των ΤΠΔ·

στ) για κάθε ΤΠΔ, έγκριση των αντίστοιχων θεμελιωδών παραμέτρων·

ζ) την έγκριση των σχεδίων προγραμμάτων τυποποίησης·

η) τη διαχείριση της μεταβατικής περιόδου από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας έως τη δημοσίευση των ΤΠΔ· συμπεριλαμβάνεται η έγκριση του πλαισίου αναφοράς για το οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 25.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Καθεστώς υποδομής και τροχαίου υλικού

Άρθρο 24

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο μητρώα της υποδομής και του τροχαίου υλικού. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε αφορώμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα των υποδομών και του τροχαίου υλικού.

2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό και πρέπει να τίθεται στη διάθεση του κοινού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

Μεταβατικές διατάξεις

Άρθρο 25

1. Ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός εκπονεί, βάσει των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του άρθρου 10 παράγραφος 5 και του άρθρου 16 παράγραφος 3, καθώς και των τεχνικών εγγράφων του επαγγέλματος και των κειμένων των οικείων διεθνών συμφωνιών, ένα σχέδιο πλαισίου αναφοράς των τεχνικών κανόνων που εξασφαλίζουν το σημερινό βαθμό διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Η επιτροπή εξετάζει το σχέδιο και αποφασίζει κατά πόσον αυτό μπορεί να αποτελέσει πλαίσιο αναφοράς εν αναμονή της θέσπισης των ΤΠΔ.

2. Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την επιτροπή για την πρόθεσή τους να θεσπίσουν εθνική διάταξη ή να αναπτύξουν σχέδιο στην επικράτειά τους που να παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 26

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και τον έλεγχο υποσυστημάτων που συγκροτούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11, 12, 17 και 19, αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν, αναφέροντας τα μέσα προσφυγής που προβλέπει η ισχύουσα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος νομοθεσία και τις προθεσμίες της άσκησης τους.

Άρθρο 27

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 20 Απριλίου 2003, εκτός από τις διατάξεις που συνεπάγεται καθεμία ΤΠΔ, και οι οποίες τίθενται σε εφαρμογή σύμφωνα με τις λεπτομερείς διατάξεις της συγκεκριμένης ΤΠΔ. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 28

Κάθε δύο χρόνια, για πρώτη δε φορά στις 20 Απριλίου 2005, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τις προόδους που έχουν σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, στην οποία περιλαμβάνεται και ανάλυση των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7.

Ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός εκπονεί και ενημερώνει τακτικά ένα μέσο ικανό να παρέχει, εφόσον το ζητήσει ένα κράτος μέλος ή η Επιτροπή, πίνακα του επιπέδου διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Το μέσο αυτό χρησιμοποιεί τις διαθέσιμες πληροφορίες που περιέχονται στα προβλεπόμενα στο άρθρο 24 μητρώα.

Άρθρο 29

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 30

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 19 Μαρτίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. LINDH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τις κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών⁽¹⁾, ή σε εκείνες που περιλαμβάνονται σε κάθε επικαιροποίηση της απόφασης αυτής η οποία προκύπτει από την αναθεώρηση η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Για τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας, το δίκτυο μπορεί να υποδιαιρείται ανάλογα με τις κάτωθι κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για την κυκλοφορία «επιβατών»,
- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεικτή κυκλοφορία «επιβατών, εμπορευμάτων»,
- γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για την κυκλοφορία «εμπορευμάτων»,
- κόμβοι «επιβατών»,
- κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών τερματικών σταθμών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

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

2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

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

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού του σχεδιασμένου για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Καθεμιά από τις κατηγορίες αυτές πρέπει να υποδιαιρείται σε δύο:

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

Λαμβάνεται δε υπόψη το κατά πόσον το υλικό προορίζεται για τοπική ή περιφερειακή χρήση ή για μεγάλες αποστάσεις.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επιβιβαζόμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα απόδοσης, ασφαλείας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το κόστος τους.

(¹) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τις ανάγκες της παρούσας οδηγίας, το σύστημα που συγκροτεί το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομές,
- ενέργεια,
- έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τροχαίο υλικό.

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για καθένα από τα υποσυστήματα ή για κάθε μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος των στοιχείων και των πτυχών που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα, προτείνεται από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό κατά την εκπόνηση του αντίστοιχου σχεδίου ΤΠΔ.

Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των πτυχών αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή η σειρά με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε αυτές τις ΤΠΔ, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν ιδίως:

2.1 Υποδομή:

Τις σιδηροτροχιές, τις συσκευές γραμμών, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.α.), τις σχετικές υποδομές των σταθμών (αποβάθρες, χώρους πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τους εξοπλισμούς ασφαλείας και προστασίας.

2.2 Ενέργεια:

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, το εναέριο υλικό και τις διατάξεις ηλεκτροδότησης.

2.3 Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση:

Όλους τους εξοπλισμούς που είναι αναγκαίοι για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο της κυκλοφορίας των τρένων που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

2.4 Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας:

Οι διαδικασίες και τα συναφή είδη εξοπλισμού που επιτρέπουν τη συνεκτική εκμετάλλευση των διαφορετικών διαρθρωτικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά τις υποβαθμισμένες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων της οδήγησης των τρένων, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την υλοποίηση των διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.5 Τηλεματικές εφαρμογές:

Σύμφωνα με το παράρτημα I, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

- α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, των συστημάτων κράτησης θέσεων, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ τραίνων και άλλων μέσων μεταφοράς·
- β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και τρένων σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης θέσεων, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών δικαιολογητικών.

2.6 Τροχαίο υλικό:

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών του τρένου, οι εξοπλισμοί έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης, ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και ανάρτηση, θύρες, διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό τρένου, επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας, διατάξεις αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού του τρένου.

2.7 Συντήρηση:

Οι διαδικασίες, οι σχετικοί εξοπλισμοί, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης, τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1.1. Ασφάλεια

- 1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι καίρια για την ασφάλεια και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.
- 1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.
- 1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνθήκες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφαλείας.
- 1.1.4. Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιούμενων υλικών, πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.
- 1.1.5. Οι διατάξεις με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή εκμετάλλευση των διατάξεων ή την υγεία και την ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία – διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

- 1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρήσης τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.
- 1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρήση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

- 1.4.1. Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, εκτιμώνται και λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις.
- 1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα τρένα και την υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικινδύνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.
- 1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.
- 1.4.4. Στην εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με τις ηχητικές οχλήσεις.

- 1.4.5. Η εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί στο έδαφος επίπεδο δονήσεων, απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και το χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

2.1. Υποδομή

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των τρένων από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, αποβάθρα, κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης, περίοικων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια, πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,
- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στα τρένα.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις και οι εργασίες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία τρένων τα οποία επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να είναι συμβατά με τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο χώρο της θέσης οδήγησης των τρένων πρέπει να επιτρέπει κανονική εκμετάλλευση, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, επί του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια

Η δομή του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να προστατεύει τους χώρους επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι ασκούμενες καταπονήσεις, πρέπει να είναι συμβατές με το σχεδιασμό των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, ορισμένες διατάξεις πρέπει να επιτρέπουν στους επιβάτες να τον επισημαίνουν στο μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες εισόδου πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό του τρένου και από το προσωπικό ελέγχου επί του εδάφους.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας του τρένου χωρίς αρνητικές συνέπειες στον εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός πρέπει να είναι συμβατός με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχιαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευσή του.

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζουν ασφαλή εκμετάλλευση του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του συμβατικού τροχιαίου υλικού πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν σχεδιαστεί.

2.6. Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και των κέντρων ελέγχου, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή εκμετάλλευση, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτική εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εγχώριων υπηρεσιών.

2.7. Τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών που εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα, αφορούν ειδικότερα την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- η βάση δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα διαβίβασης των δεδομένων, να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός, μεταξύ διαφορετικών εφαρμογών και, αφετέρου, μεταξύ διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης, αποκλείοντας τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,
- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, επικαιροποίησης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων διαβίβασης των δεδομένων, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστοι κανόνες εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μεταβίβαση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δήλωση «ΕΚ» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, και που αναφέρονται στο άρθρο 3. Αυτά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας μπορούν να είναι:

1.1. Στοιχεία γενικής χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που αυτά καθ' εαυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η δήλωση «ΕΚ» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς πιστότητας ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,
- είτε την εκτίμηση / αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διασυνδέσεων, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι ΤΠΔ.

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ «ΕΚ»

Η δήλωση «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα, όπως και οι οδηγίες χρήσεως, και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της παρούσας οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος, κ.λπ.),

- την αναφορά της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 13),
 - κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας, και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,
 - την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
 - ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,
 - το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΗΛΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η δήλωση «ΕΚ» ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα),
- τη συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,
- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «ΕΚ» που αναφέρεται στο άρθρο 18,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,
- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,
- εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο έλεγχος «ΕΚ» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον το ζητήσει ο αναθέτων φορέας ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του, ότι ένα υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας,
- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη, και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. ΣΤΑΔΙΑ

Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό,
- κατασκευή του υποσυστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η εκτέλεση των έργων πολιτικού μηχανικού, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,
- δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

3. ΒΕΒΑΙΩΣΗ

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος για τον έλεγχο «ΕΚ», συντάσσει το πιστοποιητικό πιστότητας, που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου, η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένο και/ή τίθεται σε εκμετάλλευση το υποσύστημα.

4. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου, πρέπει να έχει συσταθεί ως ακολούθως:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών από σκυρόδεμα,
- για τα λοιπά υποσυστήματα: γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ.,
- κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,
- αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της παρούσας οδηγίας, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,
- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «ΕΚ», με την οποία βεβαιώνει ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του οργανισμού, και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί, καθώς και συνοδευόμενη από τις εκθέσεις επίσκεψης και λογιστικού ελέγχου, τις οποίες έχει συντάξει στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

5. ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ

- 5.1. Σκοπός της επιτήρησης «ΕΚ» είναι να εξασφαλιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

- 5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και, εν γένει, σε όλους τους χώρους που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του στην Κοινότητα οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα, και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.
- 5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί, κατά τακτά διαστήματα, λογιστικούς ελέγχους, προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Με την ευκαιρία αυτή, χορηγεί έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.
- 5.4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς λογιστικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

6. ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Ο πλήρης φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο 4 κατατίθεται στον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του προς υποστήριξη του πιστοποιητικού πιστότητας που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην εποπτεύουσα αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος ανακοινώνεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις ελέγχου «ΕΚ» που παρέλαβε,
- τα πιστοποιητικά πιστότητας που χορηγήθηκαν,
- τις βεβαιώσεις πιστότητας που απορρίφθηκαν.

8. ΓΛΩΣΣΑ

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» συντάσσονται σε μια επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του στην Κοινότητα ή σε γλώσσα αποδεκτή από τον αναθέτοντα φορέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.
 2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.
 3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων· πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.
 4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:
 - καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
 - ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
 - την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.
 5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.
 6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.
 7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για ο,τιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του) στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΙ ΝΑ ΤΗΡΕΙ Ο ΚΟΙΝΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΚΑΟ)

1. Σύμφωνα με τις γενικές κοινοτικές διαδικασίες τυποποίησης, ο ΚΑΟ οφείλει να εργάζεται με ανοικτό και διαφανή τρόπο, με βάση τη συναίνεση και την ανεξαρτησία έναντι των ιδίων συμφερόντων. Προς το σκοπό αυτό, κάθε παράγοντας που ανήκει στις τρεις κατηγορίες — διαχειριστές υποδομών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βιομηχανία — που αντιπροσωπεύει ο ΚΑΟ, οφείλει να γνωμοδοτεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εκπόνησης των ΤΔΠ, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του ΚΑΟ και πριν από την οριστικοποίηση του σχεδίου ΤΔΠ από τον ΚΑΟ.
2. Εάν ο ΚΑΟ δεν διαθέτει τις αναγκαίες ικανότητες για την εκπόνηση σχεδίου μιας συγκεκριμένης ΤΔΠ, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή.
3. Ο ΚΑΟ συγκροτεί τις ομάδες εργασίας που είναι αναγκαίες για την εκπόνηση των σχεδίων ΤΔΠ· οι ομάδες αυτές έχουν ευέλικτη και αποδοτική δομή. Προς το σκοπό αυτό, ο αριθμός εμπειρογνομόνων είναι περιορισμένος. Η αντιπροσώπευση είναι ισορροπημένη μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αφενός, και, αφετέρου, της βιομηχανίας· στην κατανομή αυτή τηρείται κατάλληλη ισορροπία των εθνικοτήτων. Οι εμπειρογνώμονες των μη κοινοτικών χωρών μπορούν να συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας ως παρατηρητές.
4. Οι τυχόν δυσχέρειες που σχετίζονται με την παρούσα οδηγία και δεν μπορούν να επιλυθούν από τις ομάδες εργασίας του ΚΑΟ, πρέπει να επισημαίνονται αμελλητί στην Επιτροπή.
5. Η Επιτροπή και η επιτροπή του άρθρου 21 πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους όλα τα έγγραφα εργασίας που είναι αναγκαία για την παρακολούθηση των εργασιών του ΚΑΟ.
6. Ο ΚΑΟ οφείλει να λαμβάνει όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίζει την εμπιστευτικότητα όλων των καιρίων πληροφοριών που περιέχονται στη γνώση του κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων του.
7. Ο ΚΑΟ μεριμνά με κάθε τρόπο ώστε τα αποτελέσματα των εργασιών της επιτροπής του άρθρου 21, καθώς και οι συστάσεις της επιτροπής και της Επιτροπής, να ανακοινώνονται σε όλα τα μέλη και σε όλους τους εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας.